

Il-Ġurnal Uffiċjali

C 245

tal-Unjoni Ewropea



Edizzjoni bil-Malti

Informazzjoni u Avviżi

Volum 52

13 ta' Ottubru 2009

Avviż Nru	Werrej	Pagna
I	<i>Riżoluzzjonijiet, Rakkomandazzjonijiet u Opinjonijiet</i>	
	OPINJONIJIET	
	Il-Kummissjoni	
2009/C 245/01	Opinjoni tal-kummissjoni fil-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol ("Id-direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol") – Estensjoni tal-arrangamenti tranżitorji għall-hinijiet tax-xogħol tat-tobba li qed jitharrġu fir-Renju Unit	1
2009/C 245/02	Opinjoni tal-Kummissjoni fil-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol ("Id-Direttiva dwar il-Hin tax-Xogħol") – L-estensjoni ta' arrangamenti tal-hin tax-xogħol tat-tobba fuq it-tahriġ fl-Olanda	6
2009/C 245/03	Opinjoni tal-Kummissjoni fi hdan il-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol ("Id-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol") – Estensjoni tal-arrangamenti tranżitorji għall-hin tax-xogħol tat-tobba f'tahriġ fl-Ungerija	10

II *Komunikazzjonijiet*

KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TAL-UNJONI EWROPEA

Il-Kummissjoni

2009/C 245/04	Ebda oppożizzjoni għal koncentrazzjoni notifikata (Każ COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	---	----

IV *Informazzjoni*

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TAL-UNJONI EWROPEA

Il-Kunsill

2009/C 245/05	Deċiżjoni tal-Kunsill tad-9 ta' Ottubru 2009 li tahtar il-membri u l-membri supplenti Taljani, Lussemburgiżi u Maltin tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Ħaddiema Migranti	15
2009/C 245/06	Deċiżjoni tal-Kunsill tad-9 ta' Ottubru 2009 li tahtar membri Sloveni u membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Ħaddiema Migranti	17
2009/C 245/07	Deċiżjoni tal-Kunsill tad-9 ta' Ottubru 2009 li tahtar żewġ membri supplenti tal-Bord ta' Tmexxija tal-Fondazzjoni Ewropea għat-Titjib tal-Kondizzjonijiet tal-Ħajja u tax-Xogħol	18

Il-Kummissjoni

2009/C 245/08	Rata tal-kambju tal-euro	19
---------------	--------------------------------	----



⁽¹⁾ Test b'relevanza għaż-ŻEE

I

(Riżoluzzjonijiet, Rakkomandazzjonijiet u Opinjonijiet)

OPINJONIJIET

IL-KUMMISSJONI

OPINJONI TAL-KUMMISSJONI

fil-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol (“Id-direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol”)

Estensjoni tal-arranġamenti tranzitorji għall-hinijiet tax-xogħol tat-tobba li qed jitharrġu fir-Renju Unit

(2009/C 245/01)

1. Introduzzjoni

Din l-Opinjoni hija bbażata fuq l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill⁽¹⁾ li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol (“Id-Direttiva tal-Hin tax-Xogħol”). Hija tikkonċerna notifika mir-Renju Unit, taħt dan l-Artikolu, b’xewqitha li tkompli l-arranġamenti tranzitorji sal-31 ta’ Lulju 2011 f’dak li jikkonċerna l-limiti tal-hinijiet tax-xogħol għat-tobba li qed jitharrġu.

Tobba li qed jitharrġu kienu esklużi mill-ambitu tal-ewwel Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol fl-1993. Dan inbidel fl-2000 permezz ta’ Direttiva li temenda, u t-tobba li qed jitharrġu issa huma koperti mid-Direttiva konsolidata dwar il-Hinijiet tax-Xogħol, bl-istess mod tal-haddiema l-oħra⁽²⁾. Normalment, l-Artikolu 6 tad-Direttiva jillimita l-hinijiet tax-xogħol għal massimu ta’ 48 siegħa fil-ġimgha bhala medja⁽³⁾, inkluża kwalunkwe sahra. Madankollu, l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva tal-Hinijiet tax-Xogħol jippermetti arranġamenti tranzitorji għall-applikazzjoni ta’ dawn il-limiti għal hinijiet tax-xogħol fil-ġimgha fil-każ ta’ tobba li qed jitharrġu.

Il-partijiet rilevanti tal-Artikolu 17(5) huma kif ġej:

“... Fir-rigward tal-Artikolu 6 (limitu ta’ 48 siegħa ta’ hin medju tax-xogħol f’ġimgha), id-derogi (rigward it-tobba li qed jitharrġu) għandhom jinżammu għal perjodu tranzitorju ta’ hames snin mill-1 ta’ Awwissu 2004.

L-Istati Membri jistgħu jkollhom sa sentejn oħrajn (mill-1 ta’ Awwissu 2009), jekk mehtiegħ, sabiex iqisu d-diffikultajiet halli jilhqgħu d-dispożizzjonijiet tal-hin tax-xogħol fir-rigward tar-responsabbiltajiet tagħhom għall-organizzazzjoni u t-twassil tas-servizzi tas-saħħa u l-kura medika. Mill-anqas sitt xhur mit-tmiem tal-perjodu tranzitorju, l-Istat Membru kkonċernat għandu jinforma lill-Kummissjoni bir-raġunijiet tiegħu, hekk li l-Kummissjoni tkun tista’ tagħti opinjoni, wara konsultazzjonijiet xierqa, fi żmien tliet xhur wara l-wasla ta’ informazzjoni bhal dik. Jekk l-Istat Membru ma jsegwix l-opinjoni tal-Kummissjoni, dan għandu jiġġustifika d-deċiżjoni tiegħu. In-notifika u l-ġustifikazzjoni tal-Istat Membru u tal-opinjoni tal-Kummissjoni għandhom ikunu ppubblikati f’*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* u mgħoddija lill-Parlament Ewropew.

⁽¹⁾ Id-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-4 ta’ Novembru 2003 li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol, ĠU L 299, 18.11.2003, p. 9. Id-Direttiva tikkonsolida u thassar żewġ Direttivi preċedenti, 93/104/KE u 2000/34/KE.

⁽²⁾ Id-Direttiva 2000/34/KE kellha tiġi trasposta f’liġi nazzjonali, fir-rigward tat-tobba li qed jitharrġu, sal-1 ta’ Awwissu 2004.

⁽³⁾ Skont l-Artikoli 16, 17, 18 u 19 tad-Direttiva, il-medja tista’ tiġi kkalkulata matul “perjodu ta’ referenza” li ma jaqbiżx l-4 xhur (regola bażika), is-6 xhur (b’leġiżlazzjoni jew ftehim kollettiv, l-attivitàjiet speċifikati li jinkludu l-attivitàjiet ta’ tobba li qed jitharrġu), jew 12-il xahar (bi ftehim kollettiv biss.)

L-Istati Membri jistgħu jkollhom perjodu addizzjonali sa sena żmien, jekk meħtieġ, sabiex jiehdu kont ta' diffikultajiet speċjali halli jkunu jistgħu jlahhqu mar-responsabbiltajiet li hemm referenza għalihom fis-subparagrafu (precedenti). Huma għandhom isegwu skont il-proċedura stabbilita f'dak is-subparagrafu.

L-Istati Membri għandhom jassiguraw li fl-ebda każ m'għandu n-numru ta' sigħat ta' xogħol matul kull ġimgħa jeċċedi l-medja ta' 58 siegħa għall-ewwel tliet snin tal-perjodu tranzitorju, medja ta' 56 għas-sentejn li jsegwu u medja ta' 52 għal xi perjodu iehor. ...

Fir-rigward tal-Artikolu 16(b) (perjodu ta' referenza għall-kalkolu tal-hin medju tax-xogħol fil-ġimgħa) id-derogi (rigward it-tobba li qed jitharrġu) għandhom ikunu mhollija basta li l-perjodu ta' referenza ma jeċċedi 12-il xahar, matul l-ewwel parti tal-perjodu tranzitorju (2004-2007), u sitt xhur wara dan."

L-Artikolu 17(5) jistipula wkoll il-konsultazzjoni bejn min iħaddem u r-rappreżentanti tal-impjegati dwar l-implimentazzjoni ta' kwalunkwe arrangamenti tranzitorji: "Dak li jimpjega għandu jikkonsulta r-rappreżentanti tal-impjegati fi żmien xieraq bl-għan li jilhaq ftehim, kull meta jkun possibbli, dwar l-arrangamenti applikabbli għall-perjodu tranzitorju." Ftehim ta' dan it-tip irid jirrispetta l-limiti stipulati fl-Artikolu 17(5), imma jista' jstabbilixxi, b'mod partikolari, il-miżuri li għandhom ikunu adottati halli jitnaqqsu s-sigħat tax-xogħol għal medja ta' 48 siegħa sa tmiem il-perjodu tranzitorju.

Dawn l-arrangamenti tranzitorji huma miġbura fil-qosor fit-tabella ta' hawn taht.

Tabella: Taqsira tad-dispożizzjonijiet tranzitorji għat-tobba li qed jitharrġu, skont l-Artikolu 17(5)

Perjodu	Deroga possibbli	Kundizzjonijiet
1 ta' Awwissu 2004-31 ta' Lulju 2009	Deroga minn limitu ta' 48 siegħa għal medja ta' hin ta' xogħol fil-ġimgħa	Limiti tranzitorji se japplikaw għall-medja ta' hin tax-xogħol fil-ġimgħa 1 ta' Awwissu 2004-31 ta' Lulju 2007: Ma jistax jaqbeż medja ta' 58 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza (*) ma jistax jaqbeż it-12-il xahar. 1 ta' Awwissu 2007-31 ta' Lulju 2009: Ma jistax jaqbeż medja ta' 56 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza ma jistax jaqbeż is-6 xhur.
1 ta' Awwissu 2009-31 ta' Lulju 2011	Estensjoni tad-deroga ta' hawn fuq mil-limitu ta' 48 siegħa	Jekk meħtieġ għandhom jitqiesu d-diffikultajiet li jint-lahqu d-dispożizzjonijiet tal-hinijiet tax-xogħol, waqt li jitqiesu r-responsabbiltajiet tal-organizzazzjoni u t-twassil tas-servizzi tas-saħħa/tal-kura medika. Stat Membru li jixtieq juża din id-deroga għandu javża lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2009. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. Fi kwalunkwe każ, il-hin medju ta' xogħol fil-ġimgħa m'għandux jaqbeż it-52 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza m'għandux jaqbeż is-6 xhur.
1 ta' Awwissu 2011-31 ta' Lulju 2012	Estensjoni possibbli itwal tad-deroga ta' hawn fuq	Jekk meħtieġ, għandhom jitqiesu d-diffikultajiet speċjali li jiġu ssodisfati r-responsabbiltajiet ta' hawn fuq. Stat Membru li jixtieq juża din id-deroga għandu javża lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2011. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. Fi kwalunkwe każ, il-hin medju ta' xogħol fil-ġimgħa m'għandux jaqbeż it-52 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza m'għandux jaqbeż is-6 xhur.

(*) Il-perjodu ta' referenza huwa l-perjodu massimu li matulu l-hin tax-xogħol medju fil-ġimgħa jkun jista' jiġi kkalkulat.

2. In-notifika mill-istat membru

B'ittra ddatata t-28 ta' Jannar 2009, u rreġistrata d-29 ta' Jannar 2009, l-awtoritajiet tar-Renju Unit innotifikaw lis-servizzi tal-Kummissjoni li kienu behsiebhom jużaw il-possibbiltà skont l-Artikolu 17(5) li jzommu regoli speċjali tranzitorji, biex ihallu hin medju ta' xogħol fil-gimgha sa 52 siegħa għat-tobba li qed jitharrġu "sa tliet snin" li jibdew mill-1 ta' Awwissu 2009.

In-notifika fiha dawn il-punti li ġejjin:

- Ir-Renju Unit jistqarr li huwa impenjat bis-shih biex jikseb konformità mal-limitu ta' xogħol medju fil-gimgha li ma jaqbiżx it-48 siegħa fir-rigward tat-tobba fit-tahriġ, fi shubija mas-servizzi tas-sahha u mal-organizzazzjonijiet li jirrapprezentaw it-tobba. Il-ftehim ta' shubija soċjali dwar is-salarji msejjah "New Deal" fis-settur tas-sahha pubblika diġà għandu inċentivi finanzjarji qawwija għall-isptarijiet biex jitnaqqsu l-hinjiet tax-xogħol tat-tobba li qed jitharrġu. L-awtoritajiet nazzjonali jiffinanzjaw ukoll programm sostanzjarju hafna li għaddej bhalissa biex jappoġġja lill-awtoritajiet ta' sahha f'li jilhqu konformità shiha mad-Direttiva.
- Ir-Renju Unit iqis li għamel progress konsiderevoli lejn il-kisba ta' konformità mal-limitu ta' 48 siegħa bhala l-hin medju ta' xogħol fil-gimgha għat-tobba li qed jitharrġu. Jistqarr li l-maġġoranza ta' tobba li qed jitharrġu fir-Renju Unit diġà hadmu medja ta' xogħol fil-gimgha ta' 48 siegħa jew inqas qabel l-1 ta' Awwissu 2009 (mhuma qed jinghataw l-ebda ċifri ġenerali) u behsiebu jttejjeb dan il-proporzjon sa dik id-data.
- Ir-Renju Unit jistqarr li ċerti tobba li qed jitharrġu xorta se jaqbzū l-medja ta' 48 siegħa wara l-1 ta' Awwissu 2009, minhabba l-fatturi li ġejjin:
 - żbilanċ bejn id-domanda għal, u l-provvista ta', tobba li qed jitharrġu (sa 5 % mill-postijiet ta' tahrig mediku kienu battala fi tmiem ir-reklutaġġ tal-2008);
 - nuqqas ta' sostituti mediċi (kemm rekluti mir-Renju Unit kif ukoll rekluti internazzjonali) biex jimlew dawn il-postijiet battala;
 - f'għadd żgħir ta' postijiet, il-konfigurazzjoni mill-ġdid tas-servizzi tal-isptarijiet tista' twassal biex l-istaff ikollu jipprovi s-servizzi temporanjament f'zewġ siti differenti;
 - il-fatturi ta' hawn fuq kollha għandhom impatt akbar fi sptarijiet li jkollhom iwasslu s-servizzi fuq bażi ta' 24 siegħa; f'unitajiet mediċi żgħar, remoti u rurali; u f'ċerti servizzi speċjalizzati hafna.
- Biex ikunu ttrattati dawn il-fatturi, l-għadd ta' tobba f'tahriġ qieghed jtkabbar aktar, u l-awtoritajiet nazzjonali qed jiehdu wkoll miżuri biex jespandu l-provvista ta' sostituti mediċi, u biex l-isptarijiet ikunu megħjuna jimmaniġġjaw id-domanda għas-sostituti b'mod aktar effiċjenti. Izda, l-awtoritajiet nazzjonali jistennew li matul is-sentejn jew tliet snin li ġejjin se jkompli jkun hemm xi nuqqas fl-istaff mediku.
- Ir-Renju Unit behsiebu jassigura li għadd minimu biss ta' servizzi mediċi juża l-possibbiltà li tobba f'tahriġ jahdmu sa 52 siegħa fil-gimgha bhala medja. Sal-1 ta' Awwissu 2009 l-awtoritajiet nazzjonali behsiebhom jidentifikaw liema servizzi eżattament se jkunu jehtieġu arrangamenti ta' tranżizzjoni itwal, u se jimmonitorjaw is-sitwazzjoni bir-reqqa wara dik id-data bil-hsieb li jiksbu konformità shiha.

3. Ir-riżultat tal-konsultazzjonijiet dwar in-notifika

Meta l-Artikolu 17(5) attwali kien adottat, il-Kummissjoni għamlet stqarrija li fiha qalet li hija tinterpreta l-espressjoni "wara konsultazzjonijiet xierqa", fit-tieni paragrafu ta' din id-dispożizzjoni, bhala li jfisser li l-Kummissjoni għandha "tikonsulta lill-manigment u lill-haddiema fil-livell Ewropew u lir-rappreżentanti tal-Istati Membri..." qabel ma tagħti Opinjoni dwar l-arrangamenti ta' tranżizzjoni estiżi għall-hin tax-xogħol tat-tobba li jkunu f'tahriġ. ⁽¹⁾

Is-servizzi tal-Kummissjoni kkonsultaw kif għandu jkun lill-Istati Membri kollha u l-imsieħba soċjali Ewropej dwar in-notifika li waslet mir-Renju Unit.

Waslu tweġibiet minn tmien Stati Membri (il-Bulgarija, Franza, il-Greċja, il-Litwanja, il-Lussemburgu, l-Olanda, Spanja u l-Iżvezja). L-ebda Stat Membru ma indika xi oġġezzjoni li r-Renju Unit tuża perjodu ta' tranżizzjoni estiż.

⁽¹⁾ L-istqarrija tal-Kummissjoni dwar l-implimentazzjoni tal-Artikolu 1, paragrafu 6 tad-Direttiva 2000/34/KE, ĠU L 195, 1.8.2000, p. 45.

Ma waslet l-ebda tweġiba dwar ir-Renju Unit mill-imsieħba soċjali Ewropej li jirrapprezentaw lill-manigment.

L-ETUC wiegħbet għall-konsultazzjoni, billi indikat li l-federazzjoni affiljata magħha, it-TUC, ma qablitz mal-intenzjoni notifikata mir-Renju Unit.

Il-punti li ġejjin saru mit-TUC fisem diversi unjoni affiljati li jirrapprezentaw lil tobba ftahriġ u tal-unjon affiljata tal-konsulenti tal-isptar responsabbli mit-tahriġ (l-Assoċjazzjoni tal-Konsulenti u Speċjalisti tal-Isptar) ⁽¹⁾:

- it-TUC nnifisha ma kinetx ikkonsultata mill-awtoritajiet nazzjonali,
- is-sieghat tax-xogħol għat-tobba ftahriġ fir-Renju Unit naqsu progressivament fdawn l-aħħar snin u għadd ta' spartarjiet ddikjaraw li huma diġà huma konformi mal-limitu tat-48 siegħa,
- it-TUC tqis li hemm biżżejjed tobba ftahriġ fir-Renju Unit biex jimlew il-postijiet disponibbli, ma taqbilx li n-nuqqasijiet fl-istaff se jinhtiegu arrangamenti ta' tranzizzjoni estiżi lil hinn mill-31 ta' Lulju 2009.

4. Il-valutazzjoni tan-notifika fil-kuntest tad-direttiva

Id-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol giet adottata mill-Parlament Ewropew u l-Kunsill skont l-Artikolu 137(2) tat-Trattat tal-KE li jstipula miżuri Komunitarji għat-titjib tal-ambjent tax-xogħol billi jiġu mharsa s-saħħa u s-sigurtà tal-haddiema L-ghan ewlieni tad-Direttiva huwa li tistabbilixxi l-kundizzjonijiet minimi tas-sigurtà u s-saħħa għall-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol.

Ta' min jinnota li, filwaqt li n-notifika tar-Renju Unit issemmi l-arrangamenti tranzizzjonali estiżi għal tliet snin mill-1 ta' Awwissu 2009, id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 17(5) ma jidhrux li jipprevedu proċedura bħal din.

Minflok, l-Artikolu 17(5) jiddikjara speċifikament li l-arrangamenti tranzizzjonali jistgħu jiġu estiżi "sa sentejn oħra" mill-1 ta' Awwissu 2009 biex jithalla spazju fejn jistgħu jintegħlbu d-diffikultajiet biex jintlaħaq il-limitu taż-żmien għall-organizzazzjoni tal-hinijiet tax-xogħol, u jkompli jżid li "L-Istati Membri jistgħu jkollhom perjodu addizzjonali sa sena żmien, jekk mehtieg, sabiex jieħdu kont ta' diffikultajiet speċjali ⁽²⁾ (halli jkun jistgħu jlaħhqu mal-limitu)." ⁽³⁾ Fis-sitwazzjoni msemmija tal-aħħar, l-Artikolu 17(5) jispeċifika li l-Istati Membri għandhom "isegwu l-proċedura" diġa stabbilita f'subparagrafu iżjed "il fuq għal estenzjoni ta'sentejn.

Għalhekk, jekk fl-2009 Stat Membru jinnotifika li jixtieq jieħu estenzjoni ta' żmien għall-arrangamenti tranzizzjonali biex ilaħhaq mad-diffikultajiet li jikkonforma mal-limitu ta' 48 siegħa, din in-notifika għandha tirreferi għall-perjodu bejn l-1 ta' Awwissu 2009 u l-31 ta' Lulju 2011. L-awtoritajiet nazzjonali imbagħad għandhom jissorveljaw il-progress lejn il-limitu ta' 48 siegħa li jista' jsir tul dak il-perjodu, u fuq il-bażi ta' din l-informazzjoni għandhom jagħmlu stima dwar ikunux jistgħu jissodisfaw il-kundizzjoni tal-limitu ta' 48 siegħa sal-31 ta' Lulju 2011, jew ikollhomx jiffaċċaw id-"diffikultajiet speċjali" biex jagħmlu hekk. Jekk, fuq il-bażi ta' din l-istima, l-Istat Membru jikkunsidra li għandu bżonn perjodu addizzjonali ta' sena oħra, għandu jinforma b'dan lill-Kummissjoni sa mhux aktar tard mill-31 ta' Jannar 2011, u jagħti r-raġunijiet li għalihom qed jagħmel din it-talba.

Mill-informazzjoni li hemm għad-dispożizzjoni tal-Kummissjoni, jidher li l-pożizzjoni skont il-liġi nazzjonali fir-Renju Unit hija kif ġej:

- Il-hin tax-xogħol kull gimgha (inkluża s-sahra) fir-Renju Unit huwa limitat għal 48 siegħa, fuq medja ta' sitt xhur (fuq 12-il xahar fejn ikun hemm stipulat fi ftehim kollettiv) ⁽⁴⁾. Il-qrati nazzjonali applikaw id-deċizzjonijiet tal-Qorti tal-Ġustizzja dwar it-trattament tal-hin on-call fuq il-post tax-xogħol, li għal dan il-ghan huwa kompletament meqjus bħala hin tax-xogħol. Dan japplika wkoll fis-settur tas-saħħa.
- Ir-Renju Unit jippermetti l-użu tal-opt-out skont l-Artikolu 22 tad-Direttiva fis-setturi kollha tax-xogħol. Madankollu, kemm l-awtoritajiet nazzjonali kif ukoll it-TUC qalu li l-opt-out mhijiex użata wisq fl-isptarjiet fir-Renju Unit, u li l-politika tas-servizzi tas-saħħa u l-ftehim settorjali New Deal jimmiraw minflok li jitbiegħdu mis-sieghat twal tax-xogħol billi jbiddu l-organizzazzjoni tax-xogħol fis-settur tas-saħħa.

⁽¹⁾ It-TUC indikat li hija kkonsultat ukoll mal-British Medical Association, li mhijiex affiljata mat-TUC.

⁽²⁾ Ta' min jinnota li "diffikultajiet speċjali" tidher bħala kriterju differenti, aktar sever minn dak li japplika għan-notifika tal-2009 ("diffikultajiet").

⁽³⁾ B'enfasi speċjali.

⁽⁴⁾ Regolamenti dwar il-Hinijiet tax-Xogħol 1998 kif emendat mir-Regolament 4.

B'hekk jidher li r-Renju Unit diġà għamel progress konsiderevoli biex jasal f'konformità mal-limitu ta' 48 siegħa xogħol fil-ġimgħa. Jidher li hemm qbil generali li dan il-limitu qiegħed diġà japplika għall-maġġoranza tat-tobba li qegħdin jitharrġu, minkejja li ma ngħatax perċentaġġ generali preċiż.

Barra minn hekk, huwa fatt pożittiv li l-ftehim ta' shubija soċjali li hu applikabbli għal dan qed ifittex li jitbiegħed mid-dipendenza fuq siegħat tax-xogħol twal hafna għat-tobba li qegħdin jitharrġu, u li jiżviluppa soluzzjonijiet alternattivi li jiggarantixxu tahrig u kura tal-pazjenti tal-oghla kwalità filwaqt li tiġi evitata l-htieġa li tintuża l-opt-out, li generalment mhijiex użata mit-tobba li jkunu qed jitharrġu fir-Renju Unit.

Meta jitqiesu dawn il-fatturi, ir-raġunijiet li ngħataw mill-awtoritajiet nazzjonali, u r-risposti tal-imsieħba soċjali, il-htieġa li jitkomplew l-arranġamenti tranżizzjonali mtawwlin sal-1 ta' Awwissu 2011, fir-rigward ta' numru limitat ta' sitwazzjonijiet eċċezzjonali, ma jidherx li mhijiex raġonevoli. Mill-ispjegazzjonijiet li taw l-awtoritajiet nazzjonali, jidher li l-użu tal-ġimgħa tax-xogħol ta' 52 siegħa huwa mistenni li jkun pjuttost limitat u li se jkun isorveljat bir-reqqa, u li qegħdin jistennew iżjed progress lejn il-konformità shiha matul dan il-perjodu ta' sentejn.

B'danakollu, l-awtoritajiet nazzjonali huma mheggin li jkomplu bl-isforzi tagħhom li jiksbu l-konformità shiha mal-ġimgħa tax-xogħol ta' 48 siegħa sal-1 ta' Awwissu 2011, u li jappoġġaw il-konsultazzjoni li għaddeja bejn min ihaddem u r-rappreżentanti tat-tobba dwar l-arranġamenti li għandhom japplikaw.

5. Konkluzjonijiet

Bhala riżultat ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li:

- jista' jkun aċċettat li r-Renju Unit jehtieg sa sentejn oħra mill-1 ta' Awwissu 2009, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva dwar il-Ħin tax-Xogħol, qabel ma jkun jista' japplika b'mod shih il-limitu tal-ħin tax-xogħol (mhux aktar minn 48 siegħa fil-ġimgħa bhala medja) għat-tobba kollha li jkunu f'tahrig. Dan huwa mehtieg biex jingħata kas ta' għadd ta' diffikultajiet temporanji speċifiċi applikabbli għal ċerti postijiet, b'rispett lejn ir-responsabbiltajiet tar-Renju Unit għall-organizzazzjoni u l-provvista ta' servizzi tas-saħħa u tal-kura medika,
- fi kwalunkwe każ għandu jkun sottolineat, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva, li l-Istati Membri li jużaw l-arranġamenti ta' tranżizzjoni estiżi għandhom jassiguraw li s-siegħat ta' xogħol fil-ġimgħa fi kwalunkwe każ ma jaqbzux it-52 siegħa fil-ġimgħa, bhala medja maħduma fuq perjodu li ma jaqbizx is-sitt xhur,
- id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 17(5) ma jidherx li jipprevedu li f'dan l-istadju l-arranġamenti ta' tranżizzjoni jkunu estiżi għal *tliet* snin. Pjuttost, Stat Membru għandu jimmonitorja xi progress ikun sar matul is-sentejn tal-arranġamenti ta' tranżizzjoni estiżi, u jivvaluta fuq dik il-bażi jekk, u sa liema punt, huwa jantiċipa diffikultajiet speċjali li jagħmlu estensjoni oħra mehtieġa. Jekk jantiċipa hekk, l-Istat Membru jista' mbagħad jinnotifika din il-htieġa billi jsegwi l-proċedura mnizzla fir-raba' subparagrafu tal-Artikolu 17(5).
- l-awtoritajiet nazzjonali għandhom jinkuraġġixxu lil min ihaddem fil-qasam tas-servizzi tas-saħħa biex jimpenjaw ruħhom jew ikomplew bl-impenn tagħhom li jikkonsultaw ma' rappreżentanti tat-tobba li jkunu f'tahrig, skont is-sitt subparagrafu tal-Artikolu 17(5), bil-hsieb li jsir ftehim, kull fejn ikun possibbli, dwar l-arranġamenti li se jkunu applikati għall-perjodu ta' tranżizzjoni estiż u dwar il-miżuri li se jkunu adottati biex jitnaqqsu s-siegħat tax-xogħol fil-ġimgħa għall-medja ta' 48 siegħa, generalment fi tmien il-perjodu ta' tranżizzjoni,
- l-awtoritajiet nazzjonali huma mitluba jassiguraw id-disseminazzjoni ta' din l-Opinjoni, biex tingħata kas (fejn huwa relevanti) mill-awtoritajiet nazzjonali kompetenti.

OPINJONI TAL-KUMMISSJONI

fil-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xoghol ("Id-Direttiva dwar il-Hin tax-Xoghol")

L-estensjoni ta' arrangamenti tal-hin tax-xoghol tat-tobba fuq it-tahriġ fl-Olanda

(2009/C 245/02)

1. Introduzzjoni

Din l-Opinjoni hija bbażata fuq l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ⁽¹⁾ li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xoghol ("Id-Direttiva dwar il-Hin tax-Xoghol"). Din tikkonċerna notifika mill-Olanda, skont dan l-Artikolu, dwar ix-xewqa tagħha li tkompli għaddejja bl-arrangamenti tranżitorji sal-31 ta' Lulju 2011 f'dak li għandu x'jaqsam mal-limiti tal-hin tax-xoghol tat-tobba fuq tahrig.

It-tobba fuq tahrig kienu esklużi mill-ambitu tal-ewwel Direttiva dwar l-Organizzazzjoni tal-Hin tax-Xoghol fl-1993. Din inbidlet fl-2000 b'Direttiva ta' emenda, u t-tobba fuq tahrig huma issa koperti bid-Direttiva dwar il-Hin tax-Xoghol, bl-istess mod bhall-haddiema l-oħra ⁽²⁾. Normalment, l-Artikolu 6 tad-Direttiva jillimita l-hin tax-xoghol għal medja ta' massimu ta' 48 siegħa fil-ġimgha ⁽³⁾, inkluża kwalunkwe sahra. Madankollu, l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva dwar il-Hin tax-Xoghol tippermetti arrangamenti tranżitorji biex dawn il-limiti jkunu applikati fuq il-hin tax-xoghol ta' kull ġimgha fil-każ tat-tobba fuq tahrig.

Il-partijiet rilevanti tal-Artikolu 17(5) huma dawn li ġejjin:

"... Fir-rigward tal-Artikolu 6 (il-limitu ta' 48 siegħa għall-medja tal-hin tax-xoghol fil- ġimgha), id-derogi (fir-rigward it-tobba fuq tahrig) għandhom jinżammu għal perjodu tranżitorju ta' hames snin mill-1 ta' Awwissu 2004.

L-Istati Membri jistgħu jinghataw sa sentejn oħrajn (mill-1 ta' Awwissu 2009), jekk meħtieġ, sabiex iqisu d-diffikultajiet halli jilhqqu d-dispożizzjonijiet tal-hin tax-xoghol fir-rigward tar-responsabbiltajiet tagħhom għall-organizzazzjoni u t-twassil tas-servizzi tas-saħħa u l-kura medika. Mill-anqas sitt xhur mit-tmiem tal-perjodu tranżitorju, l-Istat Membru kkonċernat għandu jinforma lill-Kummissjoni bir-raġunijiet tiegħu, hekk li l-Kummissjoni tkun tista' tagħti opinjoni, wara konsultazzjonijiet xierqa, fi żmien tliet xhur wara l-wasla tal-informazzjoni bhal dik. Jekk l-Istat Membru ma jsegwix l-opinjoni tal-Kummissjoni, dan għandu jiġġustifika d-deċiżjoni tiegħu. In-notifika u l-ġustifikazzjoni tal-Istat Membru u tal-opinjoni tal-Kummissjoni għandhom ikunu ppubblikati f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea u mgħoddija lill-Parlament Ewropew.

L-Istati Membri jistgħu jkollhom perjodu addizzjonali sa sena żmien, jekk meħtieġ, sabiex jieħdu kont tad-diffikultajiet speċjali halli jkunu jistgħu jlahhqu mar-responsabbiltajiet li hemm referenza għalihom fis-subparagrafu preċedenti. Huma għandhom isegwu l-proċedura stabbilita f'dak is-subparagrafu.

L-Istati Membri għandhom jassiguraw li fl-ebda każ ma għandu n-numru ta' sığħat ta' xogħol matul kull ġimgha jeċċedi l-medja ta' 58 siegħa għall-ewwel tliet snin tal-perjodu tranżitorju, medja ta' 56 għas-sentejn li jsegwu u medja ta' 52 għal xi perjodu iehor. ...

Fir-rigward tal-Artikolu 16(b), (il-perjodu ta' referenza li fuqu ikun ikkalkulat il-hin medju tax-xogħol ta' kull ġimgha) id-derogi (li jirrigwardaw it-tobba fuq it-tahrig) għandhom ikunu mħollija basta li l-perjodu ta' referenza ma jeċċedix it-12-il xahar, matul l-ewwel parti tal-perjodu tranżitorju (2004-2007), u sitt xhur wara dan."

L-Artikolu 17(5) jipprovdli wkoll għal konsultazzjoni bejn il-haddiema u r-rappreżentanti tal-haddiema dwar l-implimentazzjoni ta' kwalunkwe arrangamenti tranżitorji: "Dak li jimpejga għandu jikkonsulta r-rappreżentanti tal-impjegati fi żmien xieraq bil-għan li jilhaq ftehim, kull meta jkun possibbli, dwar l-arrangamenti applikabbli għall-perjodu tranżitorju..." Ftehim bħal dan ikun irid jirrispetta l-limiti stipulati bl-Artikolu 17(5), iżda jista' jistipula, b'mod partikulari, il-miżuri li jridu jkunu addottati biex jitnaqqsu s-sığħat ta' xogħol fil-ġimgha għal medja ta' 48 sat-tmiem tal-perjodu tranżitorju.

⁽¹⁾ Id-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-4 ta' Novembru 2003 li tikkonċerna ċerti aspetti tal-arrangament tal-hin tax-xogħol, ĠU L 299, 18.11.2003, p. 9. Id-Direttiva tikkonsolida u tħassar żewġ Direttivi preċedenti, 93/104/KE u 2000/34/KE.

⁽²⁾ Id-Direttiva 2000/34/KE kellha tiġi trasposta f'liġi nazzjonali, fir-rigward tat-tobba fuq tahrig, sal-1 ta' Awwissu 2004.

⁽³⁾ Skont l-Artikoli 16, 17, 18 u 19 tad-Direttiva, il-medja tista' tkun ikkalkulata fuqperjodu ta' referenza li ma jaqbix l-erba' xhur (regola bażika), sitt xhur (b'liġi jew bi ftehim kollettiv, fattivitajiet speċifiċi li jinkludu l-attivitatiet tat-tobba fuq tahrig), jew 12-il xahar (bi ftehim kollettiv biss).

Dawn l-arranġamenti tranżitorji qed jinġiebu fil-qosor fit-tabella hawn taht.

Tabella: Sommarju tad-dispożizzjonijiet tranżitorji għat-tobba fuq tahrig, skont l-Artikolu 17(5)

Perjodu	Deroga possibbli	Kondizzjonijiet
1 ta' Awwissu 2004-31 ta' Lulju 2009	Id-deroga minn limitu ta' 48 siegħa għal medja ta' hin tax-xogħol fil-gimgha	Il-limiti tranżitorji għandhom japplikaw għall-medja ta' hin tax-xogħol fil-gimgha: 1 ta' Awwissu 2004-31 ta' Lulju 2007: Ma tistax taqbeż il-medja ta' 58 siegħa fil-gimgha. Il-perjodu ta' referenza (*) ma jistax jaqbeż it-12-il xahar. 1 ta' Awwissu 2007-31 ta' Lulju 2009: Ma tistax taqbeż il-medja ta' 56 siegħa fil-gimgha. Il-perjodu ta' referenza ma jistax jaqbeż is-6 xhur.
1 ta' Awwissu 2009-31 ta' Lulju 2011	L-estensjoni tad-deroga t'hawn fuq mil-limitu ta' 48 siegħa	Jekk tinhass neċessarja biex jitqiesu d-diffikultajiet biex ikunu sodisfatti d-dispożizzjonijiet tal-hin tax-xogħol, u dan minhabba r-responsabbiltajiet biex ikunu organizzati u pprovduti servizzi tas-saħħa/kura medika. Stat Membru li jixtieq jaġmel użu minn din id-deroga għandu jinnotifika lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2009. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. Hu x'inhu l-każ, il-medja ta' hin tax-xogħol fil-gimgha ma tistax taqbeż it-52 siegħa fil-gimgha. Il-perjodu ta' referenza ma jistax jaqbeż is-sitt xhur.
1 ta' Awwissu 2011-31 ta' Lulju 2012	Possibbiltà ta' estensjoni ohra tad-deroga t'hawn fuq	Jekk hemm bżonn, jitqiesu d-diffikultajiet speċjali biex ikunu sodisfatti r-responsabbiltajiet t'hawn fuq. Stat Membru li jixtieq jaġmel użu minn din id-deroga għandu jinnotifika lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2011. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. Hu x'inhu l-każ, il-hin medju tax-xogħol kull gimgha ma jistax jaqbeż il-52 siegħa fil-gimgha. Il-perjodu ta' referenza ma għandux jaqbeż is-sitt xhur.

(*) Il-perjodu ta' referenza huwa l-perjodu massimu li fuqu jkun ikkalkulat il-hin medju tax-xogħol fil-gimgha.

2. In-Notifika mill-Istat Membru

B'ittra datata s-27 ta' Jannar 2009 u reġistrata d-29 ta' Jannar 2009, l-awtoritajiet nazzjonali tal-Olanda nnotifikaw lis-servizzi tal-Kummissjoni li xtaqu li jużaw il-possibbiltà skont l-Artikolu 17(5) li jzommu r-regoli tranżitorji speċjali fl-Olanda fir-rigward tat-tobba fuq tahrig għal perjodu ta' sentejn li jibda mill-1 ta' Awwissu 2009. In-notifika tagħmel dawn il-punti li ġejjin:

- Skont il-liġi nazzjonali ⁽¹⁾, il-hin medju tax-xogħol tat-tobba fuq tahrig huwa diġà limitat għal 56 siegħa fuq perjodu ta' referenza ta' sitt xhur, sal-perjodu li jispicċa l-31 ta' Lulju 2009, konsistenti mal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva.
- Barra minn hekk, il-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala' jitqies b'mod shiħ meta jkun ikkalkulat il-hin massimu possibbli għat-tobba waqt tahrig.

(1) Id-Digriet dwar il-Hin tax-Xogħol (het Arbeidstijdenbesluit).

- Madankollu, l-organizzazzjonijiet li jirrappreżentaw lil dawk li jahdmu fis-settur tal-isptarijiet⁽¹⁾ infurmaw lill-awtoritajiet nazzjonali li mhux possibbli ghalihom, fit-terminu l-qasir, li jagħmlu l-arranġamenti mehtieġa biex jorganizzaw is-servizzi neċessarji tal-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala' fl-isptarijiet b'medja ta' 48 siegħa ta' xogħol fil-ġimgħa. Huma jqisu li hu essenzjali li l-limitu ta' 52 siegħa jithalla għal sentejn ohra sabiex ikunu jistgħu jiggarrantixxu l-kwalità u l-kontinwità neċessarji tas-servizzi mediċi.
- L-awtoritajiet nazzjonali jikkunsidraw li l-introduzzjoni f'fażijiet ta' ġimgħa ta' xogħol ta' 48 siegħa se theffef il-bidla fil-kultura f'dan is-settur— wahda li se tiehu ż-żmien biex tkun stabbilita.
- L-awtoritajiet nazzjonali qablu mat-talba tal-organizzazzjonijiet ta' dawk li jhaddmu fl-isptarijiet, bil-kundizzjoni mhux negozjabbli li l-organizzazzjonijiet ta' dawk li jhaddmu, flimkien mal-organizzazzjonijiet tal-haddiema, għandhom ifasslu pjan fattibbli sal-1 ta' Awwissu 2009 li jnaqqas il-hin medju ta' xogħol fil-ġimgħa għal 48 siegħa sal-1 ta' Awwissu 2011.
- Bil-korrispondenza tat-22 ta' Lulju 2009, l-awtoritajiet Olandiżi infurmaw lill-Kummissjoni li kien hemm qbil fuq dan il-pjan ta' implimentazzjoni bejn l-imsieħba soċjali rilevanti fit-22 ta' Lulju 2009, u li l-awtoritajiet Olandiżi se jikkonfermaw din l-informazzjoni b'mod uffiċjali sa tmiem Awwissu 2009.

3. Ir-riżultat tal-konsultazzjonijiet dwar in-notifika

Meta l-Artikolu 17(5) preżenti kien addottat, il-Kummissjoni stqarret li se tinterpreta l-espressjoni, wara konsultazzjonijiet xierqa, fit-tieni paragrafu ta' din id-dispożizzjoni, bħala li tfisser li l-Kummissjoni għandha "tikkonsulta lill-manigment u lill-haddiema fuq il-livell Ewropew u r-rappreżentanti tal-Istati Membri ...". Għalhekk għad li ma tagħti Opinjoni dwar arranġamenti tranżitorji estiżi għall-hin tax-xogħol tat-tobba fuq taħriġ.⁽²⁾

Is-servizzi tal-Kummissjoni kkonsultaw bix-xieraq lill-Istati Membri kollha u l-imsieħba soċjali Ewropej dwar in-notifika li waslitilhom mill-Olanda.

Waslu twegibiet minghand seba' Stati Membri (il-Bulgarija, Franza, il-Greċja, il-Litwanja, il-Lussemburgu, Spanja u l-Iżveżja.) L-ebda Stat Membru ma indika xi oġġezzjoni li l-Olanda tagħmel użu mill-perjodu tranżizzjonali estiż.

BusinessEurope indikat li l-federazzjoni membru tagħha, il-Konfederazzjoni tal-Industrija u ta' Dawk li jhaddmu tal-Olanda (VNO-NCW), tappoġġa n-notifika tal-Olanda. Ikkonfermat li d-deċizzjoni tal-awtoritajiet nazzjonali Olandiżi biex jagħmlu użu mid-dispożizzjonijiet tranżitorji hija bbażata fuq talba tas-settur tal-isptarijiet stess; u li l-Assoċjazzjoni Olandiża tal-Isptarijiet, membru tal-VNO-NCW, taqbel bis-shih ma' dan l-approċċ u taqbel mal-kontenut tal-ittra tan-notifika mibgħuta lill-Kummissjoni Ewropea mill-awtoritajiet nazzjonali.

Fi twegiba preliminari, l-ETUC indikat li t-trejdunjons Olandiżi deheru li se jikkunsidraw li l-awtoritajiet nazzjonali ma kkonsultawx biżżejjed l-imsieħba soċjali nazzjonali dwar din il-kwistjoni; iżda ma ngħatawx dettalji ohra.

4. Eżami tan-notifika fil-kuntest tad-direttiva

Id-Direttiva dwar l-Organizzazzjoni tal-Hin tax-Xogħol kienet addottata mill-Parlament Ewropew u l-Kunsill skont l-Artikolu 137(2) tat-Trattat tal-KE, li jipprovdni għal miżuri Komunitarji li jtejbu l-ambjent tax-xogħol billi jiġu protetti s-saħħa u s-sigurtà tal-haddiema. L-għan ewlieni tad-Direttiva huwa li tistabbilixxi htigijiet minimi tas-sigurtà u s-saħħa għall-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol.

Skont l-informazzjoni disponibbli lill-Kummissjoni, is-sitwazzjoni skont il-liġi nazzjonali hija din li ġejja:

- Il-limitu ġeneralment applikat fuq il-hin medju tax-xogħol kull ġimgħa huwa ta' 48 siegħa, fuq perjodu ta' referenza li ma jaqbiżx is-16-il ġimgħa. Is-siġhat tax-xogħol huma regolati f'dan il-qafas bi ftehimiet kollettivi dettaljati. Madankollu, skont l-Att dwar is-Siġhat tax-Xogħol tal-1996, l-hekk imsejha perjodi "inattivi" tal-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala' fuq il-post tax-xogħol kienu jitqiesu bħala hin ta' mistrieħ u ma kinux inkluzi fil-kalkolu tal-hin ta' xogħol ta' kull ġimgħa.

⁽¹⁾ Il-Federazzjoni taċ-Ċentri Mediċi tal-Università tal-Olanda (Nederlandse Federatie van Universitair medische centra/NFU) u l-Assoċjazzjoni tal-Isptarijiet tal-Olanda (Nederlandse Vereniging van ziekenhuizen/NVZ).

⁽²⁾ L-istqarrija tal-Kummissjoni dwar l-implimentazzjoni tal-Artikolu 1(6) tad-Direttiva 2000/34/KE, ĠU L 195, 1.8.2000, p. 45.

- Wara li l-Qorti tal-Ġustizzja qalet f'deċiżjoni fil-każ *Jaeger* ⁽¹⁾ li dawn il-perjodi għandhom jingħaddu bis-siġħ bħala hin tax-xogħol għall-iskopijiet tad-Direttiva, din is-sentenza kienet applikata mill-qrati nazzjonali f'hafna każijiet relatati mas-setturi Olandiżi tas-saħħa u l-emergenza. Għaldaqstant, id-Digriet dwar is-Siġħat tax-Xogħol 605/2005 emenda l-liġi nazzjonali fl-Olanda biex ikun definit il-hin inattiv li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala' fuq il-post tax-xogħol bħala hin tax-xogħol. Skont il-liġi nazzjonali, il-ftehimiet kollettivi li saru qabel din l-emenda issa kienu nulli, sal-punt li ma jaqblux mad-definizzjoni l-ġdida.
- Hekk kif l-awtoritajiet nazzjonali raw li din il-bidla kellha implikazzjonijiet konsiderevoli għas-setturi tas-saħħa u l-kura, fl-2005 introduċew ukoll, bħala miżura temporanja, nonpartecipazzjoni limitata skont l-Artikolu 22 tad-Direttiva għas-setturi li kienu jaqblu użu estensiv tal-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala'.
- Skont il-miżura temporanja, l-użu ta' din in-nonpartecipazzjoni huwa limitat għal sitwazzjonijiet fejn il-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala' huwa mehtieg għall-kontinwità u l-kwalità tal-ghoti tas-servizz, u fejn dan ma jistax ikun evitat billi ssir organizzazzjoni tal-hin differenti. Din il-miżura tinhtieg ftehim kollettiv kif ukoll kunsens individwali tal-haddiem ikkonċernat. Hija disponibbli biss fejn jingħata hin ta' mistrieħ immedjat bħala kumpens għal hin ta' mistrieħ li ma jkunx ittiehed fil-jum jew fil-ġimgħa. Fejn dawn il-kondizzjonijiet huma sodisfatti, haddiem jista' jaqbel li jaħdem sa 60 siegħa fil-ġimgħa, inkluż il-hin li fih tabib ikun disponibbli għal dak li jista' jinqala', b'medja stabbilita fuq perjodu sa 26 ġimgħa.

Fid-dawl ta' din l-informazzjoni, il-Kummissjoni hi tal-opinjoni li l-kondizzjonijiet protettivi mehtieġa mid-Direttiva għall-użu ta' din id-deroga jidhru li kienu trasposti b'mod korrett.

Fil-fehma tal-Kummissjoni, (generalment) ikun partikularment mixtieq li tkun provduta flessibilità lill-awtoritajiet nazzjonali biex jirriorganizzaw b'mod ġenerali s-sistemi ta' tahrig u xogħol, jekk din tista' tnaqqas id-dipendenza fuq is-siġħat twal mit-tobba li jaqblu man-nonpartecipazzjoni.

Fl-isfond tar-reazzjonijiet għall-konsultazzjoni li waslu, partikularment dawk mill-imsieħba soċjali kkonċernati, il-Kummissjoni tikkonsidra li r-raġunijiet ipprezentati mill-awtoritajiet nazzjonali jistgħu jitqiesu bħala validi.

5. Konkluzjonijiet

Bħala riżultat ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li:

- jista' jkun aċċettat li l-Olanda ikollha bżonn sa sentejn oħra mill-1 ta' Awwissu 2009, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE (Id-Direttiva dwar l-Organizzazzjoni tal-Hin tax-Xogħol), qabel ma tkun tista' tapplika l-limitu tal-hin tax-xogħol li hemm fl-Artikolu 6 tad-Direttiva fir-rigward tat-tobba fuq tahrig.
- għandu jkun enfazzat li f'kull każ, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva, Stat Membru f'din is-sitwazzjoni għandu jiżgura li s-siġħat tax-xogħol fil-ġimgħa ma jaqbzux fi kwalunkwe każ il-52 siegħa fil-ġimgħa, b'medja stabbilita fuq perjodu li ma jaqbizx is-sitt xhur.
- huwa nnotat li n-notifika tiddependi fuq il-kondizzjoni, stipulata mill-awtoritajiet nazzjonali, li l-organizzazzjonijiet relevanti ta' dawk li jhaddmu u tal-haddiema fuq il-livell nazzjonali jfasslu sal-1 ta' Awwissu 2009 pjan li jaqblu fuqu biex jiksbu l-hin tax-xogħol ta' 48 siegħa fil-ġimgħa fis-settur tal-isptar sal-1 ta' Awwissu 2011. Jidher li kien hemm qbil fuq dan il-pjan fit-22 ta' Lulju 2009.
- fuq il-livell nazzjonali dawk li jhaddmu huma mhegga li jagħtu l-informazzjoni u jimpenjaw irwieħhom f'konsultazzjoni mar-rappreżentanti tat-tobba fuq it-tahrig, skont is-sitt subparagrafu tal-Artikolu 17(5), bil-hsieb li jintlaħaq ftehim, fejn hu possibbli, dwar l-arranġamenti li se japplikaw fil-perjodu tranżizzjonali estiż u fuq il-miżuri li se jkunu addottati biex jitnaqqsu s-siġħat tax-xogħol fil-ġimgħa għal medja ta' 48 siegħa, generalment sa tmieħ il-perjodu tranżizzjonali.
- l-awtoritajiet nazzjonali huma mitluba li jiżguraw it-tixrid ta' din l-Opinjoni sabiex tittiehed inkonsiderazzjoni (fejn relevanti) mill-awtoritajiet nazzjonali kompetenti.

⁽¹⁾ *Jaeger* (Każ C-151/02).

OPINJONI TAL-KUMMISSJONI

fi hdan il-qafas tal-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol (“Id-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol”)

Estensjoni tal-arranġamenti tranżitorji għall-hin tax-xogħol tat-tobba f'taħriġ fl-Ungerija

(2009/C 245/03)

1. Introduzzjoni

Din l-Opinjoni hija msejsa fuq l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (1) li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol (“Id-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol”). Din tikkonċerna notifika mill-Ungerija, skont dan l-Artikolu, fir-rigward tax-xewqa tagħha li tkompli għaddejja bl-arranġamenti tranżitorji sal-31 ta' Lulju 2011 f'dak li jirrigwarda l-limiti tal-hin tax-xogħol għat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu.

It-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu ġew esklużi mill-ambitu tal-ewwel Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol fl-1993. Dan inbidel fl-2000 permezz ta' Direttiva emendarja, u t-tobba li qegħdin jitharrġu issa huma koperti minn Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol konsolidata, bl-istess mod bħal haddiema oħra (2). Normalment, l-Artikolu 6 tad-Direttiva jillimita l-hin tax-xogħol għal massimu ta' 48 siegħa fil-ġimgħa bhala medja (3), inkluża kwalunkwe sahra. Madankollu, l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol jippermetti arranġamenti tranżitorji biex jiġu applikati dawn il-limiti għall-hin tax-xogħol ta' ġimgħa fil-każ ta' tobba li jkunu qegħdin jitharrġu.

Il-partijiet rilevanti tal-Artikolu 17(5) huma kif ġej:

“...Fir-rigward tal-Artikolu 6 (limitu ta' 48 siegħa għall-hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa) id-derogi (fir-rigward tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu) għandhom jinżammu għal perjodu tranżitorju ta' hames snin mill-1 ta' Awwissu 2004.

L-Istati Membri jistgħu jkollhom sa sentejn oħrajn (mill-1 ta' Awwissu 2009), jekk meħtieġ, sabiex iqisu d-diffikultajiet halli jilhqu d-disposizzjonijiet tal-hin tax-xogħol fir-rigward tar-responsabbiltajiet tagħhom għall-organizzazzjoni u t-twassil tas-servizzi tas-saħħa u l-kura medika. Mill-anqas sitt xhur mit-tmien tal-perjodu tranżitorju, l-Istat Membru kkonċernat għandu jinforma lill-Kummissjoni bir-raġunijiet tiegħu, hekk li l-Kummissjoni tkun tista' tagħti opinjoni, wara konsultazzjonijiet xierqa, fi żmien tliet xhur wara l-wasla tal-informazzjoni bħal dik. Jekk l-Istat Membru ma jsegwix l-opinjoni tal-Kummissjoni, dan għandu jiġġustifika d-deċiżjoni tiegħu. In-notifika u l-ġustifikazzjoni tal-Istat Membru u tal-opinjoni tal-Kummissjoni għandhom ikunu ppubblikati f'Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea u mgħoddija lill-Parlament Ewropew.

L-Istati Membri jistgħu jkollhom perjodu addizzjonali sa sena żmien, jekk meħtieġ, sabiex jieħdu kont ta' diffikultajiet speċjali halli jkunu jistgħu jlahhqu mar-responsabbiltajiet li hemm referenza għalihom fit-tielet subparagraphu. Huma għandhom isegwu l-proċedura stabbilita f'dak is-subparagrafu.

L-Istati Membri għandhom jassiguraw li fl-ebda każ m'għandu n-numru ta' sigħat ta' xogħol matul kull ġimgħa jeċċedi l-medja ta' 58 siegħa għall-ewwel tliet snin tal-perjodu transitorju, medja ta' 56 għas-sentejn li jsegwu u medja ta' 52 għal xi perjodu jehor...

Fir-rigward tal-Artikolu 16(b) (perjodu referenzjarju għall-kalkolu tal-hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa) id-derogi (fir-rigward tat-tobba li qegħdin jitharrġu) għandhom ikunu mħollija basta li l-perjodu ta' referenza ma jeċċedix 12-il xahar, matul l-ewwel parti tal-perjodu tranżitorju (2004-2007), u sitt xhur wara dan.”

L-Artikolu 17(5) jistipula wkoll konsultazzjoni bejn min ihaddem u r-rappreżentanti tal-impjegati dwar l-implimentazzjoni ta' kwalunkwe arranġamenti tranżitorji: “Dak li jimpjega għandu jikkonsulta r-rappreżentanti tal-impjegati fi żmien xieraq bil-ghan li jilhaq ftehim, kull meta jkun possibbli, dwar l-arranġamenti applikabbli għall-perjodu tranżitorju.” Ftehim bħal dan għandu jirrispetta l-limiti stabbiliti fl-Artikolu 17(5), iżda jista' jstipula, b'mod partikolari, il-miżuri li għandhom jiġu adottati biex jitnaqqsu s-sigħat tax-xogħol ta' kull ġimgħa għal medja ta' 48 sa tmiem il-perjodu tranżitorju.

(1) Id-Direttiva 2003/88/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-4 ta' Novembru 2003 li tikkonċerna ċerti aspetti tal-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol, ĠU L 299, tat-18.11.2003, p. 9. Id-Direttiva tikkonsolida u tirrevoka żewġ Direttivi preċedenti, 93/104/KE u 2000/34/KE.

(2) Id-Direttiva 2000/34/KE kellha tiġi trasposta f'liġi nazzjonali, fir-rigward tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu, sal-1 ta' Awwissu 2004.

(3) Skont l-Artikoli 16, 17, 18 u 19 tad-Direttiva, il-medja tista' tiġi kkalkulata tul “perjodu referenzjarju” li ma jisboqx l-4 xhur (ir-regola bażika), is-6 xhur (permezz ta' leġiżlazzjoni jew trattattivi kollettivi, fattivitajiet speċifikati li jinkludu l-attivitàjiet tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu), jew 12-il xahar (permezz ta' trattattivi kollettivi biss.).

Dawn l-arranġamenti tranżitorji qed jinghata sommarju tagħhom fit-tabella ta' hawn taht.

Tabella: Sommarju tad-dispożizzjonijiet tranżitorji għat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu, skont l-Artikolu 17(5)

Perjodu	Deroga possibbli	Kundizzjonijiet
1 ta' Awwissu 2004–31 ta' Lulju 2009	Deroga mil-limitu ta' 48 siegħa għall-medja ta' hinijiet tax-xogħol ta' kull ġimgħa	Il-limiti tranżitorji se japplikaw għall-hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa: 1 ta' Awwissu 2004–31 ta' Lulju 2007: Ma tistax tinqabeż il-medja ta' 58 siegħa/ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza (*) m'għandux jaqbeż it-12-il xahar. 1 ta' Awwissu 2007–31 ta' Lulju 2009: Ma tistax tinqabeż il-medja ta' 56 siegħa kull ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza m'għandux jaqbeż is-6 xhur.
1 ta' Awwissu 2009–31 ta' Lulju 2011	Estensjoni tad-deroga ta' hawn fuq mil-limitu ta' 48 siegħa	Jekk ikun meħtieġ li jitqiesu d-diffikultajiet biex jiġu sodisfatti d-dispożizzjonijiet tal-hin tax-xogħol, meta wiehed jikkunsidra r-responsabbiltajiet għall-organizzazzjoni u t-twettiq tas-servizzi tas-saħħa/il-kura medika. Stat Membru li jkun jixtieq juża din id-deroga għandu jinnotifika lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2009. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. F'kwalunkwe każ, il-hin medju tax-xogħol ta' kull ġimgħa ma jistax jaqbeż it-52 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza m'għandux jaqbeż is-6 xhur.
1 ta' Awwissu 2011–31 ta' Lulju 2012	Estensjoni possibbli itwal tad-deroga ta' hawn fuq	Jekk ikun meħtieġ, sabiex jitqiesu diffikultajiet speċjali biex jiġu ssodisfatti r-responsabbiltajiet ta' hawn fuq. Stat Membru li jkun jixtieq juża din id-deroga għandu jinnotifika lill-Kummissjoni (bir-raġunijiet) sal-31 ta' Jannar 2011. Il-Kummissjoni tagħti opinjoni dwar in-notifika. F'kwalunkwe każ, il-hin medju tax-xogħol ta' kull ġimgħa ma jistax jaqbeż it-52 siegħa fil-ġimgħa. Il-perjodu ta' referenza m'għandux jaqbeż is-6 xhur.

(*) Il-perjodu ta' referenza huwa l-perjodu massimu li matulu l-hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa jista' jiġi kkalkulat.

2. In-notifika mill-istat membru

B'ittra bid-data tat-28 ta' Jannar 2009, u rreġistrata fit-3 ta' Frar 2009, l-awtoritajiet nazzjonali Ungerizi nnotifikaw lis-servizzi tal-Kummissjoni li kienu jixtiequ jużaw l-possibbiltà skont l-Artikolu 17(5) halli jinżammu regoli tranżitorji speċjali, biex jippermettu hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa sa 52 siegħa għat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu, għall-perjodu ta' sentejn li jibda fl-1 ta' Awwissu 2009.

In-notifika tagħmel il-punti li ġejjin:

- Skont il-liġi nazzjonali ⁽¹⁾, il-hin tax-xogħol tat-tobba li jibdeu jitharrġu għall-ewwel speċjalizzazzjoni tagħhom huwa diġà limitat sa medja ta' 56 siegħa fil-ġimgħa sal-31 ta' Lulju 2009, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva.
- Madankollu, l-Ungerija għadha mhix f'pożizzjoni li tnaqqas il-hin tax-xogħol medju ta' kull ġimgħa tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu sa 48 siegħa mill-1 ta' Awwissu 2009 'l hinn. L-awtoritajiet nazzjonali jistqarru li l-organizzazzjoni tal-hin on-call fis-servizzi tas-saħħa sar aktar diffiċli, minhabba xi verdetti tal-Qorti tal-Gustizzja ⁽²⁾, li saħqet li d-doveri kollha on-call fil-post tax-xogħol, u f'perjodi li jsir xogħol fihom b'rispons għal sejha matul dover on-call 'l hinn mill-post tax-xogħol, għandhom jitqiesu bhala hin tax-xogħol. L-Ungerija trasponiet dan ir-reqwizit fil-liġi nazzjonali.

⁽¹⁾ L-Artikolu 28(6) tal-Att LXXXIV tal-2003 dwar ċerti aspetti tal-attivitajiet tal-kura tas-saħħa.

⁽²⁾ Ir-referenza hija għall-verdetti tal-Qorti tal-Gustizzja SIMAP (Il-Każ C-303/98), Jaeger (Il-Każ C-151/02), u Dellas (Il-Każ C-14/04).

- Hemm ukoll il-htieġa li tinbidel is-sistema tat-taħriġ speċjalista għat-tobba sabiex jitqiesu dawn l-iżviluppi ta' dan l-aħħar. Id-dover on-call jitqies bhala parti essenzjali tat-taħriġ u, fil-preżent, sigħat ta' xogħol li jisbqu l-massimu ta' 48 siegħa xorta jkunu meħtieġa sabiex dawk li qegħdin jitharrġu jkunu jistgħu jsegwu ċerti każijiet b'mod sistematiku, biex jiksbu mill-aktar fis possibbli l-għarfien u l-hiliet li jippermettulhom jaħdmu waħedhom. Il-perjodi ta' serħan neċessarji huma assigurati.
- Bhalissa tinsab għaddejja revizjoni tat-taħriġ. Madankollu, huwa meħtieġ perjodu tranżitorju itwal halli jitbiddu r-regoli għal dawk li diġà bdew it-taħriġ matul il-perjodu tranżitorju, b'mod partikolari bil-hsieb tar-rekwiziti li għandhom jiġu ddeterminati għar-riżorsi umani, l-aspetti finanzjarji, is-sistema ta' forniment u l-kontenut professjonali tat-taħriġ.
- L-Ungerija tqis li l-problemi tar-riżorsi umani fis-settur tas-saħħa jiġġustifika wkoll l-applikazzjoni tal-perjodu tranżitorju ta' sentejn. Matul dan il-perjodu l-fornituri tas-servizzi tas-saħħa jistgħu jhejju għall-applikazzjoni tar-regoli ġenerali fir-rigward tat-tobba li qegħdin jitharrġu.

3. I-eżitu tal-konsultazzjonijiet dwar in-notifika

Meta ġie adottat l-Artikolu 17(5) preżenti, il-Kummissjoni stqarret li kienet se tinterpreta l-espressjoni “wara konsultazzjonijiet xierqa”, fit-tieni paragrafu ta' din id-dispożizzjoni bit-tifsira li l-Kummissjoni għandha, “tikkonsulta l-manigment u l-haddiema fil-livell Ewropew u r-rappreżentanti tal-Istati Membri...” qabel ma tagħti Opinjoni fir-rigward tal-arrangamenti tranżitorji estiżi għall-hin tax-xogħol tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu. ⁽¹⁾

Is-servizzi tal-Kummissjoni kkonsultaw kif għandu jkun mal-Istati Membri kollha u l-imsieħba soċjali Ewropej fir-rigward tan-notifika li waslitilhom mingħand l-Ungerija.

Waslu risposti minn tmien Stati Membri (il-Bulgarija, Franza, il-Greċja, il-Litwanja, il-Lussemburgu, l-Olanda, Spanja u l-Iżvezja). L-ebda Stat Membru ma indika xi oġġezzjoni li l-Ungerija tutilizza perjodu tranżitorju estiż.

Ma waslet l-ebda risposta rigward l-Ungerija mingħand l-imsieħba soċjali Ewropej li jirrappreżentaw lill-management.

L-ETUC irrispondiet għall-konsultazzjoni, u indikat li t-trejdjunjin relevanti Ungeriza li tirrappreżenta lit-tobba u lit-tobba li qegħdin jitharrġu (l-Assocjazzjoni Medika Ungeriza) aċċettat il-htieġa għal arrangamenti tranżitorji għal sentejn ohra, kif mitlub mill-awtoritajiet nazzjonali. Din appoġġat ukoll il-htieġa li jingħata żmien sabiex isiru l-bidliet neċessarji għall-organizzazzjoni tat-taħriġ mediku. Madankollu, l-unjin qieset li l-awtoritajiet nazzjonali ma infurmawhiex u ma kkonsultawhiex biżżejjed, u lanqas lill-Kamra Medika Ungeriza, dwar l-arrangamenti għall-perjodu tranżitorju estiż, jew dwar ir-revizjoni tat-taħriġ mediku.

4. Valutazzjoni tan-notifika fil-kuntest tad-direttiva

Id-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol ġiet adottata mill-Parlament Ewropew u l-Kunsill skont l-Artikolu 137(2) tat-Trattat tal-KE, li jstipula li jittiehdu miżuri Komunitarji halli jittejjeb l-ambjent tax-xogħol billi jitharsu s-saħħa u s-sikurezza tal-haddiema. L-għan ewlieni tad-Direttiva huwa li tistabbilixxi rekwiżiti minimi tas-sikurezza u s-saħħa għall-organizzazzjoni tal-hin tax-xogħol.

Mill-informazzjoni disponibbli għall-Kummissjoni jidher li l-pożizzjoni skont il-liġi nazzjonali fl-Ungerija hija kif ġej:

- L-Ungerija diġà kkonformat mal-limiti tranżitorji mitluba mill-Artikolu 17(5) sal-31 ta' Lulju 2009, billi ttrasponiet il-limitu rekwiżit ta' 58 siegħa fil-ġimgħa (bhala medja) sal-1 ta' Awwissu 2007, u ta' 56 siegħa fil-ġimgħa (bhala medja) sal-1 ta' Awwissu 2009. Digriet ministerjali jstipula l-kundizzjonijiet sabiex jintużaw dawn is-sigħat żejda, li (fi kliem l-awtoritajiet nazzjonali) huma mmirati lejn l-assigurazzjoni li jkun hemm għadd suffiċjenti ta' tobba biex jithaddmu s-servizzi ta' emerġenza u ta' on-call.
- Qabel, fis-settur tas-saħħa, il-hin on-call fil-post tax-xogħol jew ma kienx jingħadd, jew kien jingħadd biss parzjalment, meta kien jiġi kkalkulat l-hin tax-xogħol ta' ġimgħa. Madankollu, il-qrati nazzjonali saħqu fl-2005 li l-hin on-call għandu jitqies bhala hin tax-xogħol, skont il-verdetti relevanti tal-Qorti Ewropea tal-Ġustizzja ⁽²⁾. L-Ungerija emendat il-liġi nazzjonali tagħha fl-2007 ⁽³⁾, biex tipprevedi li kull hin on-call fil-post tax-xogħol għandu jingħadd bhala hin tax-xogħol shih, b'effett mill-1 ta' Jannar 2008.

⁽¹⁾ Stqarrija tal-Kummissjoni rigward l-implimentazzjoni tal-Artikolu 1, paragrafu 6 tad-Direttiva 2000/34/KE, ĠU L 195, 1.8.2000, p. 45.

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

⁽³⁾ L-Att LXXII tal-2007 li jemenda l-Att dwar il-Kura tas-Saħħa.

- L-Ungerija tuża l-“opt-out” (deroga skont l-Artikolu 22 tad-Direttiva) għas-settur tas-saħħa ⁽¹⁾ u, skont dan, it-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu jistgħu jaħdmu għal aktar minn 48 siegħa fil-ġimgħa jekk jagħtu l-kunsens tagħhom bil-miktub u bil-quddiem dwar dan. Il-kundizzjonijiet protettivi rikjести mid-Direttiva għall-użu ta’ din id-deroga jidhru li ġew trasposti sew. Madankollu, is-siġhat addizzjonali li jinħadmu jistgħu jilhqgħu t-12-il siegħa fil-ġimgħa ta’ hin regolari, jew sa 24 siegħa fil-ġimgħa ta’ hin on-call (meta wiehed iqis il-limitu massimu ta’ mhux aktar minn 72 siegħa fil-ġimgħa).

Fil-fehma tal-Kummissjoni, ikun partikolarment mixtieq li tkun provduta l-flessibbiltà għall-awtoritajiet nazzjonali sabiex jorganizzaw mill-ġdid is-sistemi kumplessivi tat-taħriġ u x-xogħol, jekk dan ikun jista’ jnaqqas id-dipendenza fuq is-siġhat twal maħduma mit-tobba li jaqblu li jużaw l-opt-out.

Fid-dawl tar-rispons li rċeviet il-konsultazzjoni, partikolarment mill-imsieħba soċjali kkonċernati, il-Kummissjoni tqis li l-validità tar-raġunijiet li tressqu mill-awtoritajiet nazzjonali tista’ tiġi milqugħha.

5. Konkluzjonijiet

Bħala riżultat ta’ dan ta’ hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li:

- jista’ jiġi aċċettat li l-Ungerija teħtieġ sa sentejn ohra mill-1 ta’ Awissu 2009, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva dwar il-Hinijiet tax-Xogħol, qabel ma tkun tista’ tillimita l-hin tax-xogħol tat-tobba li jkunu qegħdin jitharrġu sa massimu ta’ 48 siegħa bħala medja. Dan hu meħtieġ biex jitqiesu d-diffikultajiet temporanji halli jiġi ssodisfat il-limitu tal-hin tax-xogħol, wara li jiġu kkunsidrati r-responsabbiltajiet tal-Ungerija għall-organizzazzjoni u t-twettiq tas-servizzi tas-saħħa u tal-kura medika,
- għandu jiġi enfasizzat li f’kwalunkwe każ, skont l-Artikolu 17(5) tad-Direttiva, l-Istati Membri f’din is-sitwazzjoni għandhom jiżguraw li s-siġhat tax-xogħol ta’ kull ġimgħa fl-ebda każ ma jisbqu t-52 siegħa fil-ġimgħa, bħala medja fuq perjodu li ma jaqbiżx is-sitt xhur,
- l-awtoritajiet nazzjonali huma mhegġa li jinvolvu rwieħhom fl-informazzjoni u l-konsultazzjoni mar-rappreżentanti tat-tobba li qegħdin jitharrġu, skont is-sitt subparagrafu tal-Artikolu 17(5), bil-hsieb li jintlahaq qbil, fejn ikun possibbli, dwar l-arranġamenti li jkunu japplikaw għall-perjodu tranżitorju estenziv u dwar il-miżuri li għandhom jiġu adottati biex jitnaqqsu s-siġhat tax-xogħol ta’ kull ġimgħa għal medja ta’ 48 siegħa ġeneralment sa tmiem il-perjodu tranżitorju.
- l-awtoritajiet nazzjonali huma mitluba jiżguraw it-tixrid ta’ din l-Opinjoni, sabiex tkun tista’ tittiehed inkonsiderazzjoni (fejn relevanti) mill-awtoritajiet kompetenti nazzjonali.

⁽¹⁾ Taqsisma 13 tal-Att dwar il-Kura tas-Saħħa 2003, kif emendat fl-2004 u l-2007.

II

(Komunikazzjonijiet)

KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TAL-UNJONI
EWROPEA

IL-KUMMISSJONI

Ebda oppożizzjoni għal koncentrazzjoni notifikata

(Każ COMP/M.5594 – TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)

(Test b'relevanza għaž-ŻEE)

(2009/C 245/04)

Fit-28 ta' Settembru 2009, il-Kummissjoni ddecidiet li ma topponix il-koncentrazzjoni notifikata msemmija hawn fuq u li tiddikjaraha kompatibbli mas-suq komuni. Din id-deċiżjoni hi bbażata fuq l-Artikolu 6(1)b tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004. It-test shiħ tad-deċiżjoni hu disponibbli biss fl-Ġermaniż u ser isir pubbliku wara li jitnehha kwalunkwe sigriet tan-negozju li jista' jkun fih. Dan it-test jinstab:

- Fit-taqsimha tal-amalgamazzjoni tal-websajt tal-Kummissjoni dwar il-Kompetizzjoni (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Din il-websajt tipprovdi diversi faċilitajiet li jgħinu sabiex jinstabu d-deċiżjonijiet individwali ta' amalgamazzjoni, inklużi l-kumpanija, in-numru tal-każ, id-data u l-indiċi settorjali,
 - fforma elettronika fil-websajt EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) fid-dokument li jgħib in-numru 32009M5594. Il-EUR-Lex hu l-aċċess fuq l-internet għal-ligi Ewropea.
-

IV

(Informazzjoni)

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET U KORPI TAL-UNJONI EWROPEA

IL-KUNSILL

DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL

tad-9 ta' Ottubru 2009

li tahtar il-membri u l-membri supplenti Taljani, Lussemburgiżi u Maltin tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti

(2009/C 245/05)

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra r-Regolament (KEE) Nru. 1408/71 tal-14 ta' Ġunju 1971 dwar l-applikazzjoni ta' skemi ta' sigurtà soċjali għal persuni impjegati, għal persuni li jahdmu għal rashom u għall-membri tal-familji tagħhom li jiċċaqalqu għewwa l-Komunità ⁽¹⁾, u b'mod partikolari l-Artikolu 82 tiegħu,

Wara li kkunsidra l-listi ta' kandidati preżentati lill-Kunsill mill-Gvernijiet tal-Istati Membri,

Billi:

- (1) bid-Deciżjoni tiegħu tat-30 ta' Marzu 2009 ⁽²⁾, il-Kunsill hatar il-membri u l-membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti għall-perijodu mit-30 ta' Marzu 2009 sad-29 ta' Marzu 2011, bl-eċċezzjoni ta' ċerti membri inklużi l-membri u l-membri supplenti Taljani, Lussemburgiżi u Maltin.
- (2) il-Gvern Taljan, dak Lussemburgiż u dak Malti ppreżentaw nomini għall-ghadd ta' postijiet li għandhom jintlewu,

IDDEĊIEDA:

Artikolu waħdieni

Dawn li ġejjin huma b'dan mahtura membri u membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti għall-perijodu li jintemm fid-29 ta' Marzu 2011:

RAPPREŻENTANTI TAL-GVERN

Pajjiż	Membri	Supplenti
Italja	Is-Sinjura Maria Grazia CATALDI	Is-Sinjura Enza AMATO
Lussemburgu	Is-Sur Claude EWEN Mr Romain EWERT	Is-Sinjura Mady KRIES

⁽¹⁾ ĠU L 149, 5.7.1971, p. 2.

⁽²⁾ ĠU C 83, 7.4.2009, p. 19.

RAPPREŻENTANTI TAL-UNIONS TAL-HADDIEMA

Pajjiż	Membri	Supplenti
Italja	Is-Sur Michele ZERILLO Is-Sur Gianluca LODETTI	Is-Sur Enrico MORONI
Lussemburgu	Is-Sur Eduardo DIAS Is-Sur Vincent JACQUET	Is-Sinjura Tania MATIAS
Malta	Is-Sinjura Margaret MAGRIN Is-Sur Martin BALZAN	Is-Sur Terry GOSDEN

RAPPREŻENTANTI TAL-ORGANIZZAZZJONIJIET TA' MIN IHADDEM

Pajjiż	Membri	Supplenti
Italja	Is-Sinjura Paola ASTORRI Is-Sur Giacomo Emilio CURATOLO	Is-Sinjura Elvira MASSIMIANO
Lussemburgu	Is-Sur François ENGELS Is-Sur Tom HERMES	Is-Sinjura Fabienne LANG

Magħmul fil Lussemburgu, id-9 ta' Ottubru 2009.

Għall-Kunsill
Il-President
Å. TORSTENSSON

DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL**tad-9 ta' Ottubru 2009****li tahtar membri Sloveni u membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti**

(2009/C 245/06)

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra r-Regolament (KEE) Nru 1408/71 tal-14 ta' Ġunju 1971 dwar l-applikazzjoni tal-iskemi tas-sigurtà soċjali għall-persuni impjegati, għall-persuni li jaħdmu għal rashom u għall-membri tal-familji tagħhom li jiċċaqalqu għewwa l-Komunitá (¹), u b'mod partikolari l-Artikolu 82 tiegħu,

Wara li kkunsidra l-listi ta' kandidati pprezentati lill-Kunsill mill-Gvernijiet tal-Istati Membri,

Billi:

- (1) bid-Deciżjoni tiegħu tat-30 ta' Marzu 2009 (²), il-Kunsill hatar il-membri u l-membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti għall-perijodu mit-30 ta' Marzu 2009 sad-29 ta' Marzu 2011, bl-eċċezzjoni ta' ċerti membri inklużi l-membri Sloveni u l-membri supplenti.
- (2) il-Gvern Sloven ipprezenta nomini għal għadd ta' karigi li għandhom jintlew,

IDDEĊIEDA:

Artikolu waħdieni

Dawn li ġejjin huma b'dan mahtura membri u membri supplenti tal-Kumitat Konsultattiv dwar is-Sigurtà Soċjali tal-Haddiema Migranti għall-perijodu li jintemm fid-29 ta' Marzu 2011:

RAPPREŻENTANTI TAL-GVERN

Pajjiż	Membri	Supplenti
Slovenja	Is-Sinjura Jana LOVŠIN Is-Sinjura Zvezdana VEBER-HARTMAN	Is-Sinjura Janja ROMIH

RAPPREŻENTANTI TAL-UNIONS TAL-HADDIEMA

Pajjiż	Membri	Supplenti
Slovenja	Is-Sinjura Metka ROKSANDIĆ Is-Sinjura Maja KONJAR	Is-Sur Ivan AŠENBERGER

RAPPREŻENTANTI TAL-ORGANIZZAZZJONIJIET TA' MIN IĦADDEM

Pajjiż	Membri	Supplenti
Slovenja	Is-Sinjura Urška JEREB Is-Sur Tomaž BERNIK	Is-Sinjura Slavi PIRŠ

Magħmul fil-Luxembourg, id-9 ta' Ottubru 2009.

Għall-Kunsill
Il-President
Å. TORSTENSSON

(¹) ĠU L 149, 5.7.1971, p. 2.

(²) ĠU C 83, 7.4.2009, p. 19.

DEĊIŻJONI TAL-KUNSILL**tad-9 ta' Ottubru 2009****li tahtar żewġ membri supplenti tal-Bord ta' Tmexxija tal-Fondazzjoni Ewropea ghat-Titjib tal-Kondizzjonijiet tal-Hajja u tax-Xoghol**

(2009/C 245/07)

IL-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidra r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1365/75 tas-26 ta' Mejju 1975 dwar il-holqien ta' Fondazzjoni Ewropea għal titjib tal-Kondizzjonijiet tal-Hajja u tax-Xoghol ⁽¹⁾ u b'mod partikolari l-Artikolu 6 tiegħu,

Wara li kkunsidra l-listi ta' dawk nominati pprezentati mill-Gvernijiet tal-Istati Membri u mill-organizzazzjonijiet tal-haddiema u ta' min ihaddem,

Billi:

- (1) Bid-Deciżjoni tiegħu tal-24 ta' Novembru 2007 ⁽²⁾ l-Kunsill hatar lill-membri sħah u lill-membri supplenti tal-Bord Amministrattiv tal-Fondazzjoni Ewropea ghat-Titjib tal-Kondizzjonijiet tal-Hajja u tax-Xoghol għall-perijodu mill-1 ta' Diċembru 2007 sat-30 ta' Novembru 2010, bl-eċċezzjoni ta' certi membri supplenti inklużi l-membri supplenti Spanjoli u Olandiżi.
- (2) Il-Konfederazzjoni Ewropea tat-Trade Unions ipprezentat in-nomina għal żewġ postijiet li ghandhom jimtlew,

IDDEĊIEDA KIF ĠEJ:

Artikolu wahdieni

Dawn li ġejjin huma b'dan mahtura membri supplenti tal-Bord ta' Tmexxija tal-Fondazzjoni Ewropea ghat-Titjib tal-Kondizzjonijiet tal-Hajja u tax-Xoghol għall-perijodu li jintemm fit-30 ta' Novembru 2010:

RAPPREŻENTANTI TAT-TRADE UNIONS

Pajjiż	Membri supplenti
Olanda	Is-Sur Arie WOLTMEIJER
Spanja	Is-Sinjura Janire DOMINGUEZ

Magħmul fil-Lussemburgu, id-9 ta' Ottubru 2009.

*Għall-Kunsill**Il-President*

Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ ĠU L 139, 30.5.1975, p. 1.⁽²⁾ ĠU C 282, 24.11.2007, p. 10.

IL-KUMMISSJONI

Rata tal-kambju tal-euro ⁽¹⁾

It-12 ta' Ottubru 2009

(2009/C 245/08)

1 euro =

Munita	Rata tal-kambju	Munita	Rata tal-kambju		
USD	Dollaru Amerikan	1,4765	AUD	Dollaru Awstraljan	1,6289
JPY	Yen Ġappuniż	132,99	CAD	Dollaru Kanadiż	1,5248
DKK	Krona Daniża	7,4442	HKD	Dollaru ta' Hong Kong	11,4432
GBP	Lira Sterlina	0,93330	NZD	Dollaru tan-New Zealand	2,0106
SEK	Krona Żvediza	10,2978	SGD	Dollaru tas-Singapor	2,0633
CHF	Frank Żvizzeru	1,5175	KRW	Won tal-Korea t'Isfel	1 727,25
ISK	Krona İzlandiża		ZAR	Rand ta' l-Afrika t'Isfel	10,9490
NOK	Krona Norveġiża	8,3275	CNY	Yuan ren-min-bi Ċiniż	10,0748
BGN	Lev Bulgaru	1,9558	HRK	Kuna Kroata	7,2552
CZK	Krona Ċeka	25,821	IDR	Rupiah Indoneżjan	14 012,10
EEK	Krona Estona	15,6466	MYR	Ringgit Malażjan	5,0201
HUF	Forint Ungeriz	269,45	PHP	Peso Filippin	68,786
LTL	Litas Litwan	3,4528	RUB	Rouble Russu	43,5885
LVL	Lats Latvjan	0,7093	THB	Baht Tajlandiż	49,219
PLN	Zloty Pollakk	4,2540	BRL	Real Braziljan	2,5735
RON	Leu Rumun	4,2860	MXN	Peso Messikan	19,4780
TRY	Lira Turka	2,1595	INR	Rupi Indjan	68,6420

⁽¹⁾ Sors: rata tal-kambju ta' referenza ppubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew.

V

(Avviżi)

PROCEDURI AMMINISTRATTIVI

IL-KUMMISSJONI

Sejha għall-proposti fil-kuntest tal-programm ta' hidma "Persuni" tal-2010, tas-7 Programm Kwadru tal-KE għall-attivitajiet ta' Ricerka, Żvilupp Teknoloġiku u Dimostrazzjoni

(2009/C 245/09)

B'dan qed tingħata notifika tat-tnejja tas-sejhiet għal proposti skond il-programmi ta' hidma "Persuni" tal-2010, tas-Seba' Programm ta' Qafas tal-Komunità Ewropea għar-Ricerka, l-Iżvilupp Teknoloġiku u l-Attivitajiet ta' Dimostrazzjoni (mill-2007 sal-2013).

Jintlaqghu proposti għas-sejhiet li ġejjin. Id-dati tal-gheluq għas-sejhiet u l-baġits qeghdin imniżżlin fit-testi tas-sejhiet li jinsabu ppublikati fuq il-websajt tal-CORDIS.

Il-Programm Speċifiku "Persuni"

Titlu tas-sejha	Identifikatur tas-sejha
Il-Lejl tar-Ricerkaturi	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Din is-sejha għal proposti hi relatata mal-programm ta' hidma tal-2010 adottat bid-Deċiżjoni tal-Kummissjoni C(2009) 5892, 29.7.2009.

L-informazzjoni dwar il-modalitajiet tas-sejhiet, il-programmi ta' hidma u l-linji gwida għall-applikanti dwar kif għandhom jissottomettu l-proposti, tinsab disponibbli fuq il-websajt tal-CORDIS: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCĊEDURI GHALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

IL-KUMMISSJONI

GHAJNUNA MILL-ISTAT – IL-GREĊJA

Għajnuna mill-Istat C 21/09 (dik li qabel kellha n-numri N 105/08, N 168/08 u N 169/08) – Infrastruttura tal-port – Il-finanzjament pubbliku tal-infrastruttura u t-tagħmir fil-Port ta' Piraeus

Stedina għat-tressiq ta' kummenti skont l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE

(Test b'relevanza għaž-ŻEE)

(2009/C 245/10)

Permezz ta' ittra ddatata t-13 ta' Lulju 2009 riprodotta fil-lingwa awtentika fuq il-paġni ta' wara dan is-sommarju, il-Kummissjoni infurmat lill-Greċja dwar id-deċiżjoni tagħha li tibda l-proċedura stipulata fl-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE li tikkonċerna parti mill-miżuri msemmija hawn fuq.

Il-Kummissjoni ddecidiet li ma toġġezjonax għal ċerti miżuri oħrajn, kif deskritt fl-ittra ta' wara dan is-sommarju.

Il-partijiet interessati jistgħu jibagħtu l-kummenti tagħhom dwar il-miżuri li l-Kummissjoni se tibda l-proċedura dwarhom fi żmien xahar mid-data tal-pubblikazzjoni ta' dan is-sommarju u ta' din l-ittra lil:

Il-Kummissjoni Ewropea
Id-Direttorat Generali għat-Trasport u l-Enerġija
Id-Direttorat A
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Feks +32 22964104

Dawn il-kummenti se jiġu kkomunikati lill-Greċja. Jista' jintalab, bil-miktub, it-trattament kunfidenzjali tal-identità tal-parti interessata li tkun qed tibgħat il-kummenti, filwaqt li jingħataw ir-raġunijiet għal din it-talba.

TEST TAS-SOMMARJU

I. PROCĊEDURA

Fil-25 ta' Frar u fit-28 ta' Marzu 2008 l-awtoritajiet Griegi nnotifikaw tliet miżuri lill-Kummissjoni (il-każijiet bin-numri N 105/08, N 168/08 u N 169/08) li jikkonċernaw diversi investimenti fil-port ta' Piraeus.

Il-Kummissjoni ddecidiet li tibda l-proċedura formali ta' investigazzjoni skont l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE fir-rigward ta' diversi investimenti (ara hawn taht) u biex ma tqajjimx oġġezzjoni għal tnejn mill-investimenti nnotifikati. L-ewwel wiehed minn dawn l-investimenti jikkonċerna l-bini ta' pont tal-passiġġieri fit-taqsimha tal-passiġġieri tal-Port ta' Piraeus bi spiza totali ta' EUR 2 626 717 (il-każ bin-numru N 105/08). Il-Kummissjoni sabet li l-finanzjament pubbliku rispettiv ma fihx elementi ta' għajnuna mill-Istat. It-tieni miżura tinvolvi l-bini ta' żewġ mollijiet żgħar mahruġin 'il barra fit-taqsimha tal-passiġġieri tal-Port ta' Piraeus bi spiza totali ta' EUR 2 467 800 (il-każ bin-numru N 105/08). Fir-rigward ta' din il-miżura, il-Kummissjoni

sabet li l-finanzjament pubbliku rispettiv fih għajnuna mill-Istat li hija kompatibbli mas-suq komuni.

II. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI LI L-KUMMISSJONI QED TIBDA L- PROCĊEDURA DWARHOM

L-awtoritajiet Griegi qed jippjanaw li jiffinanzjaw, kompletament mir-riżorsi tal-Istat, il-bini ta' moll mahruġ 'il barra fil-Moll nru I tat-Terminal tal-Kontejners tal-Port ta' Piraeus u l-akkwist tat-tagħmir ta' maġenb il-moll mahruġ 'il barra, bi spiza totali ta' EUR 35 000 000 (il-każ bin-numru N 168/08). Din il-miżura se tkun ta' benefiċċju biss għall-Awtorità tal-Port ta' Piraeus S.A. (minn issa 'l quddiem imsejha "PPA") li se tuża u tisfrutta din l-infrastruttura.

Barra minn hekk, l-awtoritajiet Griegi għandhom ukoll l-intenzjoni li jiffinanzjaw kompletament l-ispejjeż tal-akkwist tat-tagħmir tat-tagħbija u tal-hatt fit-taqsimha tat-Terminal tal-Kontejners tal-Port ta' Piraeus, bi spiza totali ta' EUR 17 813 000 (il-każ bin-numru N 169/08). Parti minn dan it-tagħmir se jitqiegħed għad-dispożizzjoni tal-PPA

u l-bqija se jkun jaghmel parti mill-infrastruttura tal-port imqiegħda għad-dispożizzjoni tad-detentur tal-konċessjoni abbażi ta' sejha pubblika għall-offerti li tkun trasparenti u tkun miftuħa għal offerti minn madwar l-Ewropa kollha. Skont it-termini tal-ftehim dwar il-konċessjoni, id-detentur tal-konċessjoni għandu l-obbligu li jaġġorna l-Moll nru II u li jibni Moll nru III ġdid u għandu jipprovdi servizzi tal-port fit-Terminal tal-Kontejners. Id-detentur tal-konċessjoni se jkun f'kompetizzjoni mal-PPA f'dak li għandu x'jaqsam mal-forniment ta' dawn is-servizzi.

III. VALUTAZZJONI TAL-MIŻURA

L-eżistenza ta' għajnuna mill-Istat

Il-Kummissjoni hija tal-fehma preliminarja li l-intervent mill-Istat fil-bini tal-moll maħruġ 'il barra fil-Moll nru I (il-każ bin-numru N 168/08) kif ukoll l-akkwist tat-tagħmir kollu (fiz-żewġ każijiet bin-numri N 168/08 u N 169/08) ma fihx għajnuna mill-Istat fil-livell tal-utenti ahħarin, għaliex l-infrastruttura u t-tagħmir se jkunu miftuħa għall-utenti kollha fuq bażi miftuħa u li ma fihix diskriminazzjoni.

Il-Kummissjoni lanqas ma tikkunsidra li l-finanzjament mill-Istat tat-tagħmir imqiegħed għad-dispożizzjoni tad-detentur tal-konċessjoni fih għajnuna mill-Istat fil-livell tad-detentur tal-konċessjoni, għaliex dan qed iħallas il-prezz tas-suq sabiex jużah abbażi ta' sejha għall-offerti pubblika miftuħa.

Madanakollu, il-Kummissjoni xorta wahda hija tal-fehma preliminarja li l-finanzjament mill-Istat tal-moll maħruġ 'il barra u tat-tagħmir kollu jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat favur il-PPA, għaliex inehhilha dawn l-ispejjeż mill-ispejjeż tal-investimenti fl-infrastruttura tal-Port ta' Piraeus li normalment ikollha gġarrab hija stess.

Il-kompatibbiltà tal-għajnuna

L-għajnuna mill-Istat favur il-PPA giet iavalutata skont l-Artikolu 86(2) u l-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat tal-KE. Il-Kummissjoni hija tal-fehma preliminarja li l-proġetti nnotifikati ma jistgħux jitqiesu bhala kompatibbli mal-Artikolu 86(2) tat-Trattat tal-KE, għaliex ma hemm l-ebda Servizz ta' Interess Ekonomiku Ġenerali ddefinit b'mod legittimu u adegwat, ma hemmx biżżejjed fiduċja, u ma hemm l-ebda garanzija li l-kumpens imħallas huwa fi proporzjon mal-iskop li qed jifitx li jint-lahaq.

Fir-rigward tal-applikazzjoni tal-Artikolu 87(3)(c) tat-Trattat tal-KE, il-Kummissjoni tinnota li l-proġetti kollha li qed jiġu eżaminati huma koerenti mal-għanijiet tal-Politika tal-Komunità dwar it-Trasport. Madanakollu, xorta wahda għandha ssir valutazzjoni ta' jekk l-investimenti jistgħux ikunu realizzati b'inqas finanzjament jew mingħajr finanzjament mill-Istat. Id-diversi tipi ta' infrastruttura koperti mill-proġetti tal-investment għandhom jiġu vvalutati separatament. Għalhekk, il-Kummissjoni qed titlob lill-awtoritajiet Griegi biex jibagħtluha t-tqassim iddettaljat tal-ispejjeż tal-investment u tal-interventi mill-Istat, b'mod partikolari bejn il-moll maħruġ 'il barra li għandu jinbena u l-elementi tas-superstruttura li għandha tiġi stallata fil-Moll nru I.

Il-Kummissjoni tinnota li l-moll maħruġ 'il barra fil-Moll nru I tat-Terminal tal-Kontejners huwa tip ta' infrastruttura li normalment teħtieġ investimenti sostanzjali tal-kapital u li investimenti infrastrutturali bħal dawn normalment ma jsirux abbażi ta' element purament kummerċjali. Għalhekk, jaf ikun hemm bżonn ta' intervent mill-Istat.

B'kuntrast ma' dan, il-Kummissjoni tikkunsidra li t-tagħmir li għandu jiġi stallat fil-Moll nru I u t-tagħmir li għandu jitqiegħed għad-dispożizzjoni tal-PPA u tad-detentur tal-konċessjoni jikkostitwixxi parti minn dik li hi magħrufa bhala "superstruttura", li normalment tkun koperta minn finanzjament privat abbażi ta' element purament kummerċjali. B'konsegwenza ta' dan, il-Kummissjoni tiddubita jekk finanzjament mill-Istat bħal dan huwiex meħtieġ u jekk il-PPA mhijiex se tkun kapaċi tiffinanzja dan it-tagħmir bir-riżorsi tagħha stess. Barra minn hekk, minhabba li s'issa l-Kummissjoni ma kellhiex esperjenza fir-rigward tal-finanzjament ta' superstruttura mill-Istat f'portijiet daqshekk kbar u kompetittivi, tixtieq tiegħu l-fehma tal-partijiet interessati dwar din il-kwistjoni.

Barra minn hekk, il-fatt li l-Istat se jkopri l-ispejjeż kollha tal-elementi infrastrutturali jqajjem dubji dwar jekk l-intervent mill-Istat ikkonċernat huwiex proporzjonat u limitat għall-amount minimu meħtieġ.

Rigward il-kompetizzjoni ta' bejn il-portijiet u ta' go fih, il-Kummissjoni hija tal-fehma preliminarja li l-intervent mill-Istat fil-proġetti li qed jiġu eżaminati mhux se jkollu effett sinifikanti fuq il-kompetizzjoni bejn il-PPA u d-detentur tal-konċessjoni, għaliex tal-aħħar ressaq l-offerta tiegħu fis-sejha pubblika għall-offerti diġà, filwaqt li qies il-pożizzjoni kompetittiva tal-PPA wara l-implimentazzjoni tal-proġetti tal-investment innotifikati.

Madanakollu, il-Kummissjoni xorta wahda għandha d-dubji tagħha dwar jekk il-finanzjament mill-Istat tal-infrastruttura li se tkun sfruttata mill-PPA jagħmilx ħsara lill-kompetizzjoni ta' bejn il-portijiet u jekk huwiex se jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri tant li jkun imur kontra l-interess komuni. Dawn id-dubji huma partikolarment b'sahħithom fir-rigward tal-akkwist tat-tagħmir (l-elementi tas-superstruttura) għaliex infrastruttura bħal din normalment tkun iffinanzjata mill-operaturi tal-port infushom.

TEST TAL-ITTRA

"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 αντανακλούν τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, αλλά όχι περισσότερες από μία φορά ανά έτος ⁽¹⁰⁾.
- (17) Το άρθρο 21 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει σαφώς ότι "κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή των δασμών και των επιβαρύνσεων του για εργασίες και υπηρεσίες, ο ΟΛΠ διασφαλίζει τη διαφανή και ενιαία εφαρμογή τους και αποφεύγει οιαδήποτε διάκριση ανάμεσα στους χρήστες του λιμένος. Ωστόσο, ο ΟΛΠ δικαιούται να παρέχει κλιμακωτές εκπτώσεις βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, που πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς στους καταλόγους δασμών του".

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

1.4.1. Διακήρυξη δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού

- (18) Στις 25 Νοεμβρίου 2008 ο ΟΛΠ ανέθεσε στην εταιρεία COSCO Pacific Limited (εφεξής αναφερόμενη ως "COSCO" ή "η παραχωρησιούχος") βάσει σύμβασης παραχώρησης τον υφιστάμενο προβλήτα II και το μελλοντικό προβλήτα III κατόπιν δημόσιου πανευρωπαϊκού πλειοδοτικού διαγωνισμού ⁽¹¹⁾ για τις υπηρεσίες διαχείρισης λιμένος. Στον εν λόγω διαγωνισμό του ΟΛΠ έλαβαν μέρος δύο εταιρίες, η COSCO Pacific Ltd και μία από την κοινοπραξία αποτελούμενη από τις εταιρείες Hutchison Port Holdings L.T.D., Hutchison Ports Investments S.A.R.L., Alapis Joint Stock Company S.A. και Lyd S.A.
- (19) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε διαδικασίες προσφυγής. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε από κάποιον εκ των

συμμετεχόντων καμία προσφυγή στις δικαστικές αρχές σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών ή το τελικό αποτέλεσμα. Επιπρόσθετα, η διαδικασία και το σχέδιο σύμβασης ελέγχθηκαν και εγκρίθηκαν από το Ελληνικό Ελεγκτικό Συνέδριο.

- (20) Η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης που απετέλεσε αντικείμενο του διαγωνισμού είναι 30 έτη και θα παραταθεί αυτομάτως σε 35 έτη υπό τον όρο ότι η κατασκευή του προβλήτα III από την παραχωρησιούχο θα ολοκληρωθεί εμπρόθεσμα. Ο ΟΛΠ έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς την παραχώρηση για 5 επιπλέον έτη με πιθανή αύξηση των τελών παραχώρησης και τροποποίηση των εγγυήσεων με την επιφύλαξη ειδοποίησης της παραχωρησιούχου 24 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης.
- (21) Οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι θα υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ στον προβλήτα I και αυτών που παρέχονται από την παραχωρησιούχο στον προβλήτα II και στο μελλοντικό προβλήτα III, και αυτό ήταν ένας από τους στόχους της επιλογής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών.

1.4.2. Αντικείμενο της παραχώρησης

- (22) Ο ΟΛΠ παραχωρεί στην παραχωρησιούχο την εκμετάλλευση και την αποκλειστική χρήση του επονομαζόμενου "Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων", ο οποίος αποτελείται από τον υφιστάμενο προβλήτα II, προς αναβάθμιση, το νέο προβλήτα III, προς κατασκευή, και την παρακείμενη περιοχή τους, καθώς και τη χρήση της παρακείμενης θαλάσσιας περιοχής ελιγμών ελλιμενισμού πλοίων, η οποία επιτρέπει την ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση των πλοίων.
- (23) Η παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένη να παρέχει ολόκληρο το φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών οι οποίες σχετίζονται με τη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (24) Το μέρος 10 παράγραφος 1 σημείο η της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει ότι η παραχωρησιούχος διασφαλίζει την πρόσβαση των χρηστών του λιμένος στη βάση της ισότητας και της δίκαιης μεταχείρισης.
- (25) Όλες οι αναβαθμίσεις του προβλήτα II, όπως επίσης και η κατασκευή και η λειτουργία του ανατολικού μέρους του προβλήτα III θα χρηματοδοτηθούν πλήρως από την παραχωρησιούχο με δική της επιβάρυνση. Συνεπώς, η παραχωρησιούχος δεν θα λάβει δημόσιο χρήμα για τις επενδύσεις της.
- (26) Επιπρόσθετα, η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει όλους τους (εμπορικούς) κινδύνους όσον αφορά τις αναβαθμίσεις και την κατασκευή της απαραίτητης υποδομής. Η παραχωρησιούχος αναλαμβάνει επίσης μία σειρά υποχρεώσεων αναφορικά με τη διασφάλιση εγγυημένης χωρητικότητας του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.
- (27) Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η παραχωρησιούχος θα πρέπει να καταβάλει στον ΟΛΠ τα ακόλουθα τέλη:

1.4.3. Τέλη παραχώρησης

- 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 υλοποιείται 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 οικονομικώς 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 υπέρ-λιμενος σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην ασφαλή 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 πορθμίων — 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 C-355/01 *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 πορθημάτων, 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 χρησιμοποιήσει άμεσα για τις εμπορικές του δραστηριότητες. Εν τούτοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα. Πρώτον, ο ΟΛΠ είναι νομικά υποχρεωμένος από το κράτος να κατασκευάζει και να συντηρεί σε καλή κατάσταση όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και να παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες ή να επιτρέπει τις υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τρίτους σε περίπτωση που παραχωρήσει την εκμετάλλευση τμημάτων του λιμένα. Κατά συνέπεια, η κρατική χρηματοδότηση απαλλάσσει τον ΟΛΠ από μέρος της χρηματοοικονομικής επιβαρύνσεώς του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

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

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

⁽³⁸⁾ 5 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 παραχωρησιούχου (COSCO), η Επιτροπή σημειώνει ότι ο εξοπλισμός αποτελούσε μέρος της παραχωρηθείσας προς την παραχωρησιούχο μέσω δημόσιου διαγωνισμού λιμενικής υποδομής στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.
- (102) Η Επιτροπή έχει ήδη καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους πράξεις όπως η πώληση γης ή κτιρίων ⁽⁴⁴⁾ ή η ιδιωτικοποίηση επιχειρήσεων ⁽⁴⁵⁾ δεν θέτουν κατά τη γνώμη της πρόβλημα κρατικής ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει γενικά στην περίπτωση που οι πράξεις αυτές γίνονται με βάση τις τιμές της αγοράς, ειδικά όταν η τιμή είναι το αποτέλεσμα ανοικτού διαγωνισμού χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις ο

οποίος έτυχε της δέουσας δημοσίευσης, γεγονός που διασφαλίζει την ισότιμη μεταχείριση των υποψηφίων. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τους κανόνες και τις αρχές που διέπουν τους δημόσιους διαγωνισμούς και τις συμβάσεις παραχώρησης, στις περιπτώσεις που ισχύουν, το ίδιο σκεπτικό ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, και για την πώληση ή την διάθεση υποδομής από τις δημόσιες αρχές ⁽⁴⁶⁾

- (103) Εντούτοις, όπως έχει ήδη επισημάνει η Επιτροπή ⁽⁴⁷⁾, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να υπάρχουν στοιχεία ενίσχυσης. Για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρχει ενίσχυση στην περίπτωση που η υποδομή διατίθεται σε προκαθορισμένο διαχειριστή με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα εξ αυτού του γεγονότος ή εάν είναι τόσο μεγάλη η διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της τιμής μιας πρόσφατης κατασκευής με συνέπεια να αποκτήσει αθέμιτο πλεονέκτημα ο αγοραστής.
- (104) Όπως αναφέρεται στο σημείο (18) της παρούσας απόφασης, ο εν λόγω διαγωνισμός οργανώθηκε σε πανευρωπαϊκή κλίμακα σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες σύναψης συμβάσεων που προβλέπονται στην απόφαση 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽⁴⁸⁾. Η Επιτροπή δεν έχει λόγο να πιστεύει, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, ότι η διαδικασία επιλογής έχει διεξαχθεί με εσφαλμένο τρόπο.
- (105) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης — 30 έτη στην αρχή με δυνατότητα παράτασης επί πέντε έτη εάν εκτελεστεί εμπρόθεσμα η κατασκευή του προβλήτα III και με μια δεύτερη δυνατότητα παράτασης κατά 5 ακόμη έτη υπό τον όρο ότι θα αυξηθούν τα τέλη παραχώρησης — αντανάκλα 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 προβλήτη και του εξοπλισμού στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων παρέχει στον ΟΛΠ (αλλά όχι στην παραχωρησιούχο και στους τελικούς χρήστες) επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, πρέπει τώρα να αξιολογήσει κατά πόσο το εν λόγω πλεονέκτημα έχει την ικανότητα να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

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

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

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

2.1.4.4. Συμπέρασμα

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

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

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

Η ενίσχυση ως κίνητρο

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

Νομική βάση της αξιολόγησης

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

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

⁽⁵³⁾ Βλ. για παράδειγμα απόφαση της Επιτροπής της 10.12.2008 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 110/08 — Γερμανία — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου JadeWeserPort, ΕΕ C 137 της 17.6.2009, σ. 1· αποφάσεις της Επιτροπής της 10.7.2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 134/07 — Ελλάδα — Έργο υποθαλάσσιας σήραγγας Θεσσαλονίκης, ΕΕ C 234 της 6.10.2007, σ. 2· απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. 565/2007 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου κεντρικού οδικού άξονα της Ελλάδας (Ε65), απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 633/07 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση των τμημάτων οδικού άξονα μεταξύ των περιοχών Μαλιακός και Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), μεταξύ των Τεμπών και της Σκοτίας, και μεταξύ του Ευαγγελισμού και της Λεπτοκαρυάς, ΕΕ C 70 της 15.3.2008, σ. 6· και απόφαση σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. N 45/08 — Ελλάδα — Οδική υποδομή — Δημόσια χρηματοδότηση του έργου οδικού άξονα 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 αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο” ⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή ⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει “ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων”) και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωξη εμπορικών δραστηριοτήτων. Πρέπει επίσης να υπάρχει σαφής διαχωρισμός λογαριασμών μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων δημόσιας υπηρεσίας του φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και ένα επαρκές σύστημα για την κατανομή των κοινών δαπανών για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις εμπορικές δραστηριότητες του.
- (127) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης δεν περιέχει διατάξεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης κατά την παροχή ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει λογιστικός διαχωρισμός για τις εμπορικές δραστηριότητες και για τις δραστηριότητες οι οποίες θα αφορούσαν πιθανώς μία ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα έσοδα από την παροχή μίας τέτοιας ΥΓΟΣ δεν θα χρησιμοποιηθούν για τις εμπορικές δραστηριότητες (π.χ. πώληση σε χαμηλότερες τιμές από αυτές των ανταγωνιστών μέσω της επιδοτούμενης ΥΓΟΣ).
- (128) Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν καθορίζεται κατά τον ενδεδειγμένο και σαφή τρόπο η ΥΓΟΣ στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που εκτελεί ο ΟΛΠ. Επίσης, δεν προβλέπεται δεόντως η ανάθεση τέτοιων δυνητικών ΥΓΟΣ και δεν υπάρχει καμία διάταξη με την οποία να διασφαλίζεται η αναλογικότητα της αντιστάθμισης η οποία καταβάλλεται για την εκτέλεσή τους. Επομένως, η Επιτροπή προκαταρκτικά θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση η οποία χορηγείται στον ΟΛΠ αναφορικά με τα κοινοποιηθέντα έργα δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

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

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

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

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

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

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

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

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Συμπέρασμα

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

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

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

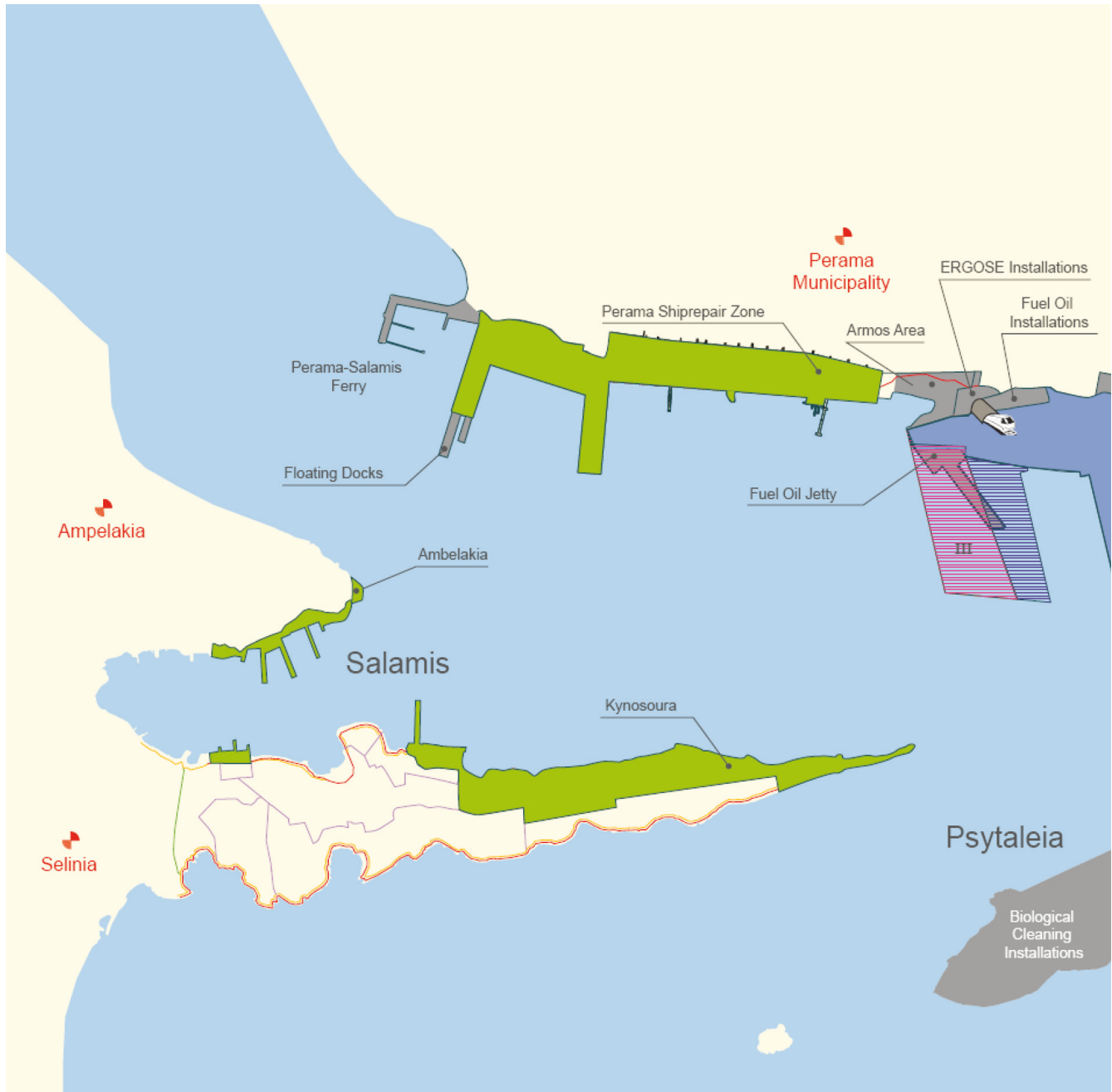
Όσον αφορά την κρατική ενίσχυση για την κατασκευή του μικρού προβλήτα στον προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, την απόκτηση του παρακείμενου εξοπλισμού στον εν λόγω μικρό προβλήτα (υπόθεση αριθ. Ν 168/2008) καθώς και την απόκτηση του εξοπλισμού που τίθεται στη διάθεση της παραχωρησιούχου (COSCO)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

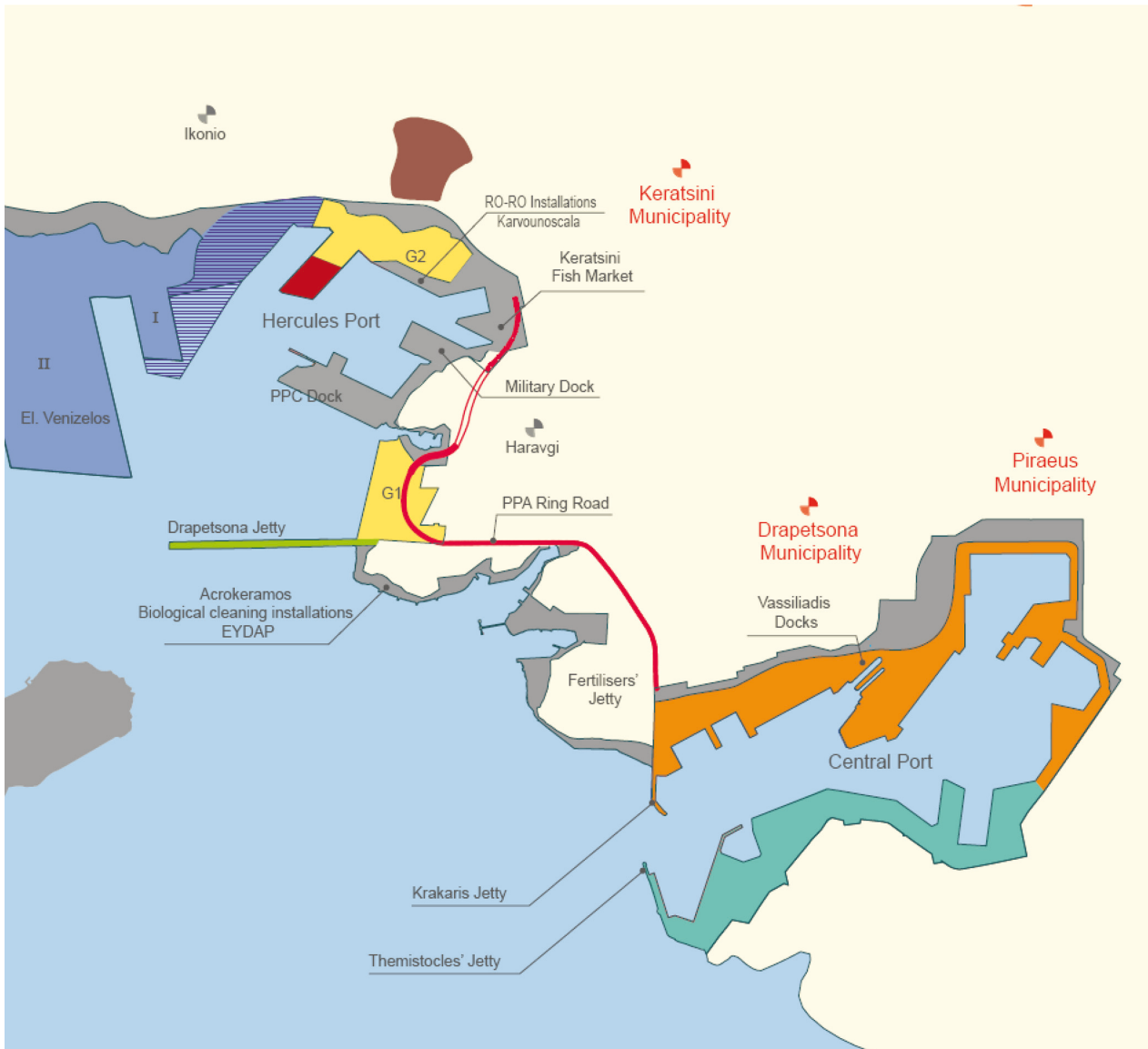
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς (1)

(1) Πηγή: www.olp.gr



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

Notifika minn qabel ta' koncentrazzjoni
(Każ COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)

Każ li jista' jiġi kkunsidrat għal proċedura simplifikata

(Test b'relevanza għaž-ŻEE)

(2009/C 245/11)

1. Fit-2 ta' Ottubru 2009, il-Kummissjoni rċeviet notifika ta' proposta għal koncentrazzjoni skont l-Artikolu 4 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 ⁽¹⁾ li biha l-impriża Volkswagen Financial Services AG, il-Ġermanja, proprjetà ta' VW Group, u MoellerGruppen AS, in-Norveġja, ikkontrollata mill-membri tal-familja Moeller, akkwistaw, fi hdan it-tifsira tal-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament tal-Kunsill, il-kontroll kongunt tal-impriża Newco BilFinans AS, in-Norveġja, permezz tax-xiri ta' ishma f'kumpanija ġdida li tikkostitwixxi impriża kongunta.
2. L-attivitajiet kummerċjali tal-impriża kkonċernati huma:
 - għal Volkswagen Financial Services AG: il-fornitura ta' servizzi finanzjarji relatati prinċipalment mad-distribuzzjoni u l-finanzjament tal-karozzi u l-vetturi kummerċjali,
 - għal MoellerGruppen AS: il-bejgħ, il-manutenzjoni, it-tiswija, il-leasing ta', u self fuq, vetturi tal-VG Group li jinkludu vetturi Volkswagen, Audi u Skoda kif ukoll it-tiswija tal-vetturi Seat. Barra minn hekk, MoellerGruppen AS hija attiva fi hdan l-iżvilupp ta' proprjetà immobbli u investimenti ohra,
 - għal Newco BilFinans AS: se tforni servizzi finanzjarji fir-rigward tal-kiri tal-vetturi u l-finanzjament tad-dejn lil konsumaturi privati u l-konsumaturi tan-negozju fin-Norveġja.
3. Wara eżami preliminari, il-Kummissjoni ssib li l-operazzjoni nnotifikata tista' taq' fl-ambitu tar-Regolament (KE) Nru 139/2004. Madankollu, id-deċiżjoni finali dwar dan il-punt hija riżervata. Skont l-Avviz tal-Kummissjoni dwar proċedura simplifikata għat-trattament ta' ċerti koncentrazzjonijiet taht ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 ⁽²⁾ ta' min jinnota li dan il-każ jista' jiġi kkunsidrat għat-trattament taht il-proċedura stipulata fl-Avviz.
4. Il-Kummissjoni tistieden lill-partijiet terzi interessati biex iressqu kwalunkwe kummenti li jistgħu jkollhom dwar it-tranzizzjoni proposta.

Il-kummenti jridu jaslu għand il-Kummissjoni mhux aktar tard minn għaxart ijiem wara d-data ta' din il-pubblikazzjoni. Il-kummenti jistgħu jintbagħtu lill-Kummissjoni bil-faks (+32 22964301 jew 22967244) jew bil-posta, taht in-numru ta' referenza COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV, fl-indirizz li ġej:

Il-Kummissjoni Ewropea
Direttorat Ġenerali għall-Kompetizzjoni
Reġistru tal-Amalgamazzjonijiet
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ ĠU C 56, 5.3.2005, p. 32.

V Avviżi

PROĊEDURI AMMINISTRATTIVI

Il-Kummissjoni

2009/C 245/09	Sejha għall-proposti fil-kuntest tal-programm ta' hidma "Persuni" tal-2010, tas-7 Programm Kwadru tal-KE għall-attivitajiet ta' Riċerka, Żvilupp Teknoloġiku u Dimostrazzjoni	20
---------------	---	----

PROĊEDURI GĦALL-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

Il-Kummissjoni

2009/C 245/10	Għajnuna mill-istat – Il-Greċja – Għajnuna mill-Istat C 21/09 (dik li qabel kellha n-numri N 105/08, N 168/08 u N 169/08) – Infrastruttura tal-port – Il-finanzjament pubbliku tal-infrastruttura u t-tagħmir fil-Port ta' Piraeus – Stedina għat-tressiq ta' kummenti skont l-Artikolu 88(2) tat-Trattat tal-KE ⁽¹⁾	21
2009/C 245/11	Notifika minn qabel ta' koncentrazzjoni (Każ COMP/M.5620 – Volkswagen Financial Services/Moeller-Gruppen/JV) – Każ li jista' jiġi kkunsidrat għal proċedura simplifikata ⁽¹⁾	41



⁽¹⁾ Test b'relevanza għaż-ŻEE

PREZZ TAL-ABBONAMENT 2009 (mingħajr VAT, inklużi l-ispejjeż tal-posta b'kunsinna normali)

Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L+C, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	1 000 EUR fis-sena (*)
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L+C, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	100 EUR fix-xahar (*)
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L+C, stampati + CD-ROM annwali	22 lingwa uffiċjali tal-UE	1 200 EUR fis-sena
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	700 EUR fis-sena
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	70 EUR fix-xahar
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje C, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	400 EUR fis-sena
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje C, edizzjoni stampata biss	22 lingwa uffiċjali tal-UE	40 EUR fix-xahar
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje L+C, CD-ROM fix-xahar (kumulattiva)	22 lingwa uffiċjali tal-UE	500 EUR fis-sena
Suppliment tal-Ġurnal Uffiċjali (serje S), Swieq Pubbliċi u Appalti, CD-ROM, żewġ edizzjonijiet fil-ġimgħa	multilingwi: 23 lingwa uffiċjali tal-UE	360 EUR fis-sena (= 30 EUR fix-xahar)
Il-Ġurnal Uffiċjali tal-UE, serje C – Kompetizzjonijiet	Skont il-lingwa/i tal-Kompetizzjoni	50 EUR fis-sena

(*) Il-prezz kull kopja: bi 32 paġna: 6 EUR
minn 33 sa 64 paġna: 12 EUR
aktar minn 64 paġna: Prezz fiss għal kull każ

L-abbonament f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*, li johroġ fil-lingwi uffiċjali tal-Unjoni Ewropea, hu disponibbli f'22 verżjoni lingwistika. Inklużi fih hemm is-serje L (Leġiżlazzjoni) u C (Komunikazzjoni u Informazzjoni).

Kull verżjoni lingwistika jeftiġilha abbonament separat.

B'konformità mar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 920/2005, ippubblikat fil-Ġurnal Uffiċjali L 156 tat-18 ta' Ġunju 2005, li jistipula li l-istituzzjonijiet tal-Unjoni Ewropea mhumiex temporanjament obbligati li jiktbu l-atti kollha bl-Irlandiż u li jippubblikawhom b'din il-lingwa, il-Ġurnali Uffiċjali ppubblikati bl-Irlandiż jinbiegħu apparti.

L-abbonament tas-Suppliment tal-Ġurnal Uffiċjali (Serje S – Appalti u Swieq Pubbliċi) jiġbor fih it-total tat-23 verżjoni lingwistika uffiċjali f'CD-ROM waħdieni multilingwi.

Fuq rikjesta, l-abbonament f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* jagħti d-dritt li l-abbonat jirċievi diversi annessi tal-Ġurnal Uffiċjali. L-abbonati jiġu mgħarrfa dwar il-ħruġ tal-annessi permezz ta' "Avviż lill-qarrej" inserit f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Bejgħ u Abbonamenti

Il-pubblikazzjonijiet bil-flus editjati mill-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet huma disponibbli mill-uffiċini tal-bejgħ tagħna. Il-lista tal-uffiċini tal-bejgħ hi disponibbli fuq l-internet fl-indirizz li ġej:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) joffri aċċess dirett u bla ħlas għal-liġijiet tal-Unjoni Ewropea. Dan is-sit jippermetti li jkun ikkonsultat *Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* u jinkludi wkoll it-Trattati, il-leġiżlazzjoni, il-ġurisprudenza u l-atti preparatorji tal-leġiżlazzjoni.

Biex tkun taf aktar dwar l-Unjoni Ewropea, ikkonsulta: <http://europa.eu>



L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea
2985 Il-Lussemburgu
IL-LUSSEMBURGU

MT