

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 245



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

52e jaargang
13 oktober 2009

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Resoluties, aanbevelingen en adviezen</i>	
	ADVIEZEN	
	Commissie	
2009/C 245/01	Advies van de Commissie in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”) — Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in het Verenigd Koninkrijk	1
2009/C 245/02	Advies van de Commissie in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”) — Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in Nederland	6
2009/C 245/03	Advies van de Commissie in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”) — Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in Hongarije	10

II *Mededelingen*

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE

Commissie

2009/C 245/04	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS) ⁽¹⁾	14
---------------	---	----

IV *Informatie*

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE UNIE

Raad

2009/C 245/05	Besluit van de Raad van 9 oktober 2009 houdende benoeming van Italiaanse, Luxemburgse en Maltese gewone leden en plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers	15
2009/C 245/06	Besluit van de Raad van 9 oktober 2009 houdende benoeming van Sloveense gewone leden en plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers	17
2009/C 245/07	Besluit van de Raad van 9 oktober 2009 houdende vervanging van twee plaatsvervangende leden van de raad van bestuur van de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden	18

Commissie

2009/C 245/08	Wisselkoersen van de euro	19
---------------	---------------------------------	----



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

COMMISSIE

ADVIES VAN DE COMMISSIE

in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”)

Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in het Verenigd Koninkrijk

(2009/C 245/01)

1. Inleiding

Dit advies is gebaseerd op artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”). Het heeft betrekking op een kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk op grond van dit artikel, waarin de wens wordt geuit de overgangsregelingen, wat beperkingen van de arbeidstijd van artsen in opleiding betreft, te verlengen tot 31 juli 2011.

Artsen in opleiding waren van het toepassingsgebied van de eerste arbeidstijdenrichtlijn in 1993 uitgesloten. Dit werd in 2000 veranderd door middel van een aanpassingsrichtlijn en artsen in opleiding vallen nu, net zoals andere werknemers, onder de geconsolideerde arbeidstijdenrichtlijn ⁽²⁾. Normaal gezien beperkt artikel 6 van de richtlijn de arbeidstijd, inclusief overwerk, tot maximaal gemiddeld 48 uur per week ⁽³⁾. Artikel 17, lid 5, van de arbeidstijdenrichtlijn staat echter overgangsregelingen toe voor de toepassing van deze beperkingen voor de wekelijkse arbeidstijd in het geval van artsen in opleiding.

De volgende gedeelten van artikel 17, lid 5, zijn hier toepasselijk:

„... Met betrekking tot artikel 6 (beperking van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 48 uur) worden de bedoelde afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan voor een overgangsperiode van vijf jaar, gerekend vanaf 1 augustus 2004.

De lidstaten kunnen, zo nodig, twee jaar meer tijd nemen (vanaf 1 augustus 2009), om te werken aan oplossingen voor de moeilijkheden die zij ondervinden om inzake hun verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. De betrokken lidstaat stelt de Commissie, onder opgave van redenen, hiervan op de hoogte ten minste zes maanden voor het verstrijken van de overgangsperiode, zodat de Commissie, na passende raadpleging, binnen drie maanden na ontvangst van deze informatie haar advies kan mededelen. Legt de lidstaat het advies van de Commissie naast zich neer, dan moet hij dit besluit motiveren. De kennisgeving en de motivering door de lidstaat worden tezamen met het advies van de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt en doorgeleid aan het Europees Parlement.

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9. Met deze richtlijn zijn twee vorige Richtlijnen 93/104/EG en 2000/34/EG geconsolideerd en ingetrokken.

⁽²⁾ Richtlijn 2000/34/EG moest, wat artsen in opleiding betreft, op 1 augustus 2004 in nationale wetgeving zijn omgezet.

⁽³⁾ Overeenkomstig de artikelen 16, 17, 18 en 19 van de richtlijn mag het gemiddelde worden berekend over een „referentieperiode” van maximaal vier maanden (basisregel), zes maanden (geregeld bij wetgeving of collectieve overeenkomsten voor specifieke activiteiten, waaronder die van artsen in opleiding, of twaalf maanden (alleen geregeld bij collectieve overeenkomsten).

De lidstaten kunnen, zo nodig, nog één jaar extra tijd nemen om te werken aan oplossingen voor de bijzondere moeilijkheden die zij inzake de in de (vorige) alinea bedoelde verantwoordelijkheden onder vinden. Zij volgen in dat geval de procedure van die alinea.

De lidstaten zorgen ervoor dat de wekelijkse arbeidstijd in geen geval meer bedraagt dan gemiddeld 58 uur gedurende de eerste drie jaar van de overgangperiode, gemiddeld 56 uur voor de volgende twee jaar en gemiddeld 52 uur voor de resterende periode.

Met betrekking tot artikel 16, onder b), (referentieperiode voor de berekening van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd) worden afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan, op voorwaarde dat de referentieperiode tijdens het eerste gedeelte van de overgangperiode (2004-2007) niet meer dan twaalf maanden en daarna niet meer dan zes maanden bedraagt.”.

Artikel 17, lid 5, voorziet ook in overleg tussen werkgevers en vertegenwoordigers van de werknemers over de uitvoering van overgangsregelingen: „De werkgever raadpleegt de vertegenwoordigers van de werknemers tijdig om zo mogelijk steeds een overeenkomst te bereiken over de regeling voor de overgangperiode.”. Een dergelijke overeenkomst moet de beperkingen in acht nemen die zijn opgelegd bij artikel 17, lid 5, maar zij mag met name bepalen welke maatregelen moeten worden genomen om de wekelijkse arbeidstijd tegen het einde van de overgangperiode tot een gemiddelde van 48 uur te beperken.

Deze overgangsregelingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel: samenvatting van de overgangsbepalingen voor artsen in opleiding, ingevolge artikel 17, lid 5

Periode	Afwijking mogelijk	Voorwaarden
1 augustus 2004-31 juli 2009	Afwijking van de maximale gemiddelde arbeidstijd van 48 uur per week	Overgangsbepalingen van toepassing op de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd: 1 augustus 2004-31 juli 2007: Mag het gemiddelde van 58 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode (*) mag niet langer zijn dan 12 maanden. 1 augustus 2007-31 juli 2009: Mag het gemiddelde van 56 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.
1 augustus 2009-31 juli 2011	Verlenging van bovengenoemde afwijking van de maximale arbeidstijd van 48 uur	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor de ondervonden moeilijkheden om, gezien de verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg, aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2009 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.
1 augustus 2011-31 juli 2012	Mogelijke verdere verlenging van bovengenoemde afwijking	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor bijzondere moeilijkheden om bovengenoemde verantwoordelijkheden in acht te nemen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2011 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.

(*) De referentieperiode is de maximale periode waarover de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd mag worden berekend.

2. Kennisgeving door de lidstaat

Per brief van 28 januari 2009, geregistreerd op 29 januari 2009, hebben de nationale autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk de diensten van de Commissie ervan kennisgegeven dat zij voornemens waren gebruik te maken van de mogelijkheid die wordt geboden volgens artikel 17, lid 5, om voor artsen in opleiding gedurende een periode van „maximaal drie jaar” vanaf 1 augustus 2009 bijzondere overgangsregelingen in stand te houden waarbij een maximale gemiddelde arbeidstijd van 52 uur per week wordt toegestaan.

In de kennisgeving worden de volgende redenen aangevoerd:

- Het VK meldt dat het vastbesloten is om het doel van een 48-urige werkweek voor artsen in opleiding te bereiken, in samenwerking met de gezondheidsdiensten en de organisaties die artsen vertegenwoordigen. De tussen de sociale partners gesloten „New Deal”-overeenkomst over salarissen in de zorgsector geeft ziekenhuizen al sterke financiële prikkels om de arbeidstijden voor artsen in opleiding te verminderen. De nationale autoriteiten financieren ook een zeer degelijk programma dat momenteel loopt en dat de autoriteiten in de zorgsector moet helpen om de richtlijn uiteindelijk volledig na te leven.
- Het VK is van oordeel dat het al veel heeft bereikt en goed op weg is om de gemiddelde arbeidstijd voor artsen in opleiding tot 48 uur per week te beperken. Het meldt dat de meeste artsen in opleiding in het VK al eerder dan 1 augustus 2009 gemiddeld al 48 uur of minder werkten (hierover werden geen cijfers verstrekt) en verwacht het aandeel tegen die datum nog te vergroten.
- Het VK meldt dat sommige artsen in opleiding het gemiddelde van 48 uur na 1 augustus 2009 nog zullen overschrijden om de volgende redenen:
 - vraag en aanbod zijn niet in evenwicht wat artsen in opleiding betreft (tot 5 % van de opleidingsposten voor artsen waren op het eind van de aanwerving voor 2008 vacant);
 - er is een tekort aan (in het VK of in het buitenland aangeworven) plaatsvervangende artsen om deze vacante posten te vullen;
 - op een beperkt aantal plaatsen kan de reorganisatie van ziekenhuisdiensten ertoe leiden dat personeel op twee verschillende locaties diensten moet verstrekken;
 - al deze factoren hebben grotere gevolgen voor ziekenhuizen die 24 uur per dag diensten moeten verstrekken, voor kleine of afgelegen medische eenheden of eenheden op het platteland en voor sommige hooggespecialiseerde diensten.
- Om dit te verhelpen wordt het aantal artsen in opleiding momenteel opgevoerd en nemen de nationale autoriteiten ook maatregelen om meer plaatsvervangende artsen beschikbaar te stellen en om de ziekenhuizen te helpen de vraag naar plaatsvervaarders efficiënter te beheren. De nationale autoriteiten verwachten echter voor de volgende twee tot drie jaar nog tekorten aan medisch personeel.
- Het VK wil ervoor zorgen dat slechts een minimumaantal medische diensten van de mogelijkheid gebruikmaakt om artsen in opleiding gemiddeld tot 52 uur per week te laten werken. De nationale autoriteiten zijn voornemens om per 1 augustus 2009 precies te bepalen voor welke diensten langere overgangsregelingen nodig zijn en zal daarna nauwlettend op de situatie toezien om volledige naleving te waarborgen.

3. Resultaat van de raadpleging over de kennisgeving

Toen artikel 17, lid 5, werd goedgekeurd, verklaarde de Commissie dat zij de uitdrukking „na passende raadpleging” in de tweede alinea van deze bepaling zou interpreteren in die zin dat de Commissie van plan is om, alvorens advies uit te brengen, „de sociale partners op Europees niveau en de vertegenwoordigers van de lidstaten te raadplegen ...” over een verlenging van de arbeidstijd voor artsen in opleiding ⁽¹⁾.

De diensten van de Commissie hebben alle lidstaten en de Europese sociale partners over de kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk naar behoren geraadpleegd.

Er werd van acht lidstaten een antwoord ontvangen (Bulgarije, Frankrijk, Griekenland, Litouwen, Luxemburg, Nederland, Spanje en Zweden). Er zijn geen lidstaten die tegen een verlenging van de overgangperiode voor het Verenigd Koninkrijk bezwaar maakten.

⁽¹⁾ Verklaring van de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging van artikel 1, lid 6, van Richtlijn 2000/34/EG, PB L 195 van 1.8.2000, blz. 45.

Voor het Verenigd Koninkrijk hebben geen Europese werkgeversorganisaties geantwoord.

De EVV antwoordde op de raadpleging dat de bij haar aangesloten TUC het niet eens was met het voorstellen waarvan het Verenigd Koninkrijk kennis heeft gegeven.

TUC noemde de volgende punten namens diverse bij haar aangesloten vakverenigingen die artsen in opleiding vertegenwoordigen en namens de bij haar aangesloten vakvereniging van voor opleiding verantwoordelijke ziekenhuisartsen (Hospital Consultants and Specialists Association) ⁽¹⁾:

- de TUC zelf was door de nationale autoriteiten niet geraadpleegd;
- de arbeidstijden voor artsen in opleiding zijn in het VK de laatste jaren geleidelijk verkort en een aantal ziekenhuizen verklaarde de beperking tot 48 uur al na te leven;
- de TUC is van oordeel dat er in het VK voldoende artsen in opleiding zijn om de vacante posten te vullen en gaat er niet mee akkoord dat een verlenging van de overgangsregelingen tot na 31 juli 2009 om redenen van personeelstekort noodzakelijk is.

4. Beoordeling van de kennisgeving in het kader van de richtlijn

De arbeidstijdenrichtlijn werd vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad krachtens artikel 137, lid 2, van het EG-Verdrag, dat voorziet in communautaire maatregelen om de werkomstandigheden te verbeteren door de gezondheid en de veiligheid van werknemers te beschermen. Het voornaamste doel van de richtlijn is minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vast te stellen wat de organisatie van de arbeidstijd betreft.

Hoewel in de kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk wordt gevraagd om een verlenging van de overgangsregelingen met drie jaar vanaf 1 augustus 2009 blijkt een dergelijke procedure volgens artikel 17, lid 5, niet mogelijk.

Artikel 17, lid 5, bepaalt dat de lidstaten voor de overgangsregelingen vanaf 1 augustus 2009 „twee jaar meer tijd” kunnen nemen om te werken aan oplossingen voor de moeilijkheden die zij ondervinden. Vervolgens is bepaald: „De lidstaten kunnen, zo nodig, nog één jaar extra tijd nemen om te werken aan oplossingen voor de bijzondere ⁽²⁾ moeilijkheden (om die beperking in acht te nemen).” ⁽³⁾. In dit laatstgenoemde geval bepaalt artikel 17, lid 5, dat de lidstaten „de procedure volgen” die in de daaraan voorafgaande alinea voor een tweejarige verlenging is genoemd.

Dit betekent dat wanneer een lidstaat in 2009 kennis geeft van haar wens om de overgangsregelingen te verlengen om te werken aan oplossingen voor moeilijkheden bij de naleving van de beperking tot 48 uur, die kennisgeving betrekking moet hebben op de periode 1 augustus 2009-31 juli 2011. De nationale autoriteiten moeten dan nagaan welke vooruitgang in die periode kan worden geboekt om de beperking tot 48 uur na te leven. Op grond van die informatie moeten zij beoordelen of zij verwachten per 31 juli 2011 de beperking tot 48 uur te kunnen naleven dan wel (en in hoever) of zij daarbij „bijzondere moeilijkheden” zullen ondervinden. Als de lidstaat op grond van deze beoordeling meent dat een extra periode van één jaar nodig is, moet hij de Commissie daarvan uiterlijk op 31 januari 2011 onder opgave van redenen in kennis stellen.

Uit de voor de Commissie beschikbare informatie blijkt dat de situatie volgens de nationale wetgeving in het Verenigd Koninkrijk er als volgt uitziet:

- De wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) is in het VK beperkt tot 48 uur, gemiddeld over maximaal zes maanden (maximaal twaalf maanden indien dat in een collectieve overeenkomst is vastgelegd) ⁽⁴⁾. De nationale rechtbanken hebben de uitspraken van het Europees Hof van Justitie inzake de behandeling van aanwezigheidsdienst op het werk toegepast en deze wordt dan ook volledig als arbeidstijd geteld. Dit geldt ook voor de zorgsector.
- Het Verenigd Koninkrijk staat toe dat de opt-outregeling op grond van artikel 22 van de richtlijn in alle sectoren wordt angewend. Zowel de nationale autoriteiten als de TUC melden echter dat van deze regeling in ziekenhuizen in het VK weinig gebruik wordt gemaakt en dat het beleid inzake gezondheidsdiensten en de sectorale New Deal-overeenkomst er veeleer naar streven de organisatie van het werk in de ziekenhuizen aan te passen in plaats van lange arbeidstijden aan te houden.

⁽¹⁾ De TUC meldde dat zij ook de Britse artsenvereniging (British Medical Association) had geraadpleegd, die niet bij de TUC is aangesloten.

⁽²⁾ „Bijzondere moeilijkheden” vormen een ander en strenger criterium dan het criterium waarop de kennisgeving uit 2009 betrekking heeft („moeilijkheden”).

⁽³⁾ Onderstreping toegevoegd.

⁽⁴⁾ Working Time Regulations 1998, zoals gewijzigd, Reg. 4.

Uit wat voorafgaat valt af te leiden dat het Verenigd Koninkrijk al veel heeft bereikt en goed op weg is naar het doel om de wekelijkse arbeidstijd tot 48 uur te beperken. Er lijkt algemene overeenstemming te zijn over het feit dat deze beperking al voor de meeste artsen in opleiding geldt, ook al worden geen precieze percentages verstrekt.

Bovendien is het verheugend dat de geldende overeenkomst tussen de sociale partners ernaar streeft om voor de van oudsher zeer lange arbeidstijden voor artsen in opleiding alternatieve oplossingen te vinden die een kwalitatief hoogwaardige opleiding en patiëntenzorg waarborgen, zonder dat een beroep hoeft te worden gedaan op de opt-outregeling, die voor artsen in opleiding in het VK niet vaak wordt toegepast.

Rekening houdend met deze factoren, met de door de nationale autoriteiten genoemde redenen en met de antwoorden van de sociale partners en aangezien er een beperkt aantal uitzonderlijke situaties bestaat, lijkt een verlenging van de overgangsregelingen tot 1 augustus 2011 niet onredelijk. Uit de verklaringen van de nationale autoriteiten blijkt dat naar verwachting van de 52-urige werkweek slechts in beperkte mate gebruik zal worden gemaakt, dat er nauwlettend op zal worden toegezien en dat gedurende de tweejarige periode verdere vooruitgang op weg naar volledige naleving wordt verwacht.

De nationale autoriteiten wordt niettemin verzocht zich te blijven inzetten voor volledige naleving van de 48-urige werkweek per 1 augustus 2011 en het lopend overleg tussen vertegenwoordigers van werkgevers en artsen over de toe te passen regelingen aan te moedigen.

5. Conclusies

Gezien het bovenstaande komt de Commissie tot de volgende conclusie:

- het is aanvaardbaar dat het Verenigd Koninkrijk vanaf 1 augustus 2009 maximaal twee jaar extra tijd nodig heeft, overeenkomstig artikel 17, lid 5, van de arbeidstijdenrichtlijn, alvorens het de beperking van de arbeidstijd van artsen in opleiding (maximaal gemiddeld 48 uur per week) volledig kan toepassen. Dit is noodzakelijk om rekening te houden met een aantal specifieke tijdelijke problemen voor sommige posten, gezien de verantwoordelijkheden van het Verenigd Koninkrijk voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg;
- hoe dan ook moeten volgens artikel 17, lid 5, van de richtlijn de lidstaten die van een verlenging van de overgangsregelingen gebruik willen maken ervoor zorgen dat de wekelijkse arbeidstijd gemiddeld over een periode van maximaal zes maanden in geen geval meer dan 52 uur per week bedraagt;
- volgens artikel 17, lid 5, lijkt een verlenging van de overgangsregelingen met *drie jaar* momenteel niet mogelijk. Veeleer moet een lidstaat erop toezien welke vooruitgang gedurende de met twee jaar verlengde overgangsregelingen wordt geboekt en op grond daarvan beoordelen of en in welke mate hij bijzondere moeilijkheden verwacht die een verdere verlenging noodzakelijk zouden maken. Indien hij dergelijke moeilijkheden verwacht, kan hij vervolgens van deze behoeften volgens de procedure van artikel 17, lid 5, vierde alinea, kennisgeven;
- de nationale autoriteiten moeten de werkgevers in de gezondheidszorg aanmoedigen een informatie- en overlegproces met de vertegenwoordigers van artsen in opleiding op gang te brengen of voort te zetten, in overeenstemming met artikel 17, lid 5, zesde alinea, om zo mogelijk overeenstemming te bereiken over de regelingen die voor de verlengde overgangsperiode zullen gelden en over de te nemen maatregelen om de wekelijkse arbeidstijd in het algemeen tegen het einde van de overgangsperiode te beperken tot een gemiddelde van 48 uur;
- de nationale autoriteiten wordt verzocht voor de verspreiding van dit advies te zorgen, zodat het (indien nuttig) door de bevoegde nationale autoriteiten in aanmerking kan worden genomen.

ADVIES VAN DE COMMISSIE

in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”)

Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in Nederland

(2009/C 245/02)

1. Inleiding

Dit advies is gebaseerd op artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”). Het heeft betrekking op een kennisgeving van Nederland, op grond van dit artikel, waarin de wens wordt geuit de overgangsregelingen, wat beperkingen van de arbeidstijd van artsen in opleiding betreft, te verlengen tot 31 juli 2011.

Artsen in opleiding waren van het toepassingsgebied van de eerste arbeidstijdenrichtlijn in 1993 uitgesloten. Dit werd in 2000 veranderd door middel van een aanpassingsrichtlijn en artsen in opleiding vallen nu, net zoals andere werknemers, onder de geconsolideerde arbeidstijdenrichtlijn ⁽²⁾. Normaal gezien beperkt artikel 6 van de richtlijn de arbeidstijd, inclusief overwerk, tot maximaal gemiddeld 48 uur per week ⁽³⁾. Artikel 17, lid 5, van de arbeidstijdenrichtlijn staat echter overgangsregelingen toe voor de toepassing van deze beperkingen voor de wekelijkse arbeidstijd in het geval van artsen in opleiding.

De volgende gedeelten van artikel 17, lid 5, zijn hier toepasselijk:

„... Met betrekking tot artikel 6 (beperking van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 48 uur) worden de bedoelde afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan voor een overgangsperiode van vijf jaar, gerekend vanaf 1 augustus 2004.

De lidstaten kunnen, zo nodig, twee jaar meer tijd nemen (vanaf 1 augustus 2009), om te werken aan oplossingen voor de moeilijkheden die zij ondervinden om inzake hun verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. De betrokken lidstaat stelt de Commissie, onder opgave van redenen, hiervan op de hoogte ten minste zes maanden voor het verstrijken van de overgangsperiode, zodat de Commissie, na passende raadpleging, binnen drie maanden na ontvangst van deze informatie haar advies kan medelen. Legt de lidstaat het advies van de Commissie naast zich neer, dan moet hij dit besluit motiveren. De kennisgeving en de motivering door de lidstaat worden tezamen met het advies van de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt en doorgeleid aan het Europees Parlement.

De lidstaten kunnen, zo nodig, nog één jaar extra tijd nemen om te werken aan oplossingen voor de bijzondere moeilijkheden die zij inzake de in de (vorige) alinea bedoelde verantwoordelijkheden ondervinden. Zij volgen in dat geval de procedure van die alinea.

De lidstaten zorgen ervoor dat de wekelijkse arbeidstijd in geen geval meer bedraagt dan gemiddeld 58 uur gedurende de eerste drie jaar van de overgangsperiode, gemiddeld 56 uur voor de volgende twee jaar en gemiddeld 52 uur voor de resterende periode. ...

Met betrekking tot artikel 16, onder b), (referentieperiode voor de berekening van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd) worden afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan, op voorwaarde dat de referentieperiode tijdens het eerste gedeelte van de overgangsperiode (2004-2007) niet meer dan twaalf maanden en daarna niet meer dan zes maanden bedraagt.”.

Artikel 17, lid 5, voorziet ook in overleg tussen werkgevers en vertegenwoordigers van de werknemers over de uitvoering van overgangsregelingen: „De werkgever raadpleegt de vertegenwoordigers van de werknemers tijdig om zo mogelijk steeds een overeenkomst te bereiken over de regeling voor de overgangsperiode.” Een dergelijke overeenkomst moet de beperkingen in acht nemen die zijn opgelegd bij artikel 17, lid 5, maar zij mag met name bepalen welke maatregelen moeten worden genomen om de wekelijkse arbeidstijd tegen het einde van de overgangsperiode tot een gemiddelde van 48 uur te beperken.

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9. Met deze richtlijn zijn twee vorige Richtlijnen 93/104/EG en 2000/34/EG geconsolideerd en ingetrokken.

⁽²⁾ Richtlijn 2000/34/EG moest, wat artsen in opleiding betreft, op 1 augustus 2004 in nationale wetgeving zijn omgezet.

⁽³⁾ Overeenkomstig de artikelen 16, 17, 18 en 19 van de richtlijn mag het gemiddelde worden berekend over een „referentieperiode” van maximaal vier maanden (basisregel), zes maanden (geregeld bij wetgeving of collectieve overeenkomsten voor specifieke activiteiten, waaronder die van artsen in opleiding), of twaalf maanden (alleen geregeld bij collectieve overeenkomsten).

Deze overgangsregelingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel: samenvatting van de overgangsbepalingen voor artsen in opleiding, ingevolge artikel 17, lid 5

Periode	Afwijking mogelijk	Voorwaarden
1 augustus 2004-31 juli 2009	Afwijking van de maximale gemiddelde arbeidstijd van 48 uur per week	Overgangsbepalingen van toepassing op de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd: 1 augustus 2004-31 juli 2007: Mag het gemiddelde van 58 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode (*) mag niet langer zijn dan 12 maanden. 1 augustus 2007-31 juli 2009: Mag het gemiddelde van 56 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan 6 maanden.
1 augustus 2009-31 juli 2011	Verlenging van bovengenoemde afwijking van de maximale arbeidstijd van 48 uur	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor de ondervonden moeilijkheden om, gezien de verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg, aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2009 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.
1 augustus 2011-31 juli 2012	Mogelijke verdere verlenging van bovengenoemde afwijking	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor bijzondere moeilijkheden om bovengenoemde verantwoordelijkheden in acht te nemen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2011 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.

(*) De referentieperiode is de maximale periode waarover de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd mag worden berekend.

2. Kennisgeving door de lidstaat

Per brief van 27 januari 2009, geregistreerd op 29 januari 2009, hebben de nationale autoriteiten van Nederland de diensten van de Commissie ervan kennisgegeven dat zij gebruik willen maken van de mogelijkheid die wordt geboden volgens artikel 17, lid 5, om in Nederland voor artsen in opleiding bijzondere overgangsregelingen in stand te houden gedurende een periode van twee jaar vanaf 1 augustus 2009. In de kennisgeving worden de volgende redenen aangevoerd:

- Volgens de nationale wetgeving ⁽¹⁾ is de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van artsen in opleiding reeds beperkt tot 56 uur over een referentieperiode van zes maanden, voor de periode tot 31 juli 2009, in overeenstemming met artikel 17, lid 5, van de richtlijn.
- Bovendien wordt aanwezigheidsdienst volledig meegeteld bij de berekening van de maximale wekelijkse arbeidstijd voor artsen in opleiding.

⁽¹⁾ Het Arbeidstijdenbesluit.

- Organisaties die de werknemers in de ziekenhuissector vertegenwoordigen⁽¹⁾ hebben de nationale autoriteiten laten weten dat zij op korte termijn niet de nodige regelingen kunnen treffen om de noodzakelijke aanwezigheidsdiensten in ziekenhuizen binnen een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur te organiseren. Zij zijn van oordeel dat het essentieel is een beperking tot 52 uur voor nogmaals twee jaar toe te staan om de kwaliteit en continuïteit van de medische diensten te waarborgen.
- De nationale autoriteiten zijn van mening dat een gefaseerde invoering van een werkweek van 48 uur het gemakkelijker zal maken om binnen deze sector een mentaliteitsverandering te bewerkstelligen, wat enige tijd zal vergen.
- De nationale autoriteiten hebben ingestemd met het verzoek van de werkgeversorganisaties in de ziekenhuissector, op voorwaarde dat de werkgeversorganisaties samen met de werknemersorganisaties uiterlijk 1 augustus 2009 een uitvoerbaar plan opstellen voor de vermindering van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 48 uur per 1 augustus 2011. Over deze voorwaarde kan niet worden onderhandeld.
- Per brief van 22 juli 2009 hebben de Nederlandse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat de sociale partners op 22 juli 2009 een dergelijk uitvoeringsplan zijn overeengekomen en dat de Nederlandse autoriteiten deze informatie vóór eind augustus 2009 officieel zouden bevestigen.

3. Resultaat van de raadpleging over de kennisgeving

Toen artikel 17, lid 5, werd goedgekeurd, verklaarde de Commissie dat zij de uitdrukking „na passende raadpleging” in de tweede alinea van deze bepaling zou interpreteren in die zin dat de Commissie van plan is om, alvorens advies uit te brengen, „de sociale partners op Europees niveau en de vertegenwoordigers van de lidstaten te raadplegen ...” over een verlenging van de arbeidstijd voor artsen in opleiding⁽²⁾.

De diensten van de Commissie hebben alle lidstaten en de Europese sociale partners over de kennisgeving van Nederland naar behoren geraadpleegd.

Er werd van zeven lidstaten een antwoord ontvangen (Bulgarije, Frankrijk, Griekenland, Litouwen, Luxemburg, Spanje en Zweden). Er zijn geen lidstaten die tegen een verlenging van de overgangperiode voor Nederland bezwaar maakten.

BusinessEurope deelde mee dat het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (VNO-NCW), dat lid is van BusinessEurope, de kennisgeving van Nederland steunt. Het bevestigde dat de beslissing van de Nederlandse nationale autoriteiten om van de overgangsbepalingen gebruik te maken, gebaseerd is op een verzoek van de ziekenhuissector zelf en dat de Nederlandse Vereniging van Ziekenhuizen, een lid van het VNO-NCW, volledig met deze benadering instemt en de inhoud onderschrijft van de kennisgevingsbrief die de nationale autoriteiten de Europese Commissie hebben toegezonden.

Het Europees Verbond van Vakverenigingen (EVV) meldde in een eerste reactie dat de Nederlandse vakverenigingen schijnbaar van oordeel waren dat de nationale autoriteiten de nationale sociale partners hierover onvoldoende hadden geraadpleegd, maar verstreekte geen nadere bijzonderheden.

4. Beoordeling van de kennisgeving in het kader van de richtlijn

De arbeidstijdenrichtlijn werd vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad krachtens artikel 137, lid 2, van het EG-Verdrag, dat voorziet in communautaire maatregelen om de werkomstandigheden te verbeteren door de gezondheid en de veiligheid van werknemers te beschermen. Het voornaamste doel van de richtlijn is minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vast te stellen wat de organisatie van de arbeidstijd betreft.

Volgens de voor de Commissie beschikbare informatie is de situatie ingevolge de nationale wetgeving als volgt:

- De algemeen geldende beperking voor de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd is 48 uur, over een referentieperiode van maximaal 16 weken. De arbeidstijden worden in dit kader in gedetailleerde collectieve overeenkomsten geregeld. Volgens de Arbeidstijdenwet uit 1996 werden zogenoemde „niet-actieve” perioden van aanwezigheidsdienst op het werk echter als rusttijd beschouwd en in de berekening van de wekelijkse arbeidstijd niet meegeteld.

⁽¹⁾ De Nederlandse Federatie van Universitair Medische Centra (NFU) en de Nederlandse Vereniging van Ziekenhuizen (NVZ).

⁽²⁾ Verklaring van de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging van artikel 1, lid 6, van Richtlijn 2000/34/EG, PB L 195 van 1.8.2000, blz. 45.

- Nadat het Europees Hof van Justitie in de zaak-*Jaeger* ⁽¹⁾ had geoordeeld dat dergelijke perioden ten behoeve van de richtlijn volledig als arbeidstijd moesten worden gerekend, hebben de nationale rechtbanken dit arrest in verscheidene zaken betreffende de Nederlandse gezondheidssector en de hulpdienstensector toegepast. Bijgevolg werd met het Arbeidstijdenbesluit 605/2005 de nationale wetgeving in Nederland in die zin gewijzigd dat aanwezigheidsdienst op het werk als arbeidstijd werd gedefinieerd. Volgens de nationale wetgeving waren collectieve overeenkomsten die van vóór deze wijziging dateerden, nu ongeldig voor zover zij niet aan de nieuwe definitie voldeden.
- Aangezien de nationale autoriteiten van oordeel waren dat deze verandering grote gevolgen had voor de zorgsector, voerden zij in 2005, als tijdelijke maatregel, ook een beperkte opt-outregeling overeenkomstig artikel 22 van de richtlijn in voor sectoren die veelvuldig gebruikmaken van aanwezigheidsdienst.
- Volgens deze tijdelijke maatregel is de toepassing van deze opt-outregeling beperkt tot situaties waarin een aanwezigheidsdienst vereist is om de continuïteit en de kwaliteit van de verstrekking van diensten te waarborgen en waar zij niet vermeden kan worden door het werk anders te organiseren. Dit vereist zowel een collectieve overeenkomst als de persoonlijke instemming van de betrokken werknemer. Van de regeling kan alleen gebruik worden gemaakt als direct compenserende rust worden geboden voor gemiste dagelijkse of wekelijkse rust. Wanneer aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan een werknemer ermee instemmen tot maximaal 60 uur per week te werken, inclusief aanwezigheidsdienst en gemiddeld over een periode van maximaal 26 weken.

Gezien deze informatie is de Commissie van mening dat de beschermende voorwaarden die volgens de richtlijn vereist zijn om van deze afwijking gebruik te maken, correct zijn omgezet.

Volgens de Commissie zou het (in het algemeen) zeer wenselijk zijn als de nationale autoriteiten over de nodige flexibiliteit beschikten om de algemene opleidings- en werksystemen te reorganiseren, als dat leidt tot een geringere afhankelijkheid van artsen die ermee instemmen van de opt-outregeling gebruik te maken.

Gezien de antwoorden op de raadpleging, vooral van de sociale partners, is de Commissie van oordeel dat de argumenten van de nationale autoriteiten aanvaardbaar zijn.

5. Conclusies

Gezien het bovenstaande komt de Commissie tot de volgende conclusie:

- het is aanvaardbaar dat Nederland, wat artsen in opleiding betreft, vanaf 1 augustus 2009 maximaal twee jaar extra wordt toegestaan, overeenkomstig artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG (de arbeidstijdenrichtlijn), alvorens het de beperking op de arbeidstijd hoeft toe te passen die is vastgesteld in artikel 6 van de richtlijn;
- hoe dan ook moeten de lidstaten er volgens artikel 17, lid 5, van de richtlijn in deze situatie voor zorgen dat de wekelijkse arbeidstijd in geen geval meer dan 52 uur per week, gemiddeld over een periode van maximaal zes maanden, bedraagt;
- de kennisgeving is gebonden aan de door de nationale autoriteiten bepaalde voorwaarde dat de betrokken werkgevers- en werknemersorganisaties op nationaal niveau per 1 augustus 2009 een onderling overeengekomen plan opstellen om per 1 augustus 2011 tot een wekelijkse arbeidstijd van 48 uur in de ziekenhuissector te komen. Een dergelijk plan schijnt op 22 juli 2009 te zijn overeengekomen;
- de werkgevers op nationaal niveau worden aangemoedigd een informatie- en overlegproces met de vertegenwoordigers van artsen in opleiding op gang te brengen, overeenkomstig artikel 17, lid 5, zesde alinea, om zo mogelijk overeenstemming te bereiken over de regelingen die voor de verlengde overgangperiode zullen gelden en over de te nemen maatregelen om de wekelijkse arbeidstijden in het algemeen tegen het einde van de overgangperiode te beperken tot een gemiddelde van 48 uur;
- de nationale autoriteiten wordt verzocht voor de verspreiding van dit advies te zorgen, zodat het (indien nuttig) door de bevoegde nationale autoriteiten in aanmerking kan worden genomen.

⁽¹⁾ Zaak-*Jaeger* (C-151/02).

ADVIES VAN DE COMMISSIE

in het kader van artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”)

Verlenging van de overgangsregelingen voor de arbeidstijden van artsen in opleiding in Hongarije

(2009/C 245/03)

1. Inleiding

Dit advies is gebaseerd op artikel 17, lid 5, van Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd („de arbeidstijdenrichtlijn”). Het heeft betrekking op een kennisgeving van Hongarije, op grond van dit artikel, waarin de wens wordt geuit de overgangsregelingen, wat beperkingen van de arbeidstijd van artsen in opleiding betreft, te verlengen tot 31 juli 2011.

Artsen in opleiding waren van het toepassingsgebied van de eerste arbeidstijdenrichtlijn uit 1993 uitgesloten. Dit werd in 2000 veranderd door middel van een aanpassingsrichtlijn en artsen in opleiding vallen nu, net zoals andere werknemers, onder de geconsolideerde arbeidstijdenrichtlijn ⁽²⁾. Normaal gezien beperkt artikel 6 van de richtlijn de arbeidstijd, inclusief overwerk, tot maximaal gemiddeld 48 uur per week ⁽³⁾. Artikel 17, lid 5, van de arbeidstijdenrichtlijn staat echter overgangsregelingen toe voor de toepassing van deze beperkingen voor de wekelijkse arbeidstijd in het geval van artsen in opleiding.

De volgende gedeelten van artikel 17, lid 5, zijn hier toepasselijk:

„... Met betrekking tot artikel 6 (beperking van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd tot 48 uur) worden de bedoelde afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan voor een overgangsperiode van vijf jaar, gerekend vanaf 1 augustus 2004.

De lidstaten kunnen, zo nodig, twee jaar meer tijd nemen (vanaf 1 augustus 2009), om te werken aan oplossingen voor de moeilijkheden die zij ondervinden om inzake hun verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. De betrokken lidstaat stelt de Commissie, onder opgave van redenen, hiervan op de hoogte ten minste zes maanden voor het verstrijken van de overgangsperiode, zodat de Commissie, na passende raadpleging, binnen drie maanden na ontvangst van deze informatie haar advies kan medelen. Legt de lidstaat het advies van de Commissie naast zich neer, dan moet hij dit besluit motiveren. De kennisgeving en de motivering door de lidstaat worden tezamen met het advies van de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt en doorgeleid aan het Europees Parlement.

De lidstaten kunnen, zo nodig, nog één jaar extra tijd nemen om te werken aan oplossingen voor de bijzondere moeilijkheden die zij inzake de in de (vorige) alinea bedoelde verantwoordelijkheden ondervinden. Zij volgen in dat geval de procedure van die alinea.

De lidstaten zorgen ervoor dat de wekelijkse arbeidstijd in geen geval meer bedraagt dan gemiddeld 58 uur gedurende de eerste drie jaar van de overgangsperiode, gemiddeld 56 uur voor de volgende twee jaar en gemiddeld 52 uur voor de resterende periode.

Met betrekking tot artikel 16, onder b), (referentieperiode voor de berekening van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd) worden afwijkingen (voor artsen in opleiding) toegestaan, op voorwaarde dat de referentieperiode tijdens het eerste gedeelte van de overgangsperiode (2004-2007) niet meer dan twaalf maanden en daarna niet meer dan zes maanden bedraagt.”

Artikel 17, lid 5, voorziet ook in overleg tussen werkgevers en vertegenwoordigers van de werknemers over de uitvoering van overgangsregelingen: „De werkgever raadpleegt de vertegenwoordigers van de werknemers tijdig om zo mogelijk steeds een overeenkomst te bereiken over de regeling voor de overgangsperiode”. Een dergelijke overeenkomst moet de beperkingen in acht nemen die zijn opgelegd bij artikel 17, lid 5, maar zij mag met name bepalen welke maatregelen moeten worden genomen om de wekelijkse arbeidstijd tegen het einde van de overgangsperiode tot een gemiddelde van 48 uur te beperken.

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9. Bij deze richtlijn zijn twee vorige Richtlijnen 93/104/EG en 2000/34/EG geconsolideerd en ingetrokken.

⁽²⁾ Richtlijn 2000/34/EG moest, wat artsen in opleiding betreft, op 1 augustus 2004 in nationale wetgeving zijn omgezet.

⁽³⁾ Overeenkomstig de artikelen 16, 17, 18 en 19 van de richtlijn mag het gemiddelde worden berekend over een „referentieperiode” van maximaal vier maanden (basisregel), zes maanden (geregeld bij wetgeving of collectieve overeenkomsten voor specifieke activiteiten, waaronder die van artsen in opleiding, of twaalf maanden (alleen geregeld bij collectieve overeenkomsten).

Deze overgangsregelingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel: Samenvatting van de overgangsbepalingen voor artsen in opleiding, ingevolge artikel 17, lid 5

Periode	Afwijking mogelijk	Voorwaarden
1 augustus 2004-31 juli 2009	Afwijking van de maximale gemiddelde arbeidstijd van 48 uur per week	Overgangsbepalingen van toepassing op de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd: 1 augustus 2004-31 juli 2007: Mag het gemiddelde van 58 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode (*) mag niet langer zijn dan 12 maanden. 1 augustus 2007-31 juli 2009: Mag het gemiddelde van 56 uur/week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.
1 augustus 2009-31 juli 2011	Verlenging van bovengenoemde afwijking van de maximale arbeidstijd van 48 uur	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor de ondervonden moeilijkheden om, gezien de verantwoordelijkheden voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg, aan de arbeidstijdbepalingen te voldoen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2009 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.
1 augustus 2011-31 juli 2012	Mogelijke verdere verlenging van bovengenoemde afwijking	Toegestaan om te werken aan oplossingen voor bijzondere moeilijkheden om bovengenoemde verantwoordelijkheden in acht te nemen. Een lidstaat die van deze afwijking gebruik wil maken, moet de Commissie hiervan (onder opgave van redenen) per 31 januari 2011 kennisgeven. De Commissie brengt over de kennisgeving advies uit. In ieder geval mag de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 52 uur per week niet overschrijden. De referentieperiode mag niet langer zijn dan zes maanden.

(*) De referentieperiode is de maximale periode waarover de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd mag worden berekend.

2. Kennisgeving door de lidstaat

Per brief van 28 januari 2009, geregistreerd op 3 februari 2009, hebben de nationale autoriteiten van Hongarije de diensten van de Commissie ervan kennisgegeven dat zij gebruik willen maken van de mogelijkheid die wordt geboden volgens artikel 17, lid 5, om voor artsen in opleiding gedurende een periode van twee jaar vanaf 1 augustus 2009 bijzondere overgangsregelingen in stand te houden waarbij een maximale gemiddelde arbeidstijd van 52 uur per week wordt toegestaan.

In de kennisgeving worden de volgende redenen aangevoerd:

- Volgens de nationale wetgeving ⁽¹⁾ is de arbeidstijd van artsen die beginnen met hun opleiding voor hun eerste specialisatie tot 31 juli 2009 reeds beperkt tot gemiddeld 56 uur per week, in overeenstemming met artikel 17, lid 5, van de richtlijn.
- Hongarije is echter nog niet in staat om vanaf 1 augustus 2009 de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd te beperken tot een gemiddelde van 48 uur. De nationale autoriteiten melden dat de organisatie van aanwezigheidsdiensten in de gezondheidssector moeilijker is geworden door de arresten van het Europees Hof van Justitie ⁽²⁾, waarin werd geoordeeld dat alle aanwezigheidsdiensten op de werkplek en gewerkte perioden na een oproep tijdens beschikbaarheidsdienst buiten de werkplek, als arbeidstijd moeten worden beschouwd. Hongarije heeft die eis in nationale wetgeving omgezet.

⁽¹⁾ Artikel 28, lid 6, van wet LXXXIV uit 2003 inzake bepaalde aspecten van activiteiten in de gezondheidszorg.

⁽²⁾ Er wordt verwezen naar de arresten van het Europees Hof van Justitie in de zaak-SIMAP (C-303/98), de zaak-Jaeger (C-151/02) en de zaak-Dellas (C-14/04).

- Ook moet het systeem van gespecialiseerde artsenopleidingen worden veranderd om met deze recente ontwikkelingen rekening te houden. Aanwezigheidsdienst wordt als een essentieel onderdeel van de opleiding beschouwd en momenteel zijn langere arbeidstijden dan de maximale 48 uur nog steeds noodzakelijk om artsen in opleiding in staat te stellen sommige gevallen systematisch te volgen en daarmee zo spoedig mogelijk de nodige kennis en vaardigheden te verwerven om zelfstandig te kunnen werken. De vereiste rustperiodes worden gewaarborgd.
- Momenteel wordt de opleiding herzien. Er is echter een langere overgangperiode vereist om de regels te veranderen voor studenten die tijdens de overgangperiode met hun opleiding zijn begonnen, met name omdat de behoeften aan personele, financiële en logistieke middelen en de inhoud van de opleiding moeten worden bepaald.
- Hongarije is van oordeel dat de tweejarige overgangperiode eveneens gerechtvaardigd is gezien de personeelsproblemen in de gezondheidssector. Tijdens deze periode kunnen zorgverleners zich voorbereiden op de toepassing van de algemene voorschriften voor artsen in opleiding.

3. Resultaat van de raadpleging over de kennisgeving

Toen artikel 17, lid 5, werd goedgekeurd, verklaarde de Commissie dat zij de uitdrukking „na passende raadpleging” in de tweede alinea van deze bepaling zou interpreteren in die zin dat de Commissie van plan is om, alvorens advies uit te brengen, „de sociale partners op Europees niveau en de vertegenwoordigers van de lidstaten te raadplegen...” over een verlenging van de arbeidstijd voor artsen in opleiding ⁽¹⁾.

De diensten van de Commissie hebben alle lidstaten en de Europese sociale partners over de kennisgeving van Hongarije naar behoren geraadpleegd.

Er werd van acht lidstaten een antwoord ontvangen (Bulgarije, Frankrijk, Griekenland, Litouwen, Luxemburg, Nederland, Spanje en Zweden). Er zijn geen lidstaten die tegen een verlenging van de overgangperiode voor Nederland bezwaar maakten.

Voor Hongarije hebben geen Europese werkgeversorganisaties geantwoord.

De EVV antwoordde op de raadpleging en meldde dat de Hongaarse vakvereniging die artsen en artsen in opleiding vertegenwoordigt (de Hongaarse Medische Vereniging) ermee heeft ingestemd dat een verlenging van de overgangsregelingen met twee jaar noodzakelijk was, zoals door de nationale autoriteiten was gevraagd. Zij begreep ook dat tijd nodig was om de artsenopleiding te reorganiseren. De vakvereniging meende echter wel dat de nationale autoriteiten haar, of de Hongaarse Artsenkamer, niet voldoende hadden geïnformeerd of geraadpleegd over de regelingen voor de verlengde overgangperiode of over de aanpassing van de artsenopleiding.

4. Beoordeling van de kennisgeving in het kader van de richtlijn

De arbeidstijdenrichtlijn werd vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad krachtens artikel 137, lid 2, van het EG-Verdrag, dat voorziet in communautaire maatregelen om de werkomstandigheden te verbeteren door de gezondheid en de veiligheid van werknemers te beschermen. Het voornaamste doel van de richtlijn is minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid vast te stellen wat de organisatie van de arbeidstijd betreft.

Volgens de voor de Commissie beschikbare informatie is de situatie ingevolge de nationale Hongaarse wetgeving als volgt:

- Hongarije voldoet reeds tot 31 juli 2009 aan de beperkingen voor de overgangperiode, zoals vereist bij artikel 17, lid 5, aangezien het de vereiste beperking van wekelijks gemiddeld 58 uur tot 1 augustus 2007 en 56 uur tot 1 augustus 2009 in nationale wetgeving heeft omgezet. Een ministerieel besluit stelt de voorwaarden voor het gebruiken van deze extra uren vast, die er (volgens de nationale autoriteiten) voor moeten zorgen dat voor de noodhulp- en aanwezigheidsdiensten voldoende artsen aanwezig zijn.
- Vroeger werd aanwezigheidsdienst op het werk niet of slechts gedeeltelijk meegeteld bij de berekening van de wekelijkse arbeidstijd. De nationale rechtbanken oordeelden in 2005 echter dat aanwezigheidsdienst als werktijd moet worden beschouwd, in overeenstemming met de desbetreffende uitspraak van het Europees Hof van Justitie ⁽²⁾. Hongarije paste zijn wetgeving in 2007 aan ⁽³⁾ om ervoor te zorgen dat alle aanwezigheidsdiensten op het werk met ingang van 1 januari 2008 volledig als werktijd worden geteld.

⁽¹⁾ Verklaring van de Commissie betreffende de tenuitvoerlegging van artikel 1, lid 6, van Richtlijn 2000/34/EG, PB L 195 van 1.8.2000, blz. 45.

⁽²⁾ Zaak-SIMAP (C-303/98) en zaak-Jaeger (C-151/02).

⁽³⁾ Wet LXXII uit 2007 tot wijziging van de wet op de gezondheidszorg.

- Hongarije maakt voor de gezondheidssector gebruik van de opt-outregeling ⁽¹⁾ (afwijking op grond van artikel 22 van de richtlijn), wat betekent dat artsen in opleiding meer dan 48 uur per week mogen werken als zij daartoe vooraf schriftelijke toestemming geven. Deze beschermende voorwaarden die de richtlijn vereist om van deze afwijking gebruik te mogen maken, lijken juist te zijn omgezet. Er mag echter maximaal 12 uur extra per week als normale arbeidstijd of maximaal 24 uur extra per week in aanwezigheidsdienst worden gewerkt, wat neerkomt op een maximum van gemiddeld 72 uur per week.

Volgens de Commissie zou het zeer wenselijk zijn als de nationale autoriteiten over de nodige flexibiliteit beschikken om de algemene opleidings- en werksystemen te reorganiseren, als dat leidt tot een geringere afhankelijkheid van artsen die ermee instemmen van de opt-outregeling gebruik te maken.

Gezien de antwoorden op de raadpleging, vooral van de sociale partners, is de Commissie van oordeel dat de argumenten van de nationale autoriteiten aanvaardbaar zijn.

5. Conclusies

Gezien het bovenstaande komt de Commissie tot de volgende conclusie:

- het is aanvaardbaar dat Hongarije vanaf 1 augustus 2009 maximaal twee jaar extra nodig heeft, overeenkomstig artikel 17, lid 5, van de arbeidstijdenrichtlijn, alvorens het de arbeidstijd van artsen in opleiding tot maximaal gemiddeld 48 uur per week kan beperken. Dit is noodzakelijk om rekening te houden met tijdelijke problemen om te voldoen aan de beperking van de arbeidstijd, gezien de verantwoordelijkheden van Hongarije voor de organisatie en verstrekking van gezondheidsdiensten en medische zorg;
- hoe dan ook moeten de lidstaten er volgens artikel 17, lid 5, van de richtlijn in deze situatie voor zorgen dat de wekelijkse arbeidstijden in geen geval meer dan 52 uur per week, gemiddeld over een periode van maximaal zes maanden, bedraagt;
- de nationale autoriteiten worden aangemoedigd een informatie- en overlegproces met de vertegenwoordigers van artsen in opleiding op gang te brengen, overeenkomstig artikel 17, lid 5, zesde alinea, om zo mogelijk overeenstemming te bereiken over de regelingen die voor de verlengde overgangperiode zullen gelden en over de te nemen maatregelen om de wekelijkse arbeidstijden in het algemeen tegen het einde van de overgangperiode te beperken tot een gemiddelde van 48 uur;
- de nationale autoriteiten wordt verzocht voor de verspreiding van dit advies te zorgen, zodat het (indien nuttig) door de bevoegde nationale autoriteiten in aanmerking kan worden genomen.

⁽¹⁾ Punt 13 van de wet op de gezondheidszorg uit 2003, zoals gewijzigd in 2004 en 2007.

II

*(Mededelingen)*MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE EUROPESE
UNIE

COMMISSIE

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak COMP/M.5594 — TNT Post Holding Deutschland/Georg von Holtzbrinck/JVS)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2009/C 245/04)

Op 28 september 2009 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is slechts beschikbaar in het Duits en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website Concurrentie van de Commissie, afdeling fusies (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende hulpmiddelen om individuele concentratiebeschikkingen op te zoeken, onder meer op: naam van de onderneming, nummer van de zaak, datum en sector;
 - in elektronische vorm op de Eur-Lex-website (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>) onder documentnummer 32009M5594. EUR-Lex biedt online-toegang tot de communautaire wetgeving.
-

IV

*(Informatie)*INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN EN ORGANEN VAN DE
EUROPESE UNIE

RAAD

BESLUIT VAN DE RAAD

van 9 oktober 2009

houdende benoeming van Italiaanse, Luxemburgse en Maltese gewone leden en plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers

(2009/C 245/05)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1408/71 van de Raad van 14 juni 1971 betreffende de toepassing van de socialezekerheidsregelingen op werknemers en zelfstandigen, alsmede op hun gezinsleden, die zich binnen de Gemeenschap verplaatsen ⁽¹⁾, inzonderheid op artikel 82,

Gezien de lijsten met kandidaten die de regeringen van de lidstaten aan de Raad hebben voorgelegd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Raad heeft bij Besluit van 30 maart 2009 ⁽²⁾ de gewone leden en de plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers voor het tijdvak van 30 maart 2009 tot en met 29 maart 2011 benoemd, behalve bepaalde leden, onder meer de Italiaanse, de Luxemburgse en de Maltese leden en plaatsvervangende leden.
- (2) De Italiaanse, de Luxemburgse en de Maltese regering hebben voordrachten voor een aantal vacatures ingediend,

BESLUIT:

Enig artikel

Tot gewoon lid respectievelijk tot plaatsvervangend lid van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers worden voor het tijdvak van 30 maart 2009 tot en met 29 maart 2011 benoemd:

REGERINGSVERTEGENWOORDIGERS

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Italië	mevrouw Maria Grazia CATALDI	mevrouw Enza AMATO
Luxemburg	de heer Claude EWEN de heer Romain EWERT	mevrouw Mady KRIES

⁽¹⁾ PB L 149 van 5.7.1971, blz. 2.

⁽²⁾ PB C 83 van 7.4.2009, blz. 19.

VERTEGENWOORDIGERS VAN DE WERKNEMERSORGANISATIES

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Italië	de heer Michele ZERILLO de heer Gianluca LODETTI	de heer Enrico MORONI
Luxemburg	de heer Eduardo DIAS de heer Vincent JACQUET	mevrouw Tania MATIAS
Malta	mevrouw Margaret MAGRIN de heer Martin BALZAN	de heer Terry GOSDEN

VERTEGENWOORDIGERS VAN DE WERKGEVERSORGANISATIES

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Italië	mevrouw Paola ASTORRI de heer Giacomo Emilio CURATOLO	mevrouw Elvira MASSIMIANO
Luxemburg	de heer François ENGELS de heer Tom HERMES	mevrouw Fabienne LANG

Gedaan te Luxemburg, 9 oktober 2009.

Voor de Raad
De voorzitter
Å. TORSTENSSON

BESLUIT VAN DE RAAD**van 9 oktober 2009****houdende benoeming van Sloveense gewone leden en plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers**

(2009/C 245/06)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1408/71 van de Raad van 14 juni 1971 betreffende de toepassing van de socialezekerheidsregelingen op werknemers en zelfstandigen, alsmede op hun gezinsleden, die zich binnen de Gemeenschap verplaatsen ⁽¹⁾, met name op artikel 82,

Gezien de lijsten met kandidaten die de regeringen van de lidstaten aan de Raad hebben voorgelegd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Raad heeft bij Besluit van 30 maart 2009 ⁽²⁾ de gewone leden en de plaatsvervangende leden van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers voor het tijdvak van 30 maart 2009 tot en met 29 maart 2011 benoemd, behalve bepaalde leden, onder meer de Sloveense leden en plaatsvervangers.
- (2) De Sloveense regering heeft voordrachten voor een aantal vacante zetels ingediend,

BESLUIT:

Enig artikel

Tot gewoon lid respectievelijk tot plaatsvervangend lid van het Raadgevend Comité voor de sociale zekerheid van migrerende werknemers worden voor het tijdvak tot en met 29 maart 2011 benoemd:

REGERINGSVERTEGENWOORDIGERS

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Slovenië	mevrouw Jana LOVŠIN mevrouw Zvezdana VEBER-HARTMAN	mevrouw Janja ROMIH

VERTEGENWOORDIGERS VAN DE WERKNEMERSORGANISATIES

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Slovenië	mevrouw Metka ROKSANDIĆ mevrouw Maja KONJAR	de heer Ivan AŠENBERGER

VERTEGENWOORDIGERS VAN DE WERKGEVERSORGANISATIES

Land	Gewone leden	Plaatsvervangende leden
Slovenië	mevrouw Urška JEREB de heer Tomaž BERNIK	mevrouw Slavi PIRŠ

Gedaan te Luxemburg, 9 oktober 2009.

Voor de Raad
De voorzitter
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ PB L 149 van 5.7.1971, blz. 2.

⁽²⁾ PB C 83 van 7.4.2009, blz. 19.

BESLUIT VAN DE RAAD**van 9 oktober 2009****houdende vervanging van twee plaatsvervangende leden van de raad van bestuur van de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden**

(2009/C 245/07)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1365/75 van de Raad van 26 mei 1975 betreffende de oprichting van een Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden ⁽¹⁾ en met name op artikel 6,

Gezien de lijsten van kandidaten die door de regeringen van de lidstaten en door de werknemers- en werkgeversorganisaties zijn ingediend,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Raad heeft bij zijn besluit van 24 november 2007 ⁽²⁾ de gewone en de plaatsvervangende leden van de raad van bestuur van de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden benoemd voor het tijdvak van 1 december 2007 tot en met 30 november 2010, met uitzondering van enkele plaatsvervangende leden, waaronder Spaanse en Nederlandse plaatsvervangende leden.
- (2) Het Europees Verbond van Vakverenigingen heeft voordrachten ingediend voor twee vacante zetels,

BESLUIT:

Enig artikel

Tot plaatsvervangende leden van de raad van bestuur van de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden worden benoemd voor het tijdvak dat eindigt op 30 november 2010:

VERTEGENWOORDIGERS VAN DE WERKNEMERSORGANISATIES

Land	Plaatsvervangende leden
Nederland	de heer Arie WOLTMEIJER
Spanje	mevrouw Janire DOMINGUEZ

Gedaan te Luxemburg, 9 oktober 2009.

Voor de Raad
De voorzitter
Å. TORSTENSSON

⁽¹⁾ PB L 139 van 30.5.1975, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 282 van 24.11.2007, blz. 10.

COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

12 oktober 2009

(2009/C 245/08)

1 euro =

Munteenheid		Koers	Munteenheid		Koers
USD	US-dollar	1,4765	AUD	Australische dollar	1,6289
JPY	Japanse yen	132,99	CAD	Canadese dollar	1,5248
DKK	Deense kroon	7,4442	HKD	Hongkongse dollar	11,4432
GBP	Pond sterling	0,93330	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	2,0106
SEK	Zweedse kroon	10,2978	SGD	Singaporese dollar	2,0633
CHF	Zwitserse frank	1,5175	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 727,25
ISK	IJslandse kroon		ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	10,9490
NOK	Noorse kroon	8,3275	CNY	Chinese yuan renminbi	10,0748
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	HRK	Kroatische kuna	7,2552
CZK	Tsjechische koruna	25,821	IDR	Indonesische roepia	14 012,10
EEK	Estlandse kroon	15,6466	MYR	Maleisische ringgit	5,0201
HUF	Hongaarse forint	269,45	PHP	Filipijnse peso	68,786
LTL	Litouwse litas	3,4528	RUB	Russische roebel	43,5885
LVL	Letlandse lat	0,7093	THB	Thaise baht	49,219
PLN	Poolse zloty	4,2540	BRL	Braziliaanse real	2,5735
RON	Roemeense leu	4,2860	MXN	Mexicaanse peso	19,4780
TRY	Turkse lira	2,1595	INR	Indiase roepie	68,6420

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

V

(Bekendmakingen)

BESTUURLIJKE PROCEDURES

COMMISSIE

Uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van het werkprogramma „Mensen” voor 2010 van het Zevende Kaderprogramma van de EG voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie

(2009/C 245/09)

Hierbij wordt kennis gegeven van de lancering van uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van het werkprogramma „Mensen” voor 2010 van het Zevende Kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (2007 tot 2013).

Er worden voorstellen ingewacht voor de volgende uitnodiging. De termijnen en budgetten betreffende de uitnodiging worden medegedeeld in de uitnodigingstekst, die gepubliceerd worden op de CORDIS-website.

Specifiek programma „Mensen”

Titel van de uitnodiging	Identificatiecode van de uitnodiging
Nacht van de onderzoekers	FP7-PEOPLE-2010-NIGHT

Deze uitnodiging tot het indienen van voorstellen heeft betrekking op het bij Commissiebesluit C(2009) 5892 van 29.7.2009 aangenomen werkprogramma voor 2010.

Informatie over de uitvoeringsregels betreffende de uitnodiging, het werkprogramma en de leidraad voor de indiening van voorstellen is beschikbaar via de CORDIS-website: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

COMMISSIE

STAATSTEUN — GRIEKENLAND

**Steenmaatregel C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 en ex N 169/08) — Haveninfrastructuur —
Overheidsfinanciering van infrastructuur en uitrusting in de haven van Piraeus**

Uitnodiging om overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(Voor de EER relevante tekst)

(2009/C 245/10)

De Commissie heeft Griekenland bij schrijven van 13 juli 2009, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van bovengenoemde steunmaatregel.

De Commissie heeft besloten geen bezwaar te maken tegen bepaalde andere steunmaatregelen die in de op deze samenvatting volgende brief zijn beschreven.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Energie en vervoer
Directoraat A.
1049 Brussel
BELGIË
Fax +32 22964104

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Griekenland worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

TEKST VAN DE SAMENVATTING

I. PROCEDURE

Op 25 februari en op 28 maart 2008 hebben de Griekse autoriteiten drie maatregelen aangemeld bij de Commissie (zaken N 105/08, N 168/08 en N 169/08) die betrekking hebben op verschillende investeringen in de haven van Piraeus.

De Commissie heeft besloten een formele onderzoeksprocedure overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden ten aanzien van verschillende investeringen (zie hieronder) en geen bezwaar te maken tegen twee van de aangeelde investeringen. De eerste investering heeft betrekking op een passagiersbrug in het passagiersgedeelte van de haven van Piraeus waarvan de kosten in totaal 2 626 717 EUR bedragen (zaak N 105/08). De Commissie was van oordeel dat deze overheidsfinanciering geen staatssteun vormt. De tweede maatregel heeft betrekking op de aanleg van twee kleine aanlegsteigers in het passagiersgedeelte van de haven van Piraeus waarvan de kosten in totaal 2 467 800 EUR bedragen (zaak N 105/08). Hier was de Commissie van oordeel dat de desbetreffende over-

heidsfinanciering wel staatssteun inhield, die echter verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

**II. BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGELEN TEN
AANZIEN WAARVAN DE COMMISSIE DE PROCEDURE
INLEIDT**

De Griekse autoriteiten zijn voornemens de aanleg van een aanlegsteiger bij Pier I van de containerterminal van de haven van Piraeus en de aankoop van uitrusting voor de steiger volledig met overheidsmiddelen te financieren, waarmee een bedrag van in totaal 35 000 000 EUR is gemoeid (zaak N 168/08). Deze maatregel zal uitsluitend ten goede komen van de havenautoriteit van Piraeus S.A. (hierna „PPA” genoemd), die deze infrastructuur zal gebruiken en exploiteren.

Voorts zijn de Griekse autoriteiten voornemens de aankoop van laad- en losmaterieel in de containerterminal van de haven van Piraeus, waarmee een bedrag van in totaal 17 813 000 EUR is

gemoeid, volledig te financieren (zaak nr. 169/2008). Een deel van dit materieel wordt ter beschikking gesteld van de PPA en het overige deel maakt deel uit van de haveninfrastructuur die ter beschikking wordt gesteld van de concessiehouder op basis van een Europese transparante openbare aanbesteding. Op grond van de concessieovereenkomst is de concessiehouder verplicht Pier II te renoveren en een nieuwe Pier III aan te leggen en zal hij havendiensten verlenen in de containerterminal. De concessiehouder zal bij het verlenen van deze diensten concurreren met de PPA.

III. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

Aanwezigheid van staatssteun

De Commissie is voorlopig van mening dat de staatssteun bij de aanleg van de aanlegsteiger bij Pier I (zaak N 168/08) alsmede de aankoop van al het materieel (in de zaken N 168/08 en N 169/08) geen steunmaatregel omvat ten gunste van de eindgebruikers omdat de infrastructuur en het materieel zonder onderscheid toegankelijk zullen zijn voor alle gebruikers.

De Commissie is van mening dat de overheidsfinanciering van het materieel dat ter beschikking wordt gesteld van de concessiehouder evenmin een steunmaatregel is ten gunste van de concessiehouder omdat deze de marktprijs betaalt voor het gebruik ervan op basis van een openbare aanbesteding.

Desalniettemin is de Commissie voorlopig van mening dat de overheidsfinanciering van de aanlegsteiger en de bijbehorende uitrusting ervan een steunmaatregel vormt ten gunste van de PPA, omdat deze nu geen investeringen in de infrastructuur van de haven van Piraeus hoeft te doen die normaal gesproken wel nodig zouden zijn.

Verenigbaarheid van de steun

De steunmaatregel ten gunste van de PPA is beoordeeld in het kader van artikel 86, lid 2, en artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag. De Commissie is voorlopig van mening dat de aangemelde projecten niet als verenigbaar kunnen worden beschouwd met artikel 86, lid 2, en artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag, omdat er geen legitieme en duidelijk omschreven dienst van algemeen economisch belang is en de compensatie die betaald wordt niet aantoonbaar in verhouding staat tot het nagestreefde doel.

Wat de toepassing van artikel 87, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag betreft, merkt de Commissie op dat alle projecten die zijn onderzocht, stroken met de doelstellingen van het communautair vervoersbeleid. Toch moet worden nagegaan of de investeringen ook mogelijk zouden zijn met minder of geen overheidsfinanciering. De verschillende soorten infrastructuur die worden bestreken door de investeringsprojecten moeten afzonderlijk worden beoordeeld. De Commissie verzoekt de Griekse autoriteiten dan ook haar een gedetailleerd overzicht te verschaffen van de investeringskosten en de overheidssteun, met name wat de verdeling van de middelen betreft tussen de aanlegsteiger bij Pier I en de bovenbouwelementen die gepland zijn voor Pier I.

De Commissie merkt op dat infrastructuur als de steiger bij Pier I van de containerterminal normaal gesproken aanzienlijke kapitaalinvesteringen zou vergen en dat dergelijke infrastructuurinvesteringen doorgaans niet op uitsluitend commerciële basis worden gedaan. Dit zou dus kunnen duiden op de noodzaak van overheidsfinanciering.

De Commissie is daarentegen wel van mening dat de uitrusting die geïnstalleerd moet worden in Pier I en de uitrusting die ter beschikking wordt gesteld van de PPA en de concessiehouder, deel uitmaakt van de zogenaamde bovenbouw die normaal gesproken op louter commerciële basis met particuliere middelen gefinancierd wordt. Zij betwijfelt dan ook dat dergelijke overheidsfinanciering noodzakelijk is en vraagt zich af of de PPA deze uitrusting niet zelf met eigen middelen zou kunnen financieren. Omdat de Commissie voorts nog geen ervaring heeft opgedaan met overheidsfinanciering van de bovenbouw van dergelijke grote en bijzonder concurrerende havens, wil zij graag de mening horen van de belanghebbenden in deze zaak.

Het feit dat de overheid bovendien alle kosten van de infrastructuur op zich neemt, doet de vraag rijzen of deze financiering in verhouding staat en beperkt is tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

Wat de concurrentie tussen havens onderling en binnen de haven zelf betreft, is de Commissie voorlopig van oordeel dat de overheidsfinanciering voor deze projecten geen belangrijke gevolgen zal hebben voor de concurrentie tussen de PPA en de concessiehouder omdat laatstgenoemde een bod heeft gedaan voor de reeds uitgeschreven openbare aanbestedingen, waarbij rekening wordt gehouden met de concurrentiepositie van de PPA na de tenuitvoerlegging van de aangemelde investeringsprojecten.

Desalniettemin vraagt de Commissie zich af of de overheidsfinanciering van de infrastructuur die geëxploiteerd zal worden door de PPA, niet schadelijk is voor de onderlinge concurrentie tussen havens en het handelsverkeer tussen de lidstaten niet in die mate verstoort dat het algemeen belang wordt geschaad. Dat geldt met name voor de aankoop van uitrusting (bovenbouw-elementen) omdat dergelijke infrastructuur doorgaans gefinancierd wordt door de havenexploitanten zelf.

TEKST VAN DE BRIEF

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

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

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

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

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

β) πεζογέφυρα κόστους 2 626 718 EUR.

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

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

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

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

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

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

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

(42) Η γέφυρα συμβάλλει στην ασφαλή πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι, καθώς συνδέει τον τερματικό σταθμό της υπέργειας σιδηροδρομικής γραμμής με τη ζώνη του κεντρικού λιμένος, χωρίς οι επιβάτες να πρέπει να διασχίσουν πεζοί τη Λεωφόρο Ποσειδώνος με τη μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων. Συνεπώς, η υπό εξέταση εναέρια γέφυρα δεν συμβάλλει στην πρόσθετη μεταφορική ικανότητα, αλλά κυρίως στην 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 πορθμείων — ανήλθε σε 20 507 263.

- (57) Ως εκ τούτου, πρέπει πρώτα να αξιολογηθεί κατά πόσο η χρηματοδότηση εκάστου μέτρου που περιλαμβάνεται στις τρεις κοινοποιήσεις των ελληνικών αρχών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και στη συνέχεια, σε περίπτωση που συνιστά κρατική ενίσχυση, κατά πόσο η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την κοινή αγορά.
- (58) Ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει ότι πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: (1) το μέτρο χρηματοδοτείται μέσω κρατικών πόρων, (2) εξασφαλίζει κάποιο πλεονέκτημα στο δικαιούχο, (3) το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό και (4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών⁽²⁰⁾.
- (59) Η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί σε δύο επίπεδα, ήτοι στο επίπεδο των τελικών χρηστών της υποδομής και στο επίπεδο του διαχειριστή/φορέα εκμετάλλευσης της υπό εξέταση υποδομής.
- 2.1.1. Έννοια της επιχείρησης
- (60) Για την υπαγωγή τους στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού της ΕΚ οι δικαιούχοι κρατικής ενίσχυσης πρέπει να είναι επιχειρήσεις οι οποίες αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει πρώτα να διαπιστώσει κατά πόσο ο ΟΛΠ και η παραχωρησιούχος (COSCO) μπορούν να ταξινομηθούν στην κατηγορία των οικονομικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η επιχείρηση είναι μία οντότητα η οποία ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της οντότητας και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται⁽²¹⁾. Επιπρόσθετα, οποιαδήποτε δραστηριότητα που συνίσταται στην παροχή αγαθών και υπηρεσιών σε μία δεδομένη αγορά αποτελεί οικονομική δραστηριότητα⁽²²⁾.
- (61) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο **ΟΛΠ** παρέχει δημόσιες υπηρεσίες, τυπικό χαρακτηριστικό για κάθε "λιμενική αρχή". Πράγματι, βάσει του νόμου 2688/1999 και της σύμβασης παραχώρησης με το ελληνικό κράτος ο ΟΛΠ έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη διαχείριση των υποδομών του λιμανιού, τον έλεγχο και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διασφάλιση της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης και την προστασία του περιβάλλοντος — καθήκοντα τα οποία εξυπηρετούν σαφώς το δημόσιο συμφέρον. Τρίτον, ο ΟΛΠ ενεργεί επίσης στο πλαίσιο δημόσιας εντολής κατά την ανάθεση με σύμβαση παραχώρησης μέρους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- (62) Ωστόσο, ο ΟΛΠ παρέχει επίσης λιμενικές υπηρεσίες, όπως είναι ενδεικτικά οι ακόλουθες: εργασίες χειρισμού φορτίων, επιβατικές υπηρεσίες⁽²³⁾ και άλλες υπηρεσίες προς πλοία, καθώς και παρεπόμενες υπηρεσίες⁽²⁴⁾. Οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται έναντι καταβολής τελών από τους χρήστες, οι οποίες ορίζονται ελεύθερα από τον ΟΛΠ και αναπροσαρμόζονται τακτικά.
- (63) Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ρητώς στην απόφασή του "Aéroport de Paris"⁽²⁵⁾ ότι η παροχή εγκαταστάσεων υποδομής σε τρίτα μέρη έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (64) Στο πλαίσιο των ανωτέρω η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ ασκεί οικονομικές δραστηριότητες και πρέπει να θεωρείται ως επιχείρηση. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί, εκ των προτέρων, ότι η υπό εξέταση δημόσια χρηματοδότηση ενδέχεται να συνιστά κρατική ενίσχυση με εξασφάλιση οικονομικού πλεονεκτήματος στον ΟΛΠ. Το ερώτημα θα αξιολογηθεί περαιτέρω παρακάτω σε σχέση με τη χρηματοδότηση κάθε κοινοποιηθέντος έργου.
- (65) Όσον αφορά την **παραχωρησιούχο**, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο (24), θα παράσχει ολόκληρο το φάσμα λιμενικών υπηρεσιών εντός του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων έναντι αμοιβής. Ως εκ τούτου, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η παραχωρησιούχος είναι επιχείρηση.
- 2.1.2. Κατασκευή πεζογέφυρας στο επιβατικό λιμάνι (υπόθεση αριθ. Ν 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. Ν 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 προβλέψιμες 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 επιβαρύνσης του όσον αφορά την παροχή σύγχρονης ανωδομής. Δεύτερον, ο ΟΛΠ (και όχι άμεσα το κράτος) είναι αυτός που παραχωρεί μέρος του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην παραχωρησιούχο, συμπεριλαμβανομένου του υπό εξέταση εξοπλισμού, για τον οποίο η παραχωρησιούχος θα καταβάλει τέλος παραχώρησης και διάφορες αμοιβές αποκλειστικά στον ΟΛΠ και όχι στο κράτος. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, σε αυτό το στάδιο, ότι το κράτος, χρηματοδοτώντας τον υπό εξέταση εξοπλισμό, ενδέχεται να παράσχει πλεονέκτημα στον ΟΛΠ, επειδή από τον απαλλάσσει από τις δαπάνες απόκτησης του εν λόγω εξοπλισμού, με τις οποίες κανονικά θα επιβαρυνόταν.

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

⁽³⁷⁾ 1 κινητός γερανός και 2 περνοφόρα.

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

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

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

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

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

⁽⁴²⁾ Βλ. ανωτέρω σημεία (81)–(85).

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

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

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

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

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

⁽⁴⁸⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

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

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

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

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

2.1.4.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

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

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

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

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

2.1.4.4. Συμπέρασμα

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

2.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης

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

Η ενίσχυση ως κίνητρο

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

Νομική βάση της αξιολόγησης

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

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε σημείο (52) παραπάνω.

⁽⁵¹⁾ Βλέπε σημείο (27) παραπάνω.

⁽⁵²⁾ Βλέπε σημείο (102) και επόμενα.

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

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

2.2.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2

- (117) Η Ελλάδα πιστεύει ότι η υπό εξέταση υποδομή θα επιτρέψει στον ΟΛΠ να εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του, τα οποία εξυπηρετούν το γενικό δημόσιο συμφέρον. Με άλλα λόγια, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι λιμενικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται από τον ΟΛΠ αντιστοιχούν σε υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (εφεξής αναφερόμενες ως “ΥΓΟΣ”) και ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγείται για τα κοινοποιηθέντα επενδυτικά έργα είναι σύμφωνη με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽⁵⁵⁾.
- (118) Μια κρατική ενίσχυση ως θεωρείται ως αντιστάθμιση προς μία επιχείρηση για την παροχή μίας ΥΓΟΣ, ώστε να κριθεί συμβατή με την κοινή αγορά, όταν πληρούνται οι ακόλουθοι τρεις όροι: 1) η υπό εξέταση ΥΓΟΣ πρέπει να ισοδυναμεί με μία γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, 2) η παροχή της ΥΓΟΣ πρέπει να ανατίθεται κατά τον δέοντα τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης, και 3) η ενίσχυση η οποία χορηγείται στο φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- (119) Πρώτον, η Επιτροπή, σε αυτό το στάδιο, αμφιβάλει ως προς το ότι το πλήρες εύρος των δραστηριοτήτων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ μπορεί να θεωρηθεί ως γνήσια ΥΓΟΣ.
- (120) Κατά το Πρωτοδικείο, “[...] όπως προκύπτει από τη νομολογία, η παροχή της επίμαχης υπηρεσίας πρέπει, εξ ορισμού, να εξυπηρετεί την κοινή ωφέλεια ή το δημόσιο συμφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, οι ΥΓΟΣ διακρίνονται, μεταξύ άλλων, από τις υπηρεσίες που εξυπηρετούν ιδιωτικό συμφέρον, ανεξαρτήτως του αν το εν λόγω ιδιωτικό συμφέρον είναι περισσότερο ή λιγότερο συλλογικό ή αν έχει αναγνωρισθεί από το κράτος ως εύλογο ή ωφέλιμο” ⁽⁵⁶⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτομάτως ταυτόσημη με την παροχή ΥΓΟΣ, ιδίως εάν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι όλες οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε έναν τέτοιο λιμένα αφορούν μία τέτοια αποστολή ⁽⁵⁷⁾.
- (121) Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου ότι μέρος των δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε έναν λιμένα ενδέχεται να θεωρούνται ως ΥΓΟΣ υπό δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν προσκομίσει μέχρι τώρα καμία απόδειξη περί σαφώς καθορισμένης ΥΓΟΣ εντός του πλαισίου των συνολικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ στο Λιμένα Πειραιώς.
- (122) Ο ΟΛΠ ασκεί, για παράδειγμα, δραστηριότητες σε άμεσο ανταγωνισμό με την παραχωρησιούχο στον εμπορικό τερματικό σταθμό. Δεν μπορεί να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι οι εν λόγω δραστηριότητες ισοδυναμούν με ΥΓΟΣ, καθώς παρέχονται ήδη με όρους αγοράς από άλλες επιχειρήσεις.
- (123) Επιπλέον, ούτε ο νόμος ίδρυσης του ΟΛΠ (νόμος 2688/1999) ούτε η σύμβαση παραχώρησης η οποία έχει συναφθεί μεταξύ του ΟΛΠ και του ελληνικού κράτους δεν περιέχουν ρητή διάταξη με την οποία να ορίζεται κάποια ΥΓΟΣ προς εκτέλεση από τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, οι υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται στο τμήμα 9 της σύμβασης παραχώρησης, είναι πολύ γενικής φύσεως (απαιτώντας από τον ΟΛΠ να διασφαλίσει “ένα πλήρες εύρος λιμενικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων”) και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σαφώς καθορισμένη ΥΓΟΣ. Επίσης, δεν υπάρχει σαφώς καθορισμένη υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να επιβάλλεται στον ΟΛΠ σε σχέση με τις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των ελληνικών νήσων.
- (124) Ακόμη και εάν υποθεθεί ότι μέρος των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ δύναται να θεωρηθεί ότι συνιστούν ΥΓΟΣ, δεν φαίνεται να πληρούνται οι άλλοι όροι που απαιτούνται για συμβατότητα με την κοινή αγορά, ήτοι, η πράξη ανάθεσης και η αναλογικότητα.
- (125) Όσον αφορά την πράξη ανάθεσης, υπάρχει μία σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του κράτους και του ΟΛΠ, όπου το κράτος ρητώς αναθέτει στον ΟΛΠ την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η εν λόγω σύμβαση επίσης περιλαμβάνει υποχρεώσεις για τον ΟΛΠ κατά την παροχή των σχετικών υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς δεν ορίζεται επακριβώς το πεδίο όπου υπάρχει υποχρέωση παροχής δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι επίσης σαφές ποιο είναι το πεδίο εφαρμογής της αντίστοιχης πράξης ανάθεσης στον ΟΛΠ.
- (126) Μία ενίσχυση η οποία καταβάλλεται ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση μίας δυνητικής ΥΓΟΣ για να είναι συμβατή με την κοινή αγορά, πρέπει να είναι ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ειδικότερα, αυτό σημαίνει ότι η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιέχει διατάξεις που να εμποδίζουν την υπεραντιστάθμιση και τη διεπίδωση 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 εξαλείφεται οποιοσδήποτε κίνδυνος αδικαιολόγητης υπεραποδομησίας για τον ΟΛΠ ή τον ανάδοχο που εκτέλεσε τα απαραίτητα έργα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Πρώτον, όπως στην περίπτωση της πεζογέφυρας, η σύμβαση δημόσιων έργων για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) συνάφθηκε κατόπιν ανοικτού, διαφανούς και άνευ διακρίσεων δημόσιου διαγωνισμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες σύναψης δημόσιων συμβάσεων. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμβολή του Δημοσίου δεν θα υπερβεί την τιμή της αγοράς για την κατασκευή. Δεύτερον, παρόλο που η κρατική χρηματοδότηση καλύπτει πλήρως τις δαπάνες της υποδομής, σημειώνεται ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι σχετικά μικρό σε σύγκριση με τη συνολική ικανότητα του επιβατικού λιμένα και, επομένως, θα έχει περιορισμένες συνέπειες στο συνολικό αριθμό των πλοίων και των επιβατών που χρησιμοποιούν το λιμένα. Τρίτον, η συμβολή του Δημοσίου δεν θα καλύψει κανένα μεταγενέστερο κόστος συντήρησης και επισκευής, το οποίο θα καλύπτεται αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Τέλος, οποιαδήποτε δυνητική αύξηση στα έσοδα του ΟΛΠ που

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Η φύση των διαφορετικών στοιχείων υποδομής

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

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

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

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

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

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

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

στον ανάδοχο προμηθευτή του εξοπλισμού και καμία υπεραντιστάθμιση στον ΟΛΠ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Συμπέρασμα

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. ΑΠΟΦΑΣΗ

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

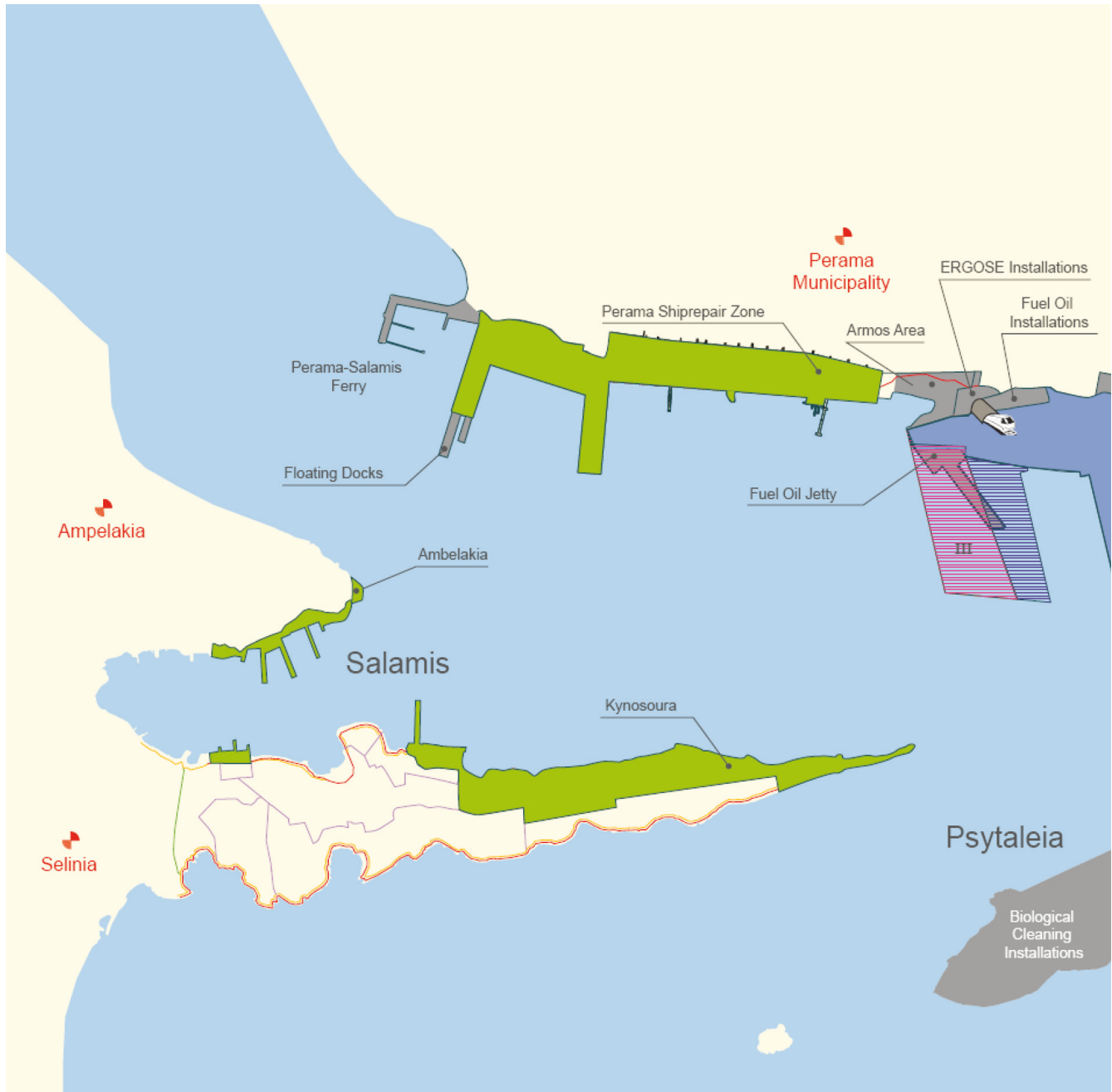
Η κρατική ενίσχυση για την κατασκευή των δύο μικρών προβλητών (“δοντιών”) στον επιβατικό λιμένα (υπόθεση αριθ. Ν 105/08) είναι συμβατή με την κοινή αγορά.

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

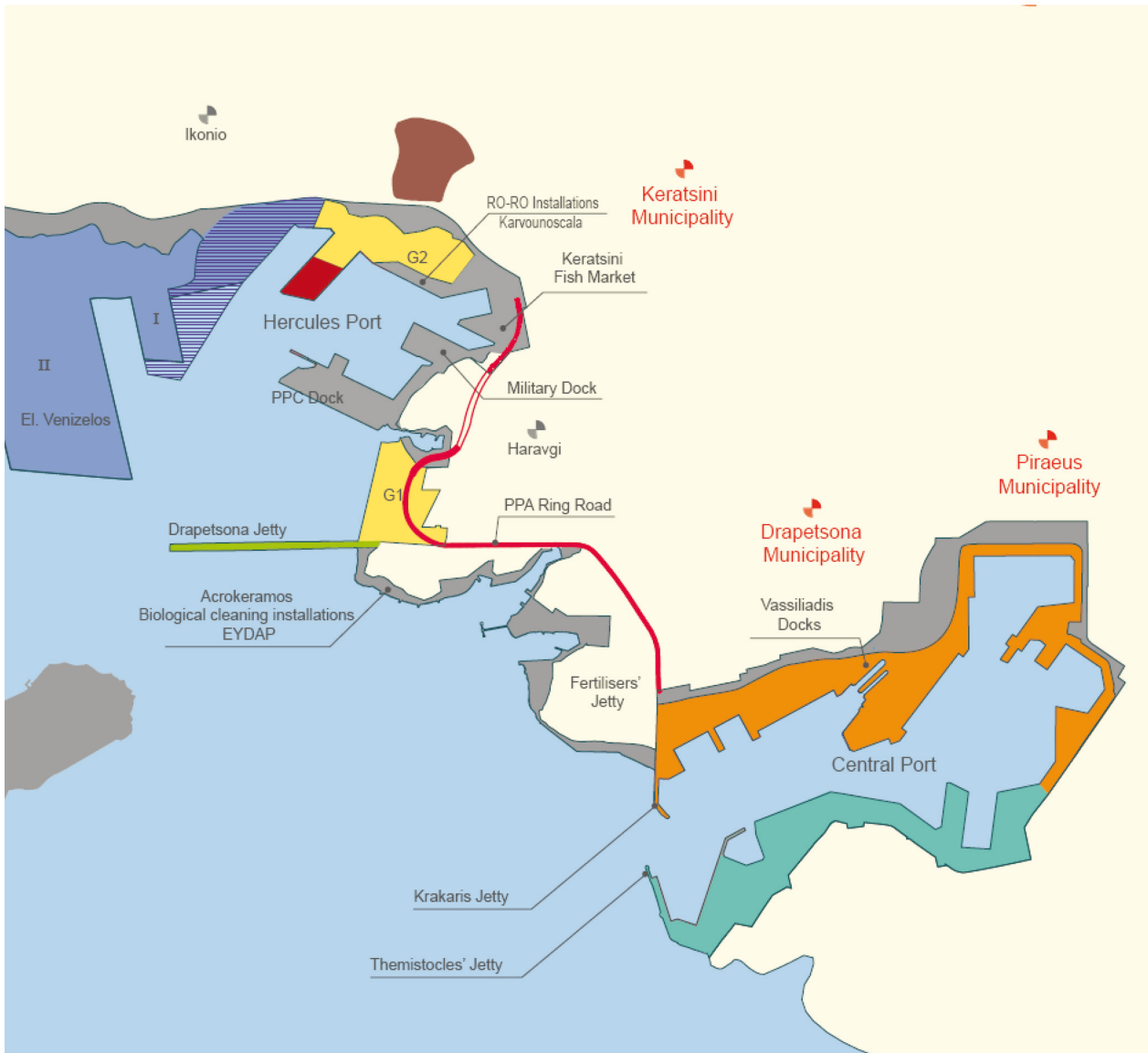
Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, στον οποίο προβλέπεται ότι όλες οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται παράνομα ενδέχεται να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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Σχέδιο του λιμένα του Πειραιώς ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Πηγή: www.olp.gr



- Central Port
- 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

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV)
Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak
(Voor de EER relevante tekst)
(2009/C 245/11)

1. Op 2 oktober 2009 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ ontvangen. Hierin is meegedeeld dat de ondernemingen Volkswagen Financial Services AG, Duitsland, die deel uitmaakt van de VW Group, en MoellerGruppen AS, Noorwegen, die onder de zeggenschap staat van de Moeller-familieleden, in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening, de gezamenlijke zeggenschap verkrijgen over de onderneming Newco BilFinans AS, Noorwegen, door de verwerving van aandelen in een nieuw opgerichte vennootschap die een gemeenschappelijke onderneming is.
2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:
 - Volkswagen Financial Services AG: verstrekking van financiële diensten, hoofdzakelijk in verband met de distributie en financiering van auto's/bedrijfsvoertuigen,
 - MoellerGruppen AS: verkoop, onderhoud, herstelling en leasing van, en leningen voor de voertuigen van de VG Group, inclusief Volkswagen, Audi en Skoda, alsmede herstelling van Seat. Daarnaast is MoellerGruppen AS actief in vastgoedontwikkeling en andere investeringen,
 - Newco BilFinans AS: zal financieringsdiensten verstrekken in verband met voertuigleasing en schuldfinanciering voor particuliere en zakelijke klanten in Noorwegen.
3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 139/2004 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. Hierbij dient te worden aangetekend dat, overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽²⁾, deze zaak in aanmerking komt voor de in voormelde mededeling beschreven procedure.
4. De Commissie verzoekt belanghebbenden haar hun eventuele opmerkingen over de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per faxbericht (+32 22964301 of 22967244) of per post, onder vermelding van zaaknummer COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie voor concentraties
1049 Brussel
BELGIË

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 56 van 5.3.2005, blz. 32.

V *Bekendmakingen*

BESTUURLIJKE PROCEDURES

Commissie

2009/C 245/09	Uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van het werkprogramma „Mensen” voor 2010 van het Zevende Kaderprogramma van de EG voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie	20
---------------	--	----

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Commissie

2009/C 245/10	Staatssteun — Griekenland — Steunmaatregel C 21/09 (ex N 105/08, ex N 168/08 en ex N 169/08) — Haveninfrastructuur — Overheidsfinanciering van infrastructuur en uitrusting in de haven van Piraeus — Uitnodiging om overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken ⁽¹⁾	21
2009/C 245/11	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak COMP/M.5620 — Volkswagen Financial Services/MoellerGruppen/JV) — Voor een vereenvoudigde procedure in aanmerking komende zaak ⁽¹⁾	41



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

Abonnementsprijzen 2009 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 000 EUR per jaar (*)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	100 EUR per maand (*)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + cd-rom (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	700 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	70 EUR per maand
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	40 EUR per maand
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, cd-rom (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	500 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), cd-rom, verschijnt twee keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	360 EUR per jaar (= 30 EUR per maand)
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

(*) Verkoop van losse nummers: t/m 32 bladzijden: 6 EUR
33 t/m 64 bladzijden: 12 EUR
meer dan 64 bladzijden: prijs verschilt per nummer.

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige cd-rom.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Niet-kosteloze publicaties uitgegeven door het Bureau voor publicaties zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

NL