

Jornal Oficial

da União Europeia

L 45



Edição em língua
portuguesa

Legislação

54.º ano
18 de Fevereiro de 2011

Índice

IV *Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, nos termos do Tratado CE, do Tratado UE e do Tratado Euratom*

2011/97/CE:

- ★ **Decisão da Comissão de 14 de Setembro de 2005 — Medida de auxílio estatal C 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Reestruturação e privatização** [notificada com o número C(2005) 2706] ⁽¹⁾ 1

2011/98/CE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 28 de Outubro de 2009, relativa ao auxílio estatal C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) concedido pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte — Subsídios à CalMac e à NorthLink para a prestação de serviços de transporte marítimo na Escócia** [notificada com o número C(2009) 8117] ⁽¹⁾ 33

Preço: 4 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

IV

(Actos adoptados, antes de 1 de Dezembro de 2009, nos termos do Tratado CE, do Tratado UE e do Tratado Euratom)

DECISÃO DA COMISSÃO

de 14 de Setembro de 2005

Medida de auxílio estatal C 11/04 (ex NN 4/03) — Olympic Airways — Reestruturação e privatização

[notificada com o número C(2005) 2706]

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2011/97/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 88.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com os artigos supracitados ⁽¹⁾,

Considerando que:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 3 de Março de 2003 (TREN A/26534, 25 de Julho de 2003), as autoridades gregas sublinharam o seu compromisso de privatização da companhia aérea estatal Olympic Airways e as medidas já tomadas nesse sentido.
- (2) Na ausência de uma notificação formal, a Comissão emitiu em 8 de Setembro de 2003 uma decisão de injunção para prestação de informações [C (2003) 3266], notificada às autoridades gregas em 9 de Setembro de 2003. A injunção ordenava que as autoridades gregas comunicassem à Comissão todas as informações necessárias para a apreciação da compatibilidade das medidas de reestruturação e privatização da Olympic Airways com o artigo 87.º do Tratado.
- (3) No mesmo dia, a Comissão escreveu às autoridades gregas (TREN D/15287), insistindo no sentido de notificarem à Comissão a lei que previa a privatização da Olympic Airways e que fora adoptada em 9 de Setembro de 2003. Por carta de 17 de Setembro de 2003 (TREN

A/30881), as autoridades gregas declararam que tencionavam apresentar essas informações oportunamente.

- (4) Em 25 de Setembro de 2003, a Comissão recebeu de um concorrente, a Aegean Airlines, uma denúncia oficial relativa à privatização da Olympic Airways (TREN A/30589).
- (5) A lei relativa à privatização e a resposta à decisão de injunção foram enviadas à Comissão por carta de 29 de Setembro de 2003 (TREN A/30866). Porém, estavam ainda em falta determinadas informações e a Comissão advertiu para esse facto as autoridades gregas, por carta de 31 de Outubro de 2003 (TREN D/17821), tendo sido também enviada posteriormente uma cópia dessa carta, por fax, à Representação Permanente da Grécia, em 4 de Dezembro de 2003.
- (6) Em 12 de Dezembro de 2003 foi criada uma nova empresa, a Olympic Airlines, antes de a Comissão ter terminado a sua apreciação da compatibilidade das medidas de reestruturação e privatização da Olympic Airways com o artigo 87.º do Tratado. O procedimento relativo à decisão de injunção para prestação de informações a que a Comissão dera início em 8 de Setembro de 2003 foi, assim, inscrito no registo dos auxílios estatais com o número NN 4/03.
- (7) Em 15 de Dezembro de 2003 (TREN D/22742), a Comissão reiterou o seu pedido de informações sobre a privatização; por cartas de 18 e 19 de Dezembro de 2003 (TREN A/38288 e TREN A/38258) as autoridades gregas prestaram as informações solicitadas.
- (8) Em 15 de Janeiro de 2004, foi enviado um novo pedido de informações complementares (TREN D/160) às autoridades gregas, que responderam em duas cartas ambas de 16 de Janeiro de 2004 (TREN A/11076 e A/11077).

⁽¹⁾ JO C 192 de 2.7.2004, p. 2.

- (9) Em 16 de Janeiro de 2004, a Comissão escreveu às autoridades gregas no que se refere ao Aeroporto Internacional de Atenas («AIA») em Spata e a sua relação com a Olympic Airways/Airlines. As autoridades gregas responderam por carta de 23 de Fevereiro de 2004. Em 15 de Junho de 2004, foi enviado à Grécia um novo pedido de informações sobre este assunto e em 4 de Agosto de 2004 foram recebidas respostas a esta carta.
- (10) Por decisão de 16 de Março de 2004, notificada à Grécia por carta de 16 de Março de 2004 (SG (2002) D/228848), a Comissão deu início ao procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado. O processo foi registado com o número C 11/04.
- (11) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento formal de investigação foi também publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾. Nessa decisão, a Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações. A Grécia transmitiu observações à Comissão por carta de 11 de Junho de 2004.
- (12) Dentro dos prazos previstos na comunicação relativa ao início do procedimento, a Comissão recebeu observações de duas outras partes interessadas. Estas observações foram transmitidas seguidamente às autoridades gregas, para que formulassem os seus comentários, tendo estes sido recebidos em 3 de Novembro de 2004.
- (13) Em 11 de Outubro de 2004, a Comissão enviou uma carta em que notificava formalmente as autoridades gregas da sua intenção de emitir uma injunção de suspensão se, no prazo de dez dias a contar da recepção dessa carta, não recebesse informações satisfatórias demonstrando que a Grécia suspendera o pagamento de auxílios aos beneficiários. As autoridades gregas foram também convidadas a apresentar as suas observações nesta matéria. Em 28 de Outubro de 2004, as autoridades gregas responderam a esta carta de notificação formal, observando que a adopção de uma decisão de injunção neste estágio comprometeria gravemente os esforços empreendidos pela Grécia no sentido de encontrar uma solução e seria uma medida desproporcionada e injustificada.
- (14) Desde a apresentação destas observações, os representantes das autoridades gregas informaram regularmente os serviços da Comissão sobre a evolução da situação no que se refere a este ponto (em reuniões realizadas em 17 de Dezembro de 2004, 19 de Dezembro de 2004, 3 de Fevereiro de 2005, 7 de Fevereiro de 2005 e 28 de Abril de 2005 e por cartas de 22 de Fevereiro de 2005 e de 19 de Abril de 2005) e sobre o processo em curso de reestruturação e privatização da Olympic Airlines e da Olympic Airways Services.
- (15) Prestaram igualmente aos serviços da Comissão informações sobre as seguintes questões:
- Lei n.º 3259/2004, que concedia à Olympic Airways imunidade temporária em relação a acções judiciais de execução intentadas pelos credores (por e-mail de 22 de Dezembro de 2004);
 - Lei n.º 3282/2004, através da qual o Estado retomava as obrigações financeiras da Olympic Airways perante as instituições financeiras, no que respeitava aos acordos de financiamento e locação das aeronaves Airbus A340-300 da Olympic Airlines (e-mails de 22 de Dezembro de 2004 e 4 de Abril de 2005).
- Na medida em que estejam relacionados e esclareçam questões colocadas pela Comissão na sua decisão de dar início ao procedimento, estes esclarecimentos complementares serão tidos em consideração na presente decisão.

2. OS FACTOS

2.1. DECISÕES ANTERIORES DA COMISSÃO A RESPEITO DA OLYMPIC AIRWAYS E DAS SUAS FILIAIS

A decisão de 1994

- (16) Em 7 de Outubro de 1994, a Comissão adoptou a Decisão 94/696/CE ⁽³⁾ (a seguir denominada «decisão de 1994»), que declarava que os auxílios concedidos e a conceder pela Grécia à Olympic Airways eram compatíveis com o mercado comum, desde que a Grécia cumprisse uma série de compromissos enunciados na decisão.

A decisão de 1998

- (17) Várias das condições associadas à decisão de 1994 não foram respeitadas e, em 30 de Abril de 1996, a Comissão decidiu reabrir o procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado e dar início a um procedimento relativo aos novos auxílios não notificados que tinham chegado ao seu conhecimento ⁽⁴⁾.

- (18) Em 14 de Agosto de 1998, a Comissão adoptou a Decisão 1999/332/CE ⁽⁵⁾ (a seguir denominada «decisão de 1998»), que declarava que determinados auxílios concedidos ou a conceder pela Grécia à Olympic Airways eram compatíveis com o mercado comum, no contexto de um plano de reestruturação que abrangia o período 1998-2002. Também neste caso, o auxílio aprovado estava sujeito ao cumprimento de várias condições.

⁽³⁾ JO L 273 de 25.10.1994, p. 22.

⁽⁴⁾ JO C 176 de 19.6.1996, p. 5.

⁽⁵⁾ JO L 128 de 21.5.1999, p. 1

⁽²⁾ Ver nota de rodapé 1.

A decisão de 2000

- (19) Em Julho de 2000, a Grécia notificou à Comissão a sua intenção de utilizar o restante auxílio autorizado relativamente a garantias de empréstimos a contrair, antes de finais de 2000, para a aquisição de novas aeronaves e para investimentos relacionados com a transferência da Olympic Airways para o aeroporto internacional de Atenas em Spata. Por carta de 10 Novembro de 2000 (SG(2000)D/108307), a Comissão informou as autoridades gregas que decidira alterar parte da sua decisão de 1998 no tocante à medida de auxílio respeitante às garantias de empréstimo.

A decisão de 2002

- (20) Em 6 de Março de 2002, a Comissão decidiu dar início ao procedimento formal de investigação previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado. Manifestava a sua preocupação relativamente ao facto de o auxílio objecto das decisões da Comissão de 1994 e 1998 poder ter sido aplicado abusivamente, de o plano de reestruturação da empresa poder não ter sido aplicado e de poderem ter sido concedidos novos auxílios ilegais.

- (21) Em 9 de Agosto de 2002, a Comissão enviou às autoridades gregas uma nova injunção para prestação das informações solicitadas anteriormente, exigindo, nomeadamente, a apresentação das contas financeiras e de dados quantitativos sobre o pagamento dos custos de exploração pelo Estado. As respostas fornecidas pela Grécia foram insuficientes.

- (22) Em 11 de Dezembro de 2002, a Comissão adoptou uma decisão final negativa relativa aos auxílios concedidos pela Grécia à companhia Olympic Airways (Decisão 2003/372/CE⁽⁶⁾, a seguir denominada «decisão de 2002»). Nessa decisão, a Comissão concluiu que o auxílio concedido anteriormente pelo Estado e autorizado pela Comissão era incompatível com o Tratado, devido ao facto de não terem sido cumpridas as condições relevantes, nomeadamente porque o plano de reestruturação não fora executado correctamente. A Comissão concluiu também que a Olympic Airways recebera um novo auxílio ilegal e incompatível com o mercado comum visto que o Estado grego tinha tolerado o não pagamento ou o atraso no pagamento de certas contribuições para a segurança social, do IVA sobre o combustível e as peças sobresselentes, de alugueres em diversos aeroportos, de taxas aeroportuárias e do imposto *spatosimo*, aplicável aos passageiros que partem dos aeroportos gregos.

- (23) A Decisão exigia que a Grécia tomasse as medidas necessárias para recuperar junto do beneficiário o auxílio estatal de 14 000 milhões de dracmas (41 milhões de

EUR) mencionado no artigo 1.º da decisão, e o novo auxílio referido no artigo 2.º; a recuperação devia ser efectuada imediatamente e em conformidade com os procedimentos do direito nacional, desde que estes permitissem uma execução imediata e efectiva da decisão. O auxílio a recuperar devia incluir juros desde a data em que tinha sido colocado à disposição do beneficiário até ao momento da sua recuperação.

- (24) A Grécia devia também comunicar à Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de notificação da decisão, as medidas que tomaria para lhe dar cumprimento. A decisão foi notificada às autoridades gregas por carta de 13 de Dezembro de 2002 (SG(02) D/233148) e foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* de 28 de Maio de 2003.

- (25) Em 11 de Fevereiro de 2003, na sequência da decisão de 2002, o Governo grego informou a Comissão de que recebera um parecer independente segundo o qual a Olympic Airways não fora objecto de tratamento preferencial e que, portanto, o Governo não aplicaria as disposições da decisão relativas à recuperação do montante que a Comissão considerara incompatível.

Seguimento da decisão de 2002

- (26) Em 24 de Fevereiro de 2003, a Olympic Airways inter pôs recurso contra a decisão da Comissão perante o Tribunal de Primeira Instância (processo T-68/03). A Grécia não solicitou a sua adesão ao recurso e as autoridades gregas não recorreram separadamente da decisão da Comissão junto do Tribunal.

- (27) Em 6 de Março de 2003, a Comissão informou o Governo grego de que tinha a obrigação de cumprir a decisão de 2002. Em 26 de Junho de 2003, o Governo grego respondeu declarando que estava a analisar os efeitos jurídicos da decisão de 2002 e do procedimento que a Comissão seguira para a sua adopção. Assegurava também à Comissão que tencionava proceder à recuperação. Não o fez, nem apresentou à Comissão um calendário de recuperação. Por conseguinte, a Comissão foi obrigada a intentar uma acção por incumprimento da decisão junto do Tribunal de Justiça, em 3 de Outubro de 2003 (processo C-415/03).

- (28) Em 12 de Maio de 2005, o Tribunal de Justiça decidiu a favor da Comissão⁽⁷⁾. O Tribunal (Segunda Secção) declarou que ao não tomar, no prazo fixado, todas as medidas necessárias para obter a restituição dos auxílios declarados ilegais e incompatíveis com o mercado comum – com exclusão dos referentes às contribuições para a segurança social – a Grécia não tinha cumprido as suas obrigações.

⁽⁶⁾ JO L 132 de 28.5.2003, p. 1.

⁽⁷⁾ Ainda não publicado na Colectânea de Jurisprudência.

- (29) Em 23 de Maio de 2005, a Comissão enviou às autoridades gregas uma carta relativa às medidas que deveriam ser tomadas pela Grécia para garantir o cumprimento do acórdão do Tribunal de Justiça.
- (30) As autoridades gregas responderam por carta de 2 de Junho de 2005, reiterando que estavam dispostas a cooperar plenamente com a Comissão nesta matéria. Esta resposta será resumida seguidamente, na medida em que se relaciona com as questões levantadas aquando do início do procedimento.
- (31) Os auxílios considerados incompatíveis na decisão da Comissão de 11 de Dezembro de 2002 não foram ainda recuperados. A Comissão poderá intentar uma acção ao abrigo do artigo 228.º do Tratado CE por não execução do acórdão.
- (32) Porém, a presente decisão diz apenas respeito às decisões tomadas ou às medidas executadas pelas autoridades gregas a favor da Olympic Airways e das suas sucessoras após a adopção da decisão de 2002.

3. INÍCIO DO PROCEDIMENTO

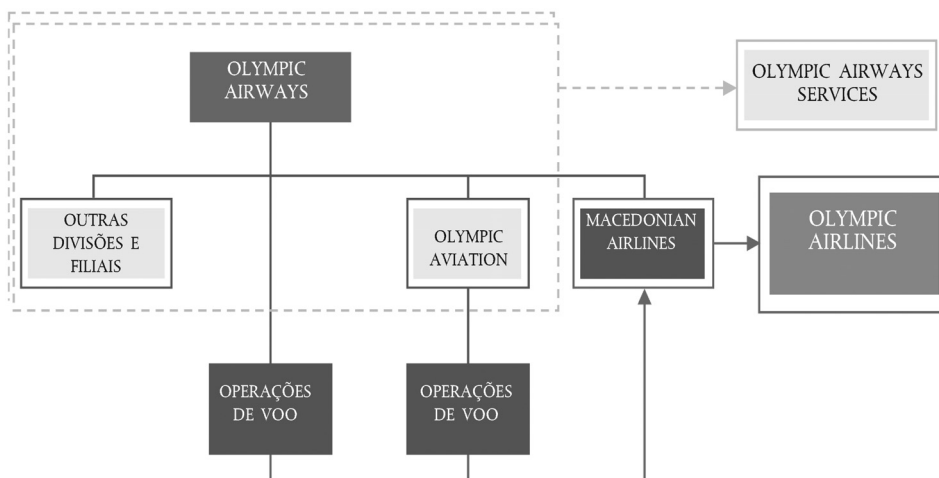
A Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, por diversos motivos:

3.1. O PERSISTENTE NÃO PAGAMENTO, PELA EMPRESA, DE IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES PARA A SEGURANÇA SOCIAL

- (33) A Olympic Airways tem registado prejuízos desde 2002 e a empresa continua a ter uma rendibilidade negativa. A actividade principal da empresa não só não gera lucros, como está a reduzir de ano para ano o valor global da empresa. Como tal, é difícil, senão impossível, deixar de considerar que a única razão pela qual prosseguiu as suas actividades foi o não pagamento das suas dívidas ao Estado. Na decisão de 2002, concluiu-se que esta não cobrança das dívidas constituía um auxílio estatal ilegal.
- (34) A Comissão concluiu, por conseguinte, que o Estado era *de facto* ou mesmo *de jure*, o principal credor da Olympic Airways e que, na ausência de uma intervenção permanente do Estado, a empresa teria cessado há muito a sua actividade.

3.2. REORGANIZAÇÃO ESTRUTURAL DA EMPRESA

- (35) Quando deu início ao procedimento, a Comissão estava ciente da existência da Lei n.º 3185/2003, que previa a cisão das divisões de voo das várias empresas do anterior grupo Olympic Airways, nomeadamente a Olympic Aviation e a Macedonian Airlines (a seguir denominada «Macedonian») e o seu reagrupamento numa única entidade, a antiga Macedonian, a que fora dada a nova designação de «Olympic Airlines». As divisões «não voo» permaneceriam na Olympic Airways, a que seria dada a nova designação de «Olympic Air Services SA». A Lei n.º 3185/2003 previa ainda que as divisões de assistência em escala e de manutenção e engenharia poderiam ser objecto de um processo semelhante, embora tal não se tenha ainda verificado até à data.



- (36) Ao dar início ao procedimento, a Comissão chegou à conclusão de que a Grécia não tinha privatizado o grupo Olympic Airways como um todo, mas antes decidira dividir o grupo em unidades distintas, a fim de as tornar mais atraentes para potenciais investidores e de as libertar do passivo da Olympic Airways.

- (37) Efectivamente, o que parece ter acontecido após a reestruturação do grupo Olympic Airways foi que, a partir de Dezembro de 2003, todas as actividades de voo foram concentradas na nova Olympic Airlines e todas as outras actividades, principalmente os serviços de assistência em escala, manutenção e engenharia, permaneceram na anterior empresa, agora denominada Olympic Air Services. A Olympic Air Services mantém também várias participações maioritárias noutras empresas relacionadas com o sector da aviação da Grécia, que prestam, por exemplo, serviços de *catering*, de tecnologias da informação e de abastecimento de combustível.
- (38) A lei da privatização especifica que a transferência dos activos, do passivo e de outros direitos para a nova empresa estará isenta do pagamento de impostos, taxas ou outros direitos ao Estado, a outras pessoas colectivas de direito público ou a outras entidades de direito público, bem como do pagamento de encargos, dívidas e créditos a terceiros, pessoas colectivas ou singulares, à excepção das obrigações referidas explicitamente no balanço de conversão. Além disso, o artigo 27.º da Lei n.º 3185/2003 estipula que a nova empresa está isenta da aplicação dos artigos 479.º e 939.º do Código Civil ⁽⁸⁾ e dos artigos 537.º e seguintes do Código Comercial relativamente às dívidas contraídas pela Olympic Airways antes da cisão da divisão de voo. Por conseguinte, na sequência desta medida os credores só poderão apresentar pedidos de reembolso relativamente às dívidas que foram transferidas para a Olympic Airlines, e não poderão demandar a nova empresa relativamente às dívidas pelas quais a Olympic Airways continuou a ser responsável. As autoridades gregas promulgaram posteriormente, em 15 de Outubro de 2004, a Lei n.º 3259/2004, que concedia à Olympic Airways imunidade temporária em relação a acções judiciais de execução intentadas por credores.
- (39) Em aplicação da Lei n.º 3185/2003, o Estado grego contratou a empresa de consultoria Deloitte & Touche para determinar o valor das divisões de voo do grupo Olympic Airways. Os consultores foram também encarregados de elaborar um plano de reestruturação e um relatório sobre a situação da Olympic Airways e da Olympic Aviation, a fim de determinar o número e o tipo de trabalhadores a transferir para a Olympic Airlines. A Deloitte & Touche informou que não tinha efectuado uma auditoria e que se baseava exclusivamente nas informações disponibilizadas pela direcção da Olympic Airways e da Olympic Aviation. Não foram também incluídas nesta avaliação as aeronaves pertencentes à Olympic Airways e à Olympic Aviation, cujo valor foi calculado por outra empresa de consultoria externa, Airclaims Ltd., em 120 milhões de EUR, a preços de mercado.
- (40) As obrigações de serviço público foram transferidas da Olympic Aviation para a Olympic Airlines, sem concurso público. A Olympic Aviation teria também dado como garantia da sua dívida para com o aeroporto AIA, no montante de 10 milhões de EUR, as receitas destas obrigações de serviço público e o facto de esse empréstimo continuar a ser da responsabilidade da Olympic Aviation, apesar de o cumprimento destas obrigações de serviço público ter passado a ser da responsabilidade da Olympic Airlines.
- (41) O Decreto Presidencial n.º 178/2002, que transpõe a Directiva 98/50/CE do Conselho ⁽⁹⁾ para a legislação grega, estipula que em caso de transferência de uma actividade de uma empresa para outra, independentemente do método utilizado, os trabalhadores relacionados com essa actividade devam ser transferidos para a nova empresa, nas mesmas condições e com os mesmos direitos que anteriormente. No entanto, as autoridades gregas tinham a intenção de alterar o estatuto dos trabalhadores. Para que tal fosse possível, o Decreto Presidencial n.º 178/2002 exigia a realização de negociações.
- (42) Na altura da cisão, aplicavam-se a todo o pessoal da Olympic Airways perto de 300 leis, acordos colectivos ou outras disposições específicas. Portanto, as autoridades gregas consideraram que era importante alterar o quadro legislativo e renegociar os acordos colectivos, nomeadamente porque em Junho de 2003 trabalhavam no grupo 6 171 pessoas (cerca de 1 850 trabalhadores foram transferidos para a Olympic Airlines) e os custos com pessoal representavam 38 % das receitas totais, quando a média no sector era de cerca de 22-26 %. Por consequência, o artigo 27.º da Lei n.º 3185/2003 estabeleceu várias alterações. A Lei n.º 2190/1994, relativa ao processo administrativo de recrutamento das empresas do sector público, não se aplicaria à Olympic Airlines. No entanto, seriam respeitados os direitos de todos os trabalhadores que, nos termos dos acordos colectivos aplicáveis, tinham direito à reforma em 2003 ou 2004.
- (43) Ao contrário da Olympic Airways, que tinha financiado as suas operações exclusivamente com base no endividamento, a Olympic Airlines deveria utilizar os seus capitais próprios. A Olympic Airlines iniciou a sua actividade sem dívidas ou quase sem dívidas, o que foi devido em grande medida às opções em matéria de transferências para a nova entidade. No que se refere ao passivo, quando a nova empresa iniciou actividades, não incluía dívidas financeiras herdadas da empresa-mãe, que nessa altura registava um endividamento de cerca de 207 milhões de EUR.

⁽⁸⁾ Os dois artigos dizem respeito à protecção dos direitos dos credores no contexto da transferência de activos.

⁽⁹⁾ JO L 201 de 17.7.1998, p. 88.

(44) Em conformidade com as disposições aplicáveis do direito de falência grego (Lei n.º 2190/1920), por ocasião da cisão de uma divisão, sector ou serviço e da sua absorção por uma empresa operacional, as acções da empresa operacional continuam a pertencer à empresa primitiva. No caso em apreço, tal significa que as acções da Olympic Airlines deveriam ter continuado a pertencer à Olympic Airways. Contudo, o artigo 27.º da Lei n.º 3185/2003 estipula que, no quadro do processo de privatização, todas as acções resultantes da cisão das várias divisões da Olympic Airways reverterão para o Estado grego. Além disso, todos os fundos provenientes de vendas posteriores dessas divisões serão utilizados para liquidar as dívidas e obrigações da Olympic Airways. A Grécia especificou que, através deste processo, os activos financeiros são transferidos para o Estado a um valor que não pode ser posto em causa, uma vez que resulta de uma avaliação efectuada por auditores. Além disso, o Estado grego considera que, quando forem vendidos pelo Estado, estes activos obterão um preço mais elevado do que aquele que obteriam se a propriedade das acções não tivesse sido transferida para o Estado.

3.3. ADIANTAMENTO DE 130 312 450 EUR À OLYMPIC AIRWAYS

(45) Através do Decreto Ministerial n.º 2/71992/A0024, de 22 de Dezembro de 2003, promulgado nos termos do artigo 27.º da Lei n.º 3185/2003, o Estado grego abriu uma conta especial no Banco da Grécia, denominada «Estado Grego – Conta relativa à desnacionalização do grupo Olympic Airways». Esta conta será alimentada pelo produto da eventual venda, no âmbito do processo de privatização, de empresas do grupo Olympic Airways cujas acções foram transferidas para o Estado grego (a primeira será a Olympic Airlines). No entanto, para cobrir as despesas necessárias na pendência da privatização das empresas do grupo, o Estado creditou nesta conta um «adiantamento» (*prokatavoli*) ou «pré-pagamento» (*propliromi*) de montante correspondente ao valor nominal das acções da Olympic Airlines (130 312 450 EUR).

(46) A parte do passivo da Olympic Airways que não foi transferida para a nova entidade Olympic Airlines, nomeadamente as despesas relacionadas com a reforma antecipada de alguns trabalhadores, seria financiada pela conta especial, bem como pelas receitas geradas pela prestação de serviços à Olympic Airlines e a terceiros.

3.4. SPATOSIMO E PAGAMENTOS AO AIA

(47) Por carta de 19 de Janeiro de 2004, o autor de uma denúncia, a Aegean Airlines, transmitiu à Comissão uma cópia de uma carta da Autoridade Grega da Aviação Civil, dirigida à Auditoria-Geral do Estado, que tinha igualmente sido enviada à empresa Aeroporto Internacional de Atenas, AIA (doc. DII/A/28751/11626, de 22 de Julho de 2003). Decorria desta carta que a Olympic Airways devia o montante de 26 001 473,33 EUR no que respeita à «taxa para modernização e desenvolvimento

dos aeroportos», também designada por *spatosimo*, que as transportadoras aéreas cobram aos passageiros e entregam ao Estado.

(48) Ressaltava igualmente dessa carta que a Autoridade Grega da Aviação Civil exigia o reembolso desta dívida de 26 milhões de EUR. Portanto, aparentemente, a Olympic Airways, o principal utilizador dos aeroportos gregos, não pagava o *spatosimo*, obrigando assim o Estado a prestar apoio financeiro ao AIA, que tinha sido criado recentemente e que dependia do *spatosimo*. Embora a Olympic Airways tivesse a obrigação de reembolsar futuramente os montantes em dívida, a Comissão suspeitava que, entretanto, a empresa beneficiava da tolerância do Estado, que não só não a penalizava por esse atraso nos pagamentos, como também criara mecanismos através dos quais os outros aeroportos gregos eram obrigados a compensar os prejuízos causados pelo atraso nos pagamentos ou pelo não pagamento, pela Olympic Airways, do *spatosimo* em dívida.

4. OBSERVAÇÕES RECEBIDAS NO DECURSO DO PROCEDIMENTO

4.1. OBSERVAÇÕES INICIAIS DAS AUTORIDADES GREGAS

(49) Em 11 de Junho de 2004, a Grécia apresentou a sua resposta ao início do procedimento. Começava por explicar que, na sua opinião, a solução mais adequada para a Olympic Airways era a privatização das várias empresas e operações do grupo. A privatização teria lugar o mais rapidamente possível e em conformidade total com todas as regras e requisitos aplicáveis da legislação grega e comunitária; a Comissão seria plenamente informada sobre a evolução da situação. A Grécia explicava que a privatização era a solução mais vantajosa para as autoridades do ponto de vista económico, pois seria mais lucrativa do que a liquidação da empresa. Reconhecendo embora que a opção da privatização teria também vantagens sociais e outras vantagens não económicas, as autoridades gregas sublinhavam que a análise económica fora o único critério de decisão utilizado para determinar a estratégia mais adequada.

(50) A Grécia referiu os progressos que tinham já sido alcançados no processo de privatização, comunicados previamente à Comissão. Confirmou que as operações de voo da Olympic Airways e da Olympic Aviation tinham sido destacadas para uma empresa já existente, a Macedonian, juntamente com outros activos incorpóreos da empresa como faixas horárias, direitos ao abrigo de acordos bilaterais, o nome de marca, o logótipo e o *goodwill* da Olympic Airways. A Macedonian tinha alterado a sua designação para Olympic Airlines. A propriedade das acções da Olympic Airlines (após um aumento de capital correspondente à contribuição em espécie das operações de voo) fora transferida directamente para o Estado grego, tendo a Olympic Airlines sido assim retirada do grupo Olympic Airways. A nova empresa iniciara a sua actividade em 12 de Dezembro de 2003, após ter obtido todas as licenças necessárias.

- (51) As autoridades gregas explicaram ainda que o modelo estratégico da Olympic Airlines consistia na criação de uma transportadora aérea regular viável, operando com os custos laborais médios do sector e com capacidade para tirar partido de vários factores, tais como a forte imagem de marca da Olympic Airways, a posição da Grécia como um dos 15 destinos turísticos favoritos a nível mundial e os Jogos Olímpicos de 2004 de Atenas. Fora nomeada uma nova direcção da Olympic Airlines e estava em curso uma revisão exaustiva do plano de actividades da empresa.
- (52) Na sequência do início das actividades da Olympic Airlines, a Olympic Airways deixara de ser uma transportadora aérea licenciada pela UE e passara a ser denominada Olympic Airways Services. A Olympic Aviation cessara também as operações de voo, à excepção de serviços limitados de aviação geral e helicópteros, que deveriam ser transferidos para a nova empresa.
- (53) No que se refere a outras operações «não voo» reagrupadas agora na Olympic Airways Services (assistência em escala, manutenção e engenharia e formação em aviação), a Grécia informou que tencionava privatizar também essas actividades, tal como estava previsto na Lei n.º 3185/2003. Da mesma forma, as participações noutras empresas como a Olympic Catering e a Galileo Hellas seriam vendidas. A Olympic Airways detinha também participações em três empresas de abastecimento de combustível que funcionavam no Aeroporto Internacional de Atenas, a Athens Airport Pipeline, a Olympic Fuel e a Olympic IntoPlane e previa-se que essas participações fossem vendidas de forma atempada e adequada. A venda destas empresas seria relativamente fácil, na medida em que os seus balanços eram positivos e em que os seus accionistas privados tinham direito de preferência de compra.
- (54) As autoridades gregas desejavam esclarecer várias questões relacionadas com a reestruturação que tinham sido colocadas por ocasião do início do procedimento.
- (55) No que se refere aos acordos entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines, a Grécia afirmou que todos os serviços eram prestados a preços de mercado e em conformidade com a política comercial geralmente aplicável da Olympic Airways. As autoridades gregas comprometeram-se também a transmitir esses acordos à Comissão.
- (56) No que se refere à locação de aeronaves, a Grécia sublinhou que só as aeronaves que eram propriedade plena da Olympic Airways tinham sido transferidas para a Olympic Airlines. As aeronaves da Olympic Airways em regime de locação tinham sido cedidas em regime de sublocação à Olympic Airlines, a preços de mercado, pois a revogação dos contratos de locação antes do termo teria obrigado a Olympic Airways a compensar os locadores pelos prejuízos sofridos. As locações operacionais seriam cedidas directamente à Olympic Airlines, pelo que a Olympic Airways deixaria de ser a titular das mesmas.
- (57) A locação de quatro aeronaves Airbus A340/300, coberta parcialmente por garantias estatais (até 45 % do valor do financiamento), não seria cedida à nova empresa. A Olympic Airlines continuaria a explorar essas aeronaves em regime de sublocação, pagando preços de mercado à Olympic Airways. As autoridades gregas alegaram que desta forma não seriam transferidos para a Olympic Airlines quaisquer benefícios concedidos pelo Estado.
- (58) Relativamente às garantias estatais concedidas para estas aeronaves, a Grécia alegou que apesar de a decisão de 2002 declarar que os auxílios à reestruturação concedidos à Olympic Airways sob várias formas (incluindo garantias estatais) eram incompatíveis, a Comissão apenas tinha ordenado a recuperação da última parcela do auxílio à reestruturação concedido à Olympic Airways no montante de 41 milhões de EUR (bem como a recuperação do novo auxílio não autorizado), por terem sido criadas expectativas legítimas. A Grécia alega que uma vez que a decisão de 2002 não estabelecia especificamente a recuperação (ou o cancelamento) das garantias estatais, permitia a sua continuação.
- (59) As autoridades gregas alegaram que a transferência das obrigações de serviço público tinha sido legal, pois a exploração dessas rotas constituía parte integrante das actividades de voo da Olympic Aviation e as rotas continuavam a ser exploradas com as mesmas aeronaves e o mesmo pessoal que no resto da rede.
- (60) Relativamente ao alegado novo auxílio à Olympic Airways, as autoridades gregas manifestaram dúvidas no que se referia ao significado da expressão «obrigações fiscais». Afirmavam que a Comissão não tinha provado que as autoridades gregas tinham «auxiliado» a Olympic Airways, tolerando o não pagamento de certas obrigações (não só fiscais). Afirmaram que era à Comissão que competia o ónus da prova relativamente a essa alegação, obrigação que não fora cumprida. As autoridades gregas reiteraram que a Olympic Airways estava sujeita às disposições legislativas e processuais gregas geralmente aplicáveis a todas as empresas gregas nesta matéria.

- (61) Relativamente ao alegado não pagamento do *spatosimo*, o Governo grego argumentou que a relação entre as transportadoras aéreas, que cobravam o *spatosimo*, e a Autoridade da Aviação Civil, que delas o recebia, devia ser distinguida da relação entre a Autoridade e os aeroportos da Grécia (incluindo o AIA), que recebem financiamento proveniente do *spatosimo* calculado com base no número de passageiros transportados. As transportadoras aéreas cobravam o *spatosimo* aos seus passageiros e entregavam-no ao Estado. O *spatosimo* que foi cobrado e que não foi pago ao Estado constituía uma dívida ao Estado e estava sujeito às disposições gerais do «Código de Cobrança das Dívidas ao Estado» (KEDE). Era essa a situação relativamente ao montante atrás referido de 26 001 473,33 EUR que a Olympic Airways não tinha pago atempadamente, mas que tinha sido pago posteriormente em prestações, com todos os juros de mora e penalizações aplicáveis.
- (62) O mecanismo de cobrança era independente do mecanismo de desembolso através do qual o Estado grego (por intermédio da Autoridade da Aviação Civil) pagava esses montantes aos aeroportos. Embora os dois mecanismos devessem funcionar articuladamente, visto que um deles financia o outro, a obrigação que incumbe ao Estado grego de pagar aos aeroportos não estava dependente da sua capacidade de cobrança dos montantes devidos pelas transportadoras aéreas. Por consequência, tinham-se verificado situações em que o Estado fora obrigado a conceder montantes que não tinham sido ainda cobrados. Apesar de essa situação ser insatisfatória para o Estado, não constituía um auxílio estatal, pois as transportadoras aéreas não eram dispensadas da sua obrigação de pagamento (com juros de mora e penalizações). No caso específico referido aquando do início do procedimento, o Estado grego, devido a dificuldades de tesouraria, fora obrigado a alterar as percentagens de repartição do *spatosimo* entre os diversos aeroportos, concedendo um montante superior ao AIA (o que teve como resultado uma redução a curto prazo dos pagamentos devidos a outros aeroportos). Essa medida fora indispensável, pois a situação financeira do AIA era controlada pelo Banco Europeu de Investimento e pelos mutuantes comerciais, e em nada afectava o cumprimento das obrigações de pagamento da Olympic Airways.
- (63) O Estado grego afirmou que a questão do não pagamento do *spatosimo* constituía o único elemento de prova apresentado pela Comissão relativamente ao não pagamento das dívidas da Olympic Airways para com o Estado.
- (64) Relativamente à conta especial prevista na Lei n.º 3185/2003, as autoridades gregas alegaram que o adiantamento à Olympic Airways do montante de 130 312 450 EUR fora uma medida de carácter temporário, compatível com o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado. Quando a Olympic Airlines fosse vendida, esses adiantamentos seriam reembolsados à conta especial. As autoridades gregas explicavam também que as acções da Olympic Airlines não pertenciam já ao grupo Olympic Airways, mas sim ao Estado. No entanto, uma vez que a Olympic Airways tinha sido privada do valor da sua divisão de voo, a concessão de um adiantamento à Olympic Airways que não excedesse o valor da propriedade «perdida» constituía uma medida proporcionada e adequada para efeitos de reestruturação e privatização.
- (65) Caso o produto da venda da Olympic Airlines não fosse suficiente para reembolsar o adiantamento de 130 312 450 EUR, o défice seria colmatado pela venda das outras operações «não voo». A Lei n.º 3185/2003 previa que as receitas da venda dessas divisões seriam depositadas na conta especial. Caso as obrigações financeiras da Olympic Airways excedessem o valor nominal das acções das empresas a alienar, seria aplicável o direito de falência grego e os credores poderiam reclamar os seus créditos de acordo com essa legislação.
- (66) Se as receitas da venda fossem superiores ao valor nominal das acções das empresas alienadas, o montante em excesso pertenceria ao Estado e não poderia ser utilizado pela Olympic Airways. A Olympic Airways apenas teria acesso a essa conta para satisfazer as suas obrigações financeiras em matéria de despedimentos e reformas e para cobrir as obrigações financeiras da Olympic Airways e da Olympic Aviation no decurso do processo de reestruturação e liquidação.
- (67) As autoridades gregas alegaram que a Lei n.º 3185/2003 constituía uma tentativa de obtenção do valor máximo para os accionistas, a fim de maximizar a recuperação e a rentabilidade do investimento. Os credores não seriam mais protegidos num processo de falência.
- (68) Em alternativa, se a Comissão entendesse que o adiantamento não era compatível com o comportamento de um investidor privado numa economia de mercado que quisesse maximizar a recuperação e a rentabilidade do investimento, as autoridades gregas solicitaram à Comissão que verificasse se, à luz das Orientações dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação, o adiantamento constituía um auxílio de emergência compatível com o mercado comum nos termos do artigo 87.º, n.º 3, alínea c). Nesse caso, as autoridades gregas alegam que as condições de concessão do auxílio de emergência tinham sido satisfeitas a partir de Dezembro de 2003 e que essa afirmação seria comprovada pela apresentação de planos de actividades e outros documentos.
- (69) Relativamente à questão do possível auxílio a futuros compradores de qualquer das empresas da Olympic, as autoridades gregas garantiram à Comissão que tinham a intenção de alienar a Olympic Airlines e todas as outras divisões ou actividades a preços de mercado e em conformidade com a legislação grega e comunitária aplicável.

- (70) As autoridades gregas discordaram da conclusão de que, ao proibir os credores da Olympic Airways de intentarem acções contra a Olympic Airlines, o Estado grego pretendia proteger a Olympic Airlines da execução da decisão de Dezembro de 2002. Alegaram que não era essa a sua intenção, mas sim a de maximizar a recuperação do investimento. Explicaram que a conta especial funcionava de modo a assegurar que a Olympic Airways e os seus credores tivessem acesso a um montante correspondente, no máximo, ao valor nominal das acções da Olympic Airlines, assegurando assim um nível adequado de protecção dos credores. A Grécia sublinhou que tinha o direito de decidir quais os meios mais adequados de reestruturação e privatização e que a introdução de salvaguardas que assegurassem que os credores da Olympic Airways usufruíssem pelo menos de um nível de protecção equivalente ao que beneficiariam de outra forma constituía uma medida legítima. Esta protecção dos credores não devia ser confundida com a obrigação de recuperação imposta pela decisão de Dezembro de 2002.
- (71) A Grécia discordou também da conclusão da Comissão de que a criação da Olympic Airlines não constituía uma solução, pois a viabilidade da empresa não estava garantida; a Grécia afirmou estar confiante de que a Olympic Airlines seria um êxito.
- (72) No que se refere à longa duração do período proposto para a execução da reestruturação global e da privatização, a Grécia declarou que registara as preocupações da Comissão e que tentaria acelerar o processo, se possível. A Grécia tentava disponibilizar à Comissão um novo calendário de execução do plano de reestruturação e privatização e da liquidação posterior da Olympic Airways.
- (73) Relativamente à questão das outras leis que concedem à Olympic Airways isenções ou imunidades especiais, a Grécia reiterava que as disposições da Lei n.º 96/1975, que concedia à Olympic Airways privilégios especiais (no domínio do pagamento de impostos sobre as transacções, da isenção do pagamento do imposto de selo e de taxas de tráfego, bem como no que se refere às garantias estatais) tinham sido revogadas e que a Olympic Airways estava sujeita ao pagamento de todos os impostos e taxas geralmente aplicáveis e exercia a sua actividade no contexto de uma economia de mercado.

4.2. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELAS PARTES INTERESSADAS

- (74) Após a publicação da carta dirigida às autoridades gregas no *Jornal Oficial da União Europeia*, foram recebidas observações de duas outras partes interessadas, dentro dos prazos estabelecidos.

4.2.1. AEGEAN AIRLINES

- (75) Os primeiros comentários foram apresentados pela transportadora aérea grega Aegean Airlines (a seguir denominada «Aegean»), que formulou as seguintes observações.

Condições de pagamento preferenciais entre a Olympic Airways e o AIA

- (76) A Aegean alegou que, durante o primeiro ano de actividade do AIA, a Olympic Airways tinha pago a este aeroporto menos de 30 % das suas dívidas, que tinham sido concluídos acordos entre o AIA e a Olympic Airways (que é o maior cliente individual do AIA, com 35 %) e que tinham sido registadas, a favor do AIA, duas hipotecas preferenciais sobre três aeronaves da Olympic Airways, a fim de garantir o pagamento de montantes superiores a 29 milhões de EUR, acrescidos de juros e despesas. De acordo com as estimativas da Aegean, o passivo em dívida da Olympic Airways para com o AIA seria da ordem dos 70 a 80 milhões de EUR. A Aegean alegava que a Olympic Airways e a Olympic Airlines tinham sido autorizadas pelo AIA, que é participado em 55 % pelo Estado, a incorrer em dívidas substanciais e que outras companhias aéreas não beneficiavam de vantagens semelhantes. A Aegean estimava que caso lhe tivessem sido concedidas as mesmas facilidades, ter-lhe-ia sido disponibilizado um fundo de maneo de 40 a 50 milhões de EUR.

Resultados financeiros das empresas do grupo Olympic Airways

- (77) A Aegean afirmou que a Olympic Aviation sofreu prejuízos de 32,2 milhões de EUR, correspondentes a 39 % das suas receitas de 83 milhões de EUR, apesar de ter recebido do Estado grego 8,2 milhões de EUR, como compensação pela «transferência antecipada» das suas actividades do aeroporto de Ellinikon para o AIA. A dívida da Olympic Aviation à Olympic Airways tinha aumentado de 68 milhões de EUR, em 2000, para 127 milhões de EUR, no final de 2002. A Olympic Airways não tinha consolidado as contas da Olympic Aviation em 2001 e 2002 e a Aegean afirmou que o não fez para que a contabilidade da empresa-mãe causasse melhor impressão.
- (78) A Aegean apresentou também algumas informações sobre a rentabilidade da Olympic Airways em 2003. De acordo com as informações sobre o tráfego disponíveis publicamente, o volume de tráfego da Olympic Airways tinha sofrido uma redução de 8 % em 2003, ao passo que as suas taxas de ocupação tinham descido 5 %. Esta redução foi mais acentuada na rede europeia, em que atingiu 14,4 %; o número de passageiros na classe executiva tinha baixado em 26 %. Na opinião da Aegean, esta redução do número de passageiros, combinada com as dificuldades crescentes que se fazem sentir no mercado (subida dos preços do combustível, concorrência acrescida das transportadoras de baixos custos), significou que se deve ter registado uma deterioração da situação financeira do grupo Olympic Airways em 2003.

Possível subvenção da Olympic Airlines, através do não pagamento de dívidas à Olympic Airways Services

- (79) A Aegean expressou também a sua suspeita de que a nova empresa não estava a pagar os serviços que lhe eram prestados pela Olympic Airways Services, ou pelo menos que não estava a pagar um montante adequado.

- (80) Segundo a Aegean, o adiantamento de 130 312 450 milhões de EUR depositado na conta especial encontrava-se esgotado ao fim de oito meses.
- (81) Tinha sido adoptada uma nova lei (Lei n.º 3259/2004) que protegia a Olympic Airways Services e a Olympic Aviation relativamente a procedimentos de execução contra elas intentados. Nos termos dessa lei, até 28 de Fevereiro de 2005, não podia ser iniciado, dentro ou fora da Grécia, um procedimento de execução ou de medidas provisórias contra os activos móveis ou imóveis da Olympic Airways Services ou da Olympic Aviation. Afigurava-se que esta lei tinha sido adoptada porque alguns credores tinham confiscado um Airbus 300-600 e ameaçavam vendê-lo para liquidação da dívida.
- (82) A Aegean queixou-se de que o Estado grego concedera automaticamente à Olympic Airlines rotas da Olympic Aviation abrangidas pela obrigação de serviço público, sem um concurso público. Além disso, todos os direitos de tráfego da Olympic Airways para Estados não pertencentes ao EEE tinham sido transferidos para a nova empresa, sem que fosse efectuada uma reavaliação dos critérios de designação e apesar de outras companhias aéreas, incluindo a Aegean, terem manifestado o seu interesse em serem designadas.
- (83) A Aegean era de opinião de que a transferência de activos para a Olympic Airlines, sem os passivos correspondentes, podia ser incompatível com o Tratado e com a Constituição grega.
- (84) De acordo com notícias publicadas na imprensa, a Macedonian, antes de ser transformada na Olympic Airlines, tinha acumulado dívidas ao fisco no montante de 3,5 mil milhões de dracmas; a Aegean alegou que o Estado grego não exigiu à Olympic Airlines o pagamento desse montante.

4.2.2 RYANAIR

- (85) Foram também recebidas observações da Ryanair, uma companhia aérea irlandesa de baixos custos. A Ryanair apresentou várias observações de carácter geral relativas à aplicação das regras comunitárias em matéria de auxílios estatais noutros Estados-Membros que não a Grécia e em relação a outras companhias aéreas que não a Olympic. No que se refere ao caso em apreço, a Ryanair referiu inicialmente que não podia formular observações sobre a carta enviada ao Governo grego, uma vez que não tinha sido disponibilizada uma tradução da carta em língua inglesa.
- (86) A Ryanair afirmou ainda que na investigação original efectuada no caso da Olympic Airways, o montante do auxílio estatal que se constatou ter sido recebido por esta empresa era superior a mil milhões de EUR, mas apesar

disso só foi exigido o reembolso de 200 milhões de EUR ao Estado grego. Outras companhias aéreas tinham sido obrigadas a subsidiar a transportadora nacional falida através do pagamento de taxas aeroportuárias mais elevadas, pois tinham sido concedidas à Olympic Airways umas «férias» desses encargos. Na opinião da Ryanair, o apoio ilegal continuado concedido a esta companhia aérea nacional falida comprometia gravemente as possibilidades de penetração no mercado de novos operadores mais eficientes. A criação de uma nova companhia aérea sem dívidas era inaceitável e a Ryanair duvidava de que tivessem sido respeitados os procedimentos em vigor previstos no artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas⁽¹⁰⁾ quando a nova empresa se candidatara a uma licença de exploração. A Ryanair afirmou que a Grécia não deveria ser autorizada a contornar novamente as regras e a continuar a apoiar a sua companhia aérea nacional falida.

4.3. RESPOSTA DA GRÉCIA ÀS OBSERVAÇÕES DOS TERCEIROS

- (87) Na opinião da Grécia, as informações contidas nas observações apresentadas pelos terceiros eram inexactas e não contribuíram com nada de novo para a investigação. As autoridades gregas repetiram que o processo de privatização anterior da companhia aérea terminara em 6 de Outubro de 2004 e que fora nomeado um novo grupo de consultores para a privatização tanto da Olympic Airlines, como das outras actividades ou divisões. O novo grupo de consultores tinha já iniciado o seu trabalho e a «fase da proposta» estava a avançar, tendo sido também elaborado um calendário indicativo para a privatização.
- (88) Relativamente às observações específicas formuladas pelos terceiros, a Grécia apresentou as seguintes respostas.

4.3.1. OBSERVAÇÕES DA AEGEAN AIRLINES

- (89) A questão do alegado tratamento preferencial da Olympic Airways no AIA, fora já abordada anteriormente, no contexto da investigação do presente auxílio estatal, pelo Tribunal de Justiça (processo C-415/03, *Comissão/Grécia*) e noutras investigações em matéria de auxílios estatais (NN27/1996, *Construção e exploração do Aeroporto Internacional de Atenas*). Apesar de o Estado deter uma participação de 55 % no AIA, o aeroporto era explorado como uma empresa privada independente do controlo do Estado nas suas actividades correntes. Como tal, o AIA detinha a responsabilidade exclusiva pela cobrança de taxas aeroportuárias e pelos acordos relativos aos pagamentos em atraso. Só quatro dos nove administradores do AIA eram nomeados pelo Estado, outros quatro eram nomeados pelos promotores imobiliários e o nono era um administrador independente. A Grécia reiterava que esclarecera já as questões relacionadas com o atraso nos pagamentos do *spatosimo*.

⁽¹⁰⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p.1.

- (90) No que se refere a uma possível subvenção da Olympic Airlines, através do não pagamento das dívidas à Olympic Airways Services, as autoridades gregas declararam que todos os serviços prestados pela Olympic Airways Services à Olympic Airlines o eram em condições de mercado. As autoridades gregas forneceram alguns elementos de prova documentais de pagamentos efectuados pela Olympic Airlines à Olympic Airways.
- (91) De um modo mais geral, a Grécia forneceu documentação em apoio da sua afirmação de que a Olympic Airlines não tinha pagamentos pendentes a nenhuma entidade estatal. Forneceu elementos de prova de pagamentos actualizados às autoridades fiscais do imposto sobre o rendimento dos trabalhadores (FMY), do IVA, das taxas aeroportuárias (no AIA e noutros aeroportos), do *spatissimo* e das contribuições para a segurança social (IKA).
- (92) A Grécia afirmou que os montantes da conta especial estavam a ser utilizados em conformidade com a Lei n.º 3185/2003. O adiantamento depositado na conta era descrito como uma medida de carácter temporário, que qualquer investidor prudente no mercado teria adoptado. O adiantamento fora utilizado principalmente para o pagamento de salários da Olympic Airways e da Olympic Aviation, de custos de locação de aeronaves e de custos de reforma antecipada de trabalhadores da Olympic Airways e da Olympic Aviation.
- (93) A Olympic Airlines não recebera fundos da conta especial, directa ou indirectamente. As autoridades gregas negaram também veementemente a alegação de que a Olympic Airlines não recebera qualquer passivo aquando da sua criação.
- (94) O montante de 130 312 450 EUR tinha sido concedido em várias parcelas, entre 24 de Dezembro de 2003 e 13 de Maio de 2004 (um período de menos de seis meses). Fora pago desta forma de modo a preencher todas as condições para que pudesse ser classificado como um auxílio de emergência, caso a Comissão decidisse que constituía um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado. Em apoio deste argumento de que o adiantamento constituía um auxílio de emergência, a Grécia chamou a atenção para os seguintes aspectos:
- a Olympic Airways era uma empresa em dificuldade, na acepção das Orientações relativas aos auxílios de emergência e à reestruturação;
 - o adiantamento à Olympic Airways constituía um apoio à tesouraria;
 - os montantes adiantados enquanto apoio à tesouraria deviam ser reembolsados num prazo não superior a 12 meses após o pagamento da última prestação à Olympic Airways; a última prestação fora paga em Maio de 2004 e o reembolso devia ser efectuado depois da privatização da Olympic Airlines, em Maio de 2005;
 - a concessão do auxílio de emergência permitira evitar dificuldades sociais graves e severas em toda a Grécia;
 - a Olympic Airways deixaria de ser uma transportadora aérea, prestando apenas outros serviços «não voo», portanto as repercussões negativas para outros Estados-Membros seriam limitadas;
 - o montante do adiantamento era necessário para manter a empresa em actividade durante o período limitado para o qual fora concedido; o montante era proporcionado e comparável a outros montantes de auxílios de emergência autorizados pela Comissão para empresas de dimensão semelhante ou para empresas que exercem a sua actividade no mesmo sector.
- (95) Na opinião da Grécia, a nova lei que protegia a Olympic Airways Services e a Olympic Aviation da execução de decisões judiciais (Lei n.º 3259/2004), era necessária para assegurar o processo de privatização. Esta medida temporária não privava os credores dos seus direitos, mas apenas suspendia a execução de decisões judiciais por um período limitado. Esta protecção temporária contra os credores não se aplicava ao Estado grego ou a outros organismos públicos, aplicando-se apenas à Olympic Airways e à Olympic Aviation. A medida não constituía um auxílio estatal, pois não implicava uma transferência de recursos estatais. (Nos termos da Lei n.º 3185/2003, após a cisão, os credores só podiam intentar uma acção contra a Olympic Airlines relativamente às dívidas transferidas para esta empresa).
- Obrigações de serviço público e designações ao abrigo de acordos bilaterais**
- (96) Na opinião da Grécia, a transferência para a Olympic Airlines das obrigações de serviço público e dos direitos de exploração bilateral de certas rotas eram uma consequência dos direitos de sucessão e estavam em conformidade com o direito das sociedades grego. Estas rotas tinham sido exploradas pela Olympic Airways ou pela Olympic Aviation e as divisões de voo destas empresas tinham sido transferidas para a Olympic Airlines.
- (97) No que se refere à alegação de que a Macedonian tinha uma dívida fiscal pendente de 3,5 mil milhões de EUR, a Grécia explicou que uma dívida fiscal relativa ao período 1993-1997 era objecto de litígio nos tribunais. O montante em causa, incluindo encargos e penalizações, ascendia a 9 106 481,75 EUR e o processo estava ainda em tribunal. A empresa constituiu provisões adequadas na sua contabilidade para este passivo, na pendência da conclusão do processo.

4.3.2 OBSERVAÇÕES DA RYANAIR

- (98) A Grécia rejeitou totalmente as observações da Ryanair, afirmando que esta empresa não desenvolvia actividades no mercado grego, não concorria com a Olympic Airlines e estava a utilizar o procedimento para apresentar argumentos relacionados com o seu próprio debate com a Comissão.

4.4 OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA GRÉCIA APÓS A RECEPÇÃO DA CARTA DE NOTIFICAÇÃO PARA CUMPRIR RELATIVA A UMA INJUNÇÃO DE SUSPENSÃO

- (99) Em 11 de Outubro de 2004, a Comissão enviou à Grécia uma carta de notificação para cumprir informando-a da sua intenção de adoptar uma decisão e exigindo que a Grécia suspendesse qualquer auxílio ilegal até que pudesse ser tomada uma decisão sobre a sua compatibilidade. A carta informava a Grécia de que a Comissão tencionava adoptar tal injunção caso não recebesse, no prazo de dez dias a contar da recepção da carta, informações satisfatórias demonstrando que a Grécia cessara os pagamentos do auxílio aos beneficiários. Foi também solicitado à Grécia que apresentasse as suas observações nessa matéria.
- (100) Em 28 de Outubro de 2004, as autoridades gregas responderam a esta carta de notificação para cumprir. A Grécia alegou que adoptar uma decisão de injunção nessa fase era desproporcionado e injustificado e comprometeria gravemente os esforços significativos que a Grécia estava a envidar no sentido de encontrar uma solução para as dificuldades das empresas. Afirmaram, relativamente às questões substantivas colocadas na carta da Comissão, que visto que a Olympic Airways deixara de ser uma transportadora aérea já não cobrava o *spatosimo*. No que se refere à «conta especial» e ao pagamento de 130 312 450 EUR à Olympic Airlines efectuado através dessa conta, afirmaram que se tratava do comportamento de um investidor prudente ou possivelmente do pagamento de um auxílio de emergência. As autoridades gregas declararam que, na presente fase da investigação, não viam necessidade de uma injunção de suspensão visto que não se registara, desde o início do procedimento, qualquer alteração significativa das circunstâncias e não existiam elementos de prova no que se refere a danos substanciais e irreparáveis que justificassem a adopção dessa injunção.

4.5. OBSERVAÇÕES APRESENTADAS PELA GRÉCIA NO SEGUIMENTO DO ACÓRDÃO NO PROCESSO C-415/03, COMISSÃO/GRÉCIA

- (101) Tal como foi já referido anteriormente, a Comissão dirigiu-se às autoridades gregas em 23 de Maio de 2005 solicitando informações sobre as medidas a adoptar pela Grécia para assegurar o cumprimento do acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-415/03, *Comissão/Grécia*.
- (102) As autoridades gregas responderam por carta de 2 de Junho de 2005 e embora essa carta dissesse principalmente respeito à questão da recuperação, na sequência da

decisão de 2002, será analisada no contexto do presente procedimento na medida em que aborda questões relacionadas com a reestruturação e a privatização previstas, que constituem o objecto da presente investigação.

- (103) Em primeiro lugar, as autoridades gregas desejavam colocar certas questões relacionadas com a recuperação do auxílio junto da Olympic Airways. As autoridades gregas declararam que, nos termos do n.º 33 do acórdão do Tribunal «a transferência em causa abrangia todos os activos da companhia Olympic Airways [...] para a nova sociedade Olympic Airlines», mas esta afirmação não era correcta e vários activos importantes permaneceram na Olympic Airways, que continuou a exercer actividades em vários mercados.
- (104) As empresas que formavam o grupo Olympic Airways estavam a ser privatizadas e os pormenores desta privatização tinham sido já comunicados aos serviços da Comissão. As autoridades gregas tinham a intenção de cumprir plenamente a ordem de recuperação e, depois de os activos da Olympic Airlines terem sido vendidos, as receitas das vendas reverteriam directamente para o Estado grego. Se esse montante não fosse suficiente para cobrir os montantes que deviam ser recuperados, seriam utilizadas as receitas da venda das empresas do grupo Olympic Airways, depositadas na conta especial em nome do Estado grego. Depois de terem sido esgotadas todas essas possibilidades, as autoridades gregas tinham a intenção de liquidar a Olympic Airways.
- (105) A Grécia comprometia-se ainda, caso a venda da Olympic Airlines não permitisse cumprir plenamente a obrigação de recuperação, a garantir que nenhuma disposição geral ou específica da legislação grega isentaria as «empresas sucessoras» (incluindo explicitamente a Olympic Airlines) da obrigação de reembolso do auxílio imposta pela decisão de 2002. Mais especificamente, no que se refere à disposição especial da Lei n.º 3185/2003 que concedia à Olympic Airlines protecção contra os credores no que se refere às dívidas da Olympic Airways contraídas antes da reestruturação, a carta prosseguia, referindo que «nem sequer o Estado grego pode intentar uma acção contra a Olympic Airlines por dívidas da Olympic Airways» e reafirmava a posição da Grécia de que o primado do direito comunitário significava que, no que respeita à recuperação, esta disposição não podia ser utilizada para impedir a aplicação da decisão da Comissão e das regras comunitárias em matéria de auxílios estatais.
- (106) As autoridades gregas esclareceram que o objectivo desta disposição era proteger a Olympic Airlines durante o processo de reestruturação e não protegê-la de uma possível obrigação de recuperação dos auxílios, nos termos da decisão de 2002. Caso a recuperação não pudesse ser efectuada integralmente a nível do grupo Olympic Airways, não seria uma possível, na opinião da Grécia, responsabilizar futuramente a Olympic Airlines pela recuperação, se a empresa sucessora fosse vendida por um preço de mercado razoável em consonância com as Orientações da Comissão para os processos de privatização.

5. RESULTADOS DO ESTUDO DE PERITOS SOLICITADO PELA COMISSÃO

- (107) Antes de a Comissão poder iniciar uma apreciação das questões colocadas aquando do início do procedimento e das informações prestadas pelas autoridades gregas e pelos terceiros, considerou ser necessário analisar a situação económica e financeira actual da Olympic Airways (Olympic Airways Services) e da Olympic Airlines e os progressos realizados a nível do processo de reestruturação e privatização.
- (108) A Comissão contratou para o efeito os serviços de peritos independentes, Moore Stephens, para efectuar um estudo da reestruturação, operações e privatização das várias empresas do grupo Olympic Airways até este momento e apresentar conclusões relativamente ao que acontecera após a reestruturação.
- (109) A Moore Stephens (a seguir denominada «os peritos») efectuou o seu estudo em Atenas, entre 9 e 26 de Maio de 2005. Contou com a colaboração das autoridades gregas e dos seus consultores, bem como pelo facto de as autoridades e os seus consultores terem criado uma sala de dados onde os potenciais compradores interessados no processo de privatização podiam efectuar as suas próprias investigações.

5.1. CONCLUSÕES DOS PERITOS RELATIVAS À REESTRUTURAÇÃO

- (110) Os peritos analisaram a operação de reestruturação e a forma como os activos e os passivos que deviam ser transferidos para a Olympic Airlines ou permanecer na Olympic Airways tinham sido avaliados; referiram que algumas rubricas não estavam em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites (GAAP), gregos ou internacionais. Indicaram que um montante de 30 milhões de EUR, classificado como «goodwill», tinha já sido reconhecido no balanço da Olympic Airways antes da reestruturação. Este montante correspondia à avaliação, efectuada pela direcção da empresa, do nome de marca Olympic, do logótipo Olympic, da marca comercial Olympic Airlines, das faixas horárias e dos acordos bilaterais. Observaram que nem os GAAP gregos, nem os internacionais autorizavam que os activos fixos incorpóreos gerados a nível interno ou o «goodwill» fossem reconhecidos no balanço.
- (111) Um outro aspecto que pode ser considerado preocupante relacionava-se com a avaliação das aeronaves. No momento da cisão, as aeronaves e os motores de aeronaves que eram propriedade da Olympic Airways e da Olympic Aviation tinham sido reavaliados ao valor de mercado corrente. Esta avaliação foi efectuada em 1 de Outubro de 2003 por uma consultora internacional especializada em companhias aéreas, a Airclaims Ltd., estando na ori-

gem de um aumento de cerca de 43,2 milhões de EUR, em comparação com o valor amortizado.

- (112) Os peritos observaram que o balanço de abertura da Olympic Airlines não continha provisões para dívidas de cobrança duvidosa, nas dívidas a receber. Apesar de a direcção da Olympic Airlines estar confiante de que todos os saldos transferidos seriam cobrados, os peritos consideraram que seria irrealista pressupor que não existiam dívidas de cobrança duvidosa. Foi também incluído no balanço de conversão da Macedonian um montante de 825 020 EUR, numa rubrica intitulada «contas a receber de cobrança duvidosa». Os peritos afirmaram que era imprudente incluir este montante nos activos.
- (113) O balanço de abertura da Olympic Airlines continha um activo de 7,9 milhões de EUR da Olympic Airways, estimado pela direcção, que fora anteriormente uma dívida à Macedonian. O passivo correspondente não foi transferido para a Olympic Airlines ao abrigo do disposto na Lei n.º 3185/2003, que permitia que o passivo fosse mantido na Olympic Airways.
- (114) O balanço de abertura incluía, na rubrica «devedores diversos», uma verba de 24,4 milhões de EUR, respeitante a um montante devido pela Olympic Airways relacionado com as receitas líquidas previstas da venda de duas aeronaves A300-600 que eram propriedade da Olympic Airways e que permaneceram no seu balanço e que tinham sido cedidas à Olympic Airlines em regime de locação financeira. A inclusão desta rubrica não estava em conformidade com os GAAP gregos ou internacionais, visto que diz respeito a uma venda ainda não realizada de um activo fixo que não é propriedade da empresa. Dado que a Olympic Airlines parece ter suportado os custos e usufruído dos benefícios dessas aeronaves, as aeronaves poderiam ter sido transferidas para a Olympic Airlines juntamente com as outras aeronaves de que era proprietária, pelo seu valor contabilístico de 19,2 milhões de EUR.
- (115) Os peritos confirmaram que o balanço da Olympic Airlines excluía a maior parte do passivo da Olympic Airways e da Olympic Aviation relacionado com as operações de voo. Em conformidade com o direito das sociedades grego, todos os activos e passivos relacionados com actividades que são objecto de cisão no âmbito da reestruturação de uma empresa deviam ser transferidos. Embora esse exercício implicasse inevitavelmente um certo grau de subjectividade, a legislação não concede à direcção da empresa a opção de ser selectiva nos activos e passivos transferidos. Porém, a Lei n.º 3185/2003 continha disposições que autorizavam a direcção do grupo Olympic Airways a derogar aos requisitos normais da legislação, excluindo selectivamente alguns dos passivos da cisão. Escudando-se na Lei n.º 3185/2003, a direcção excluiu da cisão todos os passivos com mais de um mês.

- (116) Os peritos efectuaram uma comparação entre os passivos transferidos e os que foram excluídos, comparando o extracto do balanço de abertura da Olympic Airlines de 11 de Dezembro de 2003 com os extractos dos balanços de final de exercício da Olympic Airways e da Olympic Aviation de 31 de Dezembro de 2003 (a Olympic Airways e a Olympic Aviation não elaboraram balanços em 11 de Dezembro de 2003).

EXTRACTOS DOS BALANÇOS	Olympic Airlines	Olympic Airways	Olympic Aviation	
	11 de Dezembro de 2003	31 de Dezembro de 2003	31 de Dezembro de 2003	
Provisões para cessação de emprego				
Provisões para pensões de reforma	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Nota 1
Outras	7 616	89 230 530	709 865	Nota 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Dívidas a longo prazo				
Empréstimos bancários	—	148 036 005	—	Nota 2/ Nota 1
Outras dívidas a longo prazo	—	1 018 427	—	Nota 1
	—	149 054 432	—	
Passivos a curto prazo				
Fornecedores	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Nota 1
Dívidas bancárias a curto prazo	—	14 504 809	—	Nota 3/ Nota 1
Adiantamentos de clientes	824 482	—	392 413	Nota 1
Impostos e direitos a pagar (incl. taxas aeroportuárias)	4 045 699	373 549 262	719 901	Nota 1
Contribuições para a segurança social a pagar	2 495 142	147 554 360	—	Nota 1
Parte corrente da dívida a longo prazo	—	22 986 786	—	Nota 2/ Nota 1
Dividendos a pagar	514 739	—	—	
Montantes devidos a filiais	—	4 745 844	—	Nota 1
Outros credores	7 009 156	65 838 943	617 392	Nota 1
Bilhetes pré-pagos	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Contas de regularização				
Despesas acrescidas	—	49 642 845	751 674	Nota 1
Contas de regularização diversas	—	57 328 943	17 664 167	Nota 1
	—	106 971 788	18 415 841	
PASSIVO TOTAL	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Nota 1 Passivo conservado, em conformidade com a Lei n.º 3185/2003.

Nota 2 Empréstimo do ABN Amro.

Nota 3 Empréstimo do Emporiki Bank, pago com as receitas de 130 milhões de EUR, em Fevereiro de 2004.

- (117) Os peritos demonstraram que não foram transferidas para a Olympic Airlines dívidas a longo prazo e que só foram transferidos menos de 10 % das dívidas a curto prazo. O passivo total transferido para a Olympic Airlines (145 milhões de EUR) correspondia apenas a 9,9 % do passivo total das três empresas (1 471 milhões de EUR). As dívidas a curto prazo transferidas para a Olympic Airlines (10 % do passivo total a curto prazo) eram as que datavam de há menos de um mês.
- (118) As principais dívidas que foram conservadas no grupo Olympic Airways eram as dívidas ao Estado, ou seja, ao fisco e à segurança social, no montante de 521 milhões de EUR. Os peritos referiram no seu relatório que a direcção da Olympic Airlines tinha declarado que a sua intenção, ao conservar a maior parte do passivo no grupo Olympic Airways, era permitir que a nova entidade, a Olympic Airlines, continuasse em actividade e avançasse para a privatização. Concluíram, portanto, que caso a direcção do grupo Olympic Airways tivesse transferido todo o passivo das divisões de voo para a Olympic Airlines, a nova empresa confrontar-se-ia com a mesma crise de liquidez que o grupo Olympic Airways, que teria certamente levado à falência e ao encerramento da companhia aérea. Ou seja, por outras palavras, a reestruturação ficaria desprovida de qualquer efeito útil se todo o passivo das divisões de voo do grupo Olympic Airways fosse transferido juntamente com os activos.
- (119) Relativamente à Macedonian, foi excluída do balanço uma provisão fiscal no montante de 9,1 milhões de

EUR relacionada com as conclusões de uma auditoria fiscal abrangendo os anos de 1992-1997. Não tinham sido constituídas provisões fiscais para a Macedonian para os anos de 1998-2003. Não tinha sido ainda efectuada uma auditoria ao departamento fiscal. A direcção não tinha constituído provisões fiscais porque considerara que nesse período não seria exigível imposto sobre os lucros. A Macedonian obteve lucros em 2001, 2002 e 2003.

- (120) Os peritos concluíram que os activos transferidos para a Olympic Airlines foram sobreavaliados. Efectuaram uma avaliação dos activos transferidos e concluíram que na avaliação efectuada pela direcção do grupo Olympic Airways (130 312 459 EUR), que não fora validada por um auditor independente, esses activos tinham sido significativamente sobrevalorizados, na sua opinião em mais de 90 milhões de EUR. Aplicando técnicas contabilísticas reconhecidas ao abrigo dos GAAP gregos e internacionais, os peritos reformularam o balanço da Olympic Airlines de modo a reflectir as questões atrás referidas, na medida em que podiam ser quantificadas: deste exercício resultou uma redução do valor dos activos líquidos transferidos para a Olympic Airlines de 130 milhões de EUR, para 38 milhões de EUR. Mesmo aceitando que a valorização implica um certo grau de subjectividade, afirmaram que a discrepância entre os dois montantes era dificilmente explicável e concluíram que a Olympic Airlines foi sobrevalorizada ⁽¹¹⁾.

Rubrica	Balanço de abertura (EUR)	Ajustamento (EUR)	Balanço de abertura ajustado (EUR)	Explicação
1. «Goodwill»	30 000 000	(30 000 000)	—	Retirar o «goodwill» gerado internamente
2. Aeronaves próprias	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Aeronaves do Estado a valores amortizados
3. Dívidas comerciais a receber	51 336 137	Estimativa direcção	Estimativa direcção	Retirar dívidas comerciais a receber de cobrança duvidosa
4. Montante devido pela Olympic Airways	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Reformular montante real da dívida da Olympic Airways
5. Contas a receber (Macedonian)	825 020	(825 020)	—	Retirar contas a receber de cobrança duvidosa (Macedonian)
6a. Devedores diversos	24 674 196	(24 674 196)	—	Retirar dívida relacionada com a venda futura da aeronave
6b. Aeronaves próprias	—	19 175 961	19 175 961	Incluir aeronaves a vender pelo valor contabilístico
7. Dívidas a pagar > 1 mês	—	Avaliação da direcção	Avaliação da direcção	Incluir dívidas a pagar > 1 mês
8. Provisões fiscais 1992-1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Incluir provisões fiscais (Macedonian) 1992-1997
9. Provisões fiscais 1998-2003	—	Estimativa da direcção	Estimativa da direcção	Incluir provisões fiscais (Macedonian) 1998-2003
Total		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Os peritos observaram que esta avaliação não foi uma auditoria ao balanço de abertura e que os ajustamentos efectuados não incluíam necessariamente todos os que seriam exigíveis caso fosse efectuada uma auditoria.

- (121) Os peritos referiam no seu relatório que o balanço de abertura da Olympic Airlines e os balanços de conversão tinham sido elaborados pelos contabilistas da empresa, a Deloitte & Touche, com base em informações prestadas pela direcção, mas que não tinham sido objecto de uma auditoria ou de qualquer outra avaliação independente. Nos termos do direito das sociedades grego normal, deveria existir um parecer, elaborado por auditores independentes, comprovando que os valores dos balanços de conversão tinham sido extraídos correctamente da contabilidade da empresa. Porém, a Lei n.º 3185/2003 autorizava a Olympic Airlines a dispensar este parecer, exigindo apenas que os auditores elaborassem os balanços, sem serem obrigados a emitir um parecer sobre os mesmos.
- (122) Os peritos não puderam concluir se foi a Deloitte & Touche que efectivamente elaborou os balanços ou se estes foram elaborados pela direcção. O relatório da Deloitte & Touche sobre o trabalho executado era um relatório descritivo, que explicava a composição dos balanços e em que os autores sublinhavam que «não efectuámos qualquer auditoria nem qualquer outra análise independente» e que os balanços de conversão eram «da responsabilidade total, absoluta e exclusiva» da direcção.
- (123) Por consequência, os peritos concluíram que, além das questões do tratamento contabilístico correcto referidas na conclusão anterior, os valores do balanço de abertura não eram na generalidade seguros, devido ao facto de não ter sido efectuada uma auditoria ou qualquer outro controlo independente desse trabalho. Os peritos referiram também, em apoio desta conclusão, o relatório dos auditores relativo às demonstrações financeiras da Olympic Airlines para o exercício encerrado em 31 de Dezembro de 2003, duas semanas e meia depois do balanço de abertura, em que os auditores expressavam reservas relativamente ao balanço de abertura da empresa. Os auditores declararam que não estavam em posição de confirmar os valores do «goodwill», da avaliação dos activos fixos e das dívidas e créditos transferidos das empresas componentes para a Olympic Airlines e, por conseguinte, não emitiram um parecer sobre os mesmos.
- (124) A Lei n.º 3185/2003 prevê a concessão de um adiantamento financeiro do Estado grego para cobrir as obrigações financeiras da Olympic Airways e da Olympic Aviation no decurso do processo de conversão e liquidação, cujo montante seria calculado com base no valor nominal das acções da Olympic Airlines. Os peritos concluíram que era do interesse do grupo Olympic Airways [...] (*) maximizar o capital social inicial da Olympic Airlines, atribuindo um valor máximo aos activos transferidos e reduzindo a um valor mínimo o passivo transferido. O valor dos activos líquidos transferidos e, por sua vez, o valor nominal do capital social da Olympic Airlines ascendia a 130 milhões de EUR. O Governo grego pagou este montante à Olympic Airways, em conformidade com a Lei n.º 3185/2003.
- (125) Os peritos concluíram que, se tivessem sido utilizadas práticas contabilísticas reconhecidas, o Governo grego poderia ter pago à Olympic Airways uma contribuição muito inferior, ao abrigo de Lei n.º 3185/2003. Tendo em conta a situação de tesouraria da Olympic Airways e da Olympic Airlines à data da reestruturação, essa redução dos fundos disponibilizados pelo Governo teria tido repercussões significativas na capacidade de a Olympic Airways e de a Olympic Airlines se manterem em actividade.
- (126) Os peritos concluíram ainda que o processo de cisão, privatização e venda dos activos teve por resultado final que o grupo Olympic Airways ficou sem quaisquer actividades comerciais, conservou um mínimo de activos e ficou com dívidas de centenas de milhões de EUR. As disposições da lei de falências grega seriam provavelmente aplicadas à Olympic Airways e à Olympic Aviation e essas empresas entrariam em liquidação. Os custos seriam suportados pelos credores, principalmente pelo Estado grego.

5.2. CONCLUSÃO DOS PERITOS SOBRE A OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) APÓS A REESTRUTURAÇÃO

- (127) Os peritos analisaram a situação da Olympic Airways (Olympic Airways Services) após a decisão de 11 de Dezembro de 2003. A empresa tinha continuado a registar prejuízos e esses prejuízos tinham reduzido os fundos próprios e as reservas da empresa e prejudicado seriamente as suas possibilidades de obtenção de empréstimos.

5.2.1. SITUAÇÃO DA OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) PERANTE O FISCO E A SEGURANÇA SOCIAL

- (128) Os peritos constataram que o balanço da Olympic Airways incluía grandes dívidas ao fisco e à segurança social. Esse passivo tinha vindo a aumentar de ano para ano, pois os pagamentos às autoridades fiscais não satisfaziam as obrigações fiscais anuais da empresa. As dívidas ao fisco relacionavam-se principalmente com o imposto sobre o rendimento dos trabalhadores de há vários anos e incluíam também dívidas relacionadas com as taxas aeroportuárias, o IVA e o imposto sobre os lucros. No âmbito da cisão das operações de voo para a Olympic Airlines foram apenas transferidas para a nova entidade as dívidas ao fisco e à segurança social correspondentes a um mês. As dívidas à segurança social relacionavam-se sobretudo com o principal fundo de pensões da empresa. Em 2003 e 2004, esse passivo registou um aumento total de 137 milhões de EUR. Nesse período, a empresa efectuou pagamentos no montante de 7,7 milhões de EUR por força de um acordo de liquidação das dívidas dos anos anteriores a 2003.

(*) Informações abrangidas pelo sigilo profissional.

(milhões de EUR)

	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Impostos	219	374	431
Segurança social	54	148	196
Total	273	522	627

(*) Valores extraídos das demonstrações financeiras auditadas (certificadas).

(**) Projecto, valores não auditados extraídos dos registos contabilísticos da Olympic Airways.

Nota: os valores de 2005 não estão disponíveis, pois os registos contabilísticos da Olympic Airways não foram actualizados após de 31 de Dezembro de 2004.

(129) Os peritos observaram que no relatório de auditoria da Olympic Airways relativo a 2003 se afirmava que a contabilidade e os registos da empresa não respeitavam, em grande medida, as disposições da legislação fiscal. Afirmava-se também no relatório que as auditorias fiscais relativas aos anos de 1998 e 1999 tinham concluído que a contabilidade e os registos eram inadequados e que visto que a empresa não tinha sido auditada pelas autoridades fiscais relativamente aos anos de 2000 a 2003, inclusive, as suas obrigações fiscais relativas aos anos de 1998 a 2003, inclusive, não eram definitivas.

(130) Os peritos concluíram que a Olympic Airways tinha antecedentes de pagamento incompleto das suas dívidas ao fisco e à segurança social que datavam de há vários anos. No final de 2002 o passivo total era já importante, ascendendo a 273 milhões de EUR e, entretanto, continuou a aumentar significativamente. O passivo estimado era de 627 milhões de EUR no final de 2004, ou seja, superior a 75 % do volume de negócios anual combinado da Olympic Airlines e do grupo Olympic Airways em 2003. Acrescentaram que o facto de a Olympic Airways não satisfazer integralmente as suas obrigações fiscais proporcionou vantagens de tesouraria à empresa, antes e depois da reestruturação.

5.2.2. TRANSFERÊNCIA DE 130 312 459 EUR PARA A OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES)

(131) Entre 24 de Dezembro de 2003 e 13 de Maio de 2004, o Governo grego efectuou transferências de fundos a favor do grupo Olympic Airways no montante total de 130 312 459 EUR, em sete fracções. Estas transferências foram analisadas pelos peritos, para verificar as modalidades de pagamento e a sua utilização subsequente.

(132) Os fundos foram pagos ao abrigo da Lei n.º 3185/2003, com base no valor nominal do capital social da nova empresa Olympic Airlines. Nos termos da lei, o montante destinava-se «ao pagamento das indemnizações por despedimento e das restantes despesas relacionadas com a reforma dos trabalhadores, em quaisquer condições, bem

como à cobertura das obrigações financeiras da Olympic Airways e da Olympic Aviation no decurso do processo de conversão e liquidação».

(133) Os peritos constataram que as transferências tinham sido efectuadas em datas em que não havia na conta bancária da Olympic Airways fundos suficientes. Foi constatado um padrão evidente de utilização gradual das transferências do Governo, ao longo de várias semanas, quando as receitas de outras origens não eram suficientes para fazer face aos pagamentos. Quando a conta bancária estava quase a ficar a zero, era efectuada outra transferência e o processo repetia-se.

Data de transferência	EUR
24 de Dezembro de 2003	32 960 288
14 de Janeiro de 2004	10 091 143
30 de Janeiro de 2004	35 356 335
13 de Fevereiro de 2004	10 000 000
8 de Abril de 2004	8 000 000
22 de Abril de 2004	12 000 000
13 de Maio de 2004	21 904 693
Total	130 312 459

(134) Com base neste calendário de pagamentos e em informações prestadas pela direcção da Olympic Airways, [...]. Os peritos concluíram que a direcção da Olympic Airways tinha, aparentemente, interpretado o conceito de despesas com reformas e outras despesas de reestruturação da forma mais lata possível, a fim de cobrir todos os tipos de despesas, por parte da Olympic Airways, no período compreendido entre a cisão da Olympic Airlines e a conclusão da privatização. Foi difícil verificar a análise da utilização dos financiamentos pela Olympic Airways, pois os fundos da «conta especial» não estavam diferenciados de todos os outros fundos depositados na conta bancária principal da empresa, mas a direcção da Olympic Airways comunicou que os fundos tinham sido despendidos da seguinte forma:

Categoria de despesa	EUR
Locação de aeronaves	51 012 257
Pagamento de reformas	29 953 077
Salários	34 407 994
Reembolso de um empréstimo - Emporiki Bank	14 939 131
Total	130 312 459

5.2.3 REEMBOLSO, PELO ESTADO GREGO, DE PARTE DO EMPRÉSTIMO CONCEDIDO À OLYMPIC AIRWAYS PELO ABN AMRO BANK

- (135) Em 9 de Fevereiro de 2001, a Olympic Airways celebrou um contrato de empréstimo com o ABN Amro Bank relativo a um montante de 182 198 160 EUR destinado a financiar a realocação da Olympic Airways no novo Aeroporto Internacional de Atenas.
- (136) O empréstimo devia ser reembolsado em dezasseis prestações semestrais de 11 387 385 EUR cada, acrescidas de juros, entre 9 de Agosto de 2003 e 9 de Fevereiro de 2011 e era acompanhado por uma garantia estatal que concedia ao ABN Amro o direito de exigir directamente ao Estado o cumprimento das obrigações de pagamento da Olympic Airways.
- (137) Nos termos da cisão das operações de voo para a Olympic Airlines, em 11 de Dezembro de 2003, o empréstimo permaneceu no passivo da Olympic Airways. Em 31 de Dezembro de 2003, a Olympic Airways tinha pago uma prestação prevista do empréstimo e a dívida registada no seu balanço ascendia a 170 810 775 EUR.
- (138) Na sua análise dos registos contabilísticos da Olympic Airways, os peritos constataram que o ABN Amro invocara a garantia do Governo relativamente à segunda, à terceira e à quarta prestação do empréstimo. Por consequência, o Estado grego pagara as seguintes prestações, em nome da Olympic Airways:

Data de pagamento	Montante pago (EUR)
10 de Maio de 2004	12 390 090 (*)
8 de Outubro de 2004	12 288 017 (*)
9 de Março de 2005	12 267 250 (*)
Total	36 945 357

(*) Capital e juros

- (139) Os peritos constataram também que o Governo solicitara às autoridades fiscais gregas que recuperassem o montante da dívida da Olympic Airways. As autoridades fiscais gregas apresentaram notas de débito à Olympic Airways, solicitando o pagamento. Este montante foi registado na contabilidade da Olympic Airways como uma dívida às autoridades fiscais, mas não tinha sido ainda reembolsado.

5.2.4. LOCAÇÃO FINANCEIRA DE AERONAVES (A340)

- (140) Na sua análise da contabilidade da Olympic Airways, os peritos constataram que em 24 de Setembro de 2004 o

Estado grego tinha efectuado pagamentos no montante total de 11 774 684 EUR relativos a duas aeronaves A340, na sua qualidade de fiador de dois acordos de locação financeira celebrados com o Crédit Lyonnais. Os pagamentos diziam respeito à prestação semestral devida em 29 de Julho de 2004, ao abrigo dos contratos de locação das aeronaves.

- (141) Os peritos constataram que o Governo solicitara às autoridades fiscais gregas que recuperassem este montante junto da Olympic Airways. As autoridades fiscais gregas tinham apresentado notas de débito à Olympic Airways, solicitando o pagamento desta dívida. O montante foi registado na contabilidade da Olympic Airways como uma dívida às autoridades fiscais, mas não foi ainda reembolsado.

5.2.5. FINANCIAMENTO DIRECTO DA OLYMPIC AIRWAYS EM NUMERÁRIO PELO ESTADO

- (142) Os peritos da Comissão constataram também que em 9 de Agosto de 2004 o Estado grego efectuou um pagamento directo em numerário de 8,2 milhões de EUR à Olympic Airways. Este montante tinha sido pago pelo Estado como um adiantamento à Olympic Airways dos fundos depositados por esta empresa numa conta bloqueada, como garantia dos pagamentos da locação financeira de duas aeronaves A340 ao Crédit Lyonnais. O Crédit Lyonnais concordara em autorizar a libertação do montante depositado na conta bloqueada após a realização da transferência dos contratos de locação das aeronaves da Olympic Airways para o Estado (através de novação), o que devia acontecer em Dezembro de 2004. A transferência dos contratos para o Estado teve de facto lugar em Dezembro de 2004.
- (143) Quando a Olympic Airways recuperou os fundos depositados na conta bloqueada, em Dezembro de 2004, não reembolsou o adiantamento do Estado. Em 23 de Março de 2005, o Estado escreveu à Olympic Airways solicitando o reembolso desse montante, acrescido de juros. À data de apresentação do seu relatório final à Comissão, em 14 de Junho de 2005, os peritos confirmaram que a Olympic Airways não tinha reembolsado esse montante ao Estado.

5.2.6. OUTRAS DESPESAS

- (144) Na sua análise da contabilidade da Olympic Airways, os peritos constataram que em 31 de Dezembro de 2004 o saldo credor registava um montante de 8 milhões de EUR, devidos ao Organismo de Telecomunicações grego (OTE). O livro de razão geral da Olympic Airways indicava que a esta empresa não tinha pago ao OTE, em 2003 e 2004, os montantes relacionados com serviços prestados nalguns locais. Desse saldo, 4,5 milhões de EUR diziam respeito a períodos anteriores a 2003.

5.3. CONCLUSÕES DOS PERITOS SOBRE A OLYMPIC AIRLINES APÓS A REESTRUTURAÇÃO

5.3.1. RESULTADOS DA OLYMPIC AIRLINES EM 2004

(145) Os peritos constataram que a Olympic Airlines tinha registado um ano comercial difícil, que se traduzira em perdas de exploração de 94,5 milhões de EUR, para um volume de negócios de 616,7 milhões de EUR, e em prejuízos líquidos antes de impostos de 87,1 milhões de EUR, no mesmo exercício. Inclusivamente em termos de resultados brutos de exploração (volume de negócios menos custos directos dos serviços), a empresa tinha obtido apenas lucros de 4 milhões de EUR. A demonstração de resultados de 2003 incluía, nas rubricas de extraordinários, uma provisão de 13,0 milhões de EUR, dos quais 12,6 milhões de EUR foram anulados e levados a resultados em 2004. Portanto, era mais correcto considerar que os prejuízos de 2004 ascenderam a 99,7 milhões de EUR, e não a 87,1 milhões de EUR.

(146) Os peritos observaram que o valor dos activos líquidos da empresa (24,3 milhões de EUR) tinha baixado para 18,6 % do capital social, de 130,4 milhões de EUR, no final de 2004. Além disso, se o «goodwill», avaliado em 18 milhões de EUR, fosse eliminado, os activos líquidos ficariam reduzidos a 4,8 % do capital social. A Lei n.º 2190, que rege as sociedades anónimas, exigia que quando o património líquido de uma empresa descia abaixo de 50 % do capital social, era obrigatório convocar uma assembleia geral de accionistas e adoptar medidas que permitissem restabelecer o equilíbrio do balanço da empresa e, portanto, garantir a protecção dos credores, o que não se verificou no caso em apreço. Ao abrigo da mesma lei, se o património líquido de uma empresa descesse abaixo de 10 % do capital social, o Ministério do Comércio tinha competência para retirar a licença comercial à empresa. Os peritos observaram, porém, que esta medida só era aplicada em última instância e raramente o tinha sido na prática.

(147) Segundo a direcção da Olympic Airlines, as principais razões que explicam estes resultados são as seguintes:

— uma resposta negativa do mercado turístico à reestruturação do grupo Olympic Airways, que se traduziu numa redução do número de reservas no período de férias do Natal de 2003/Ano Novo de 2004;

— as greves do pessoal de cabine verificadas entre Dezembro de 2003 e Fevereiro de 2004, que estiveram na origem do cancelamento de voos, de uma redução do número de reservas e de um aumento dos custos, no mesmo período;

— os custos suplementares relacionados com a reestruturação, incluindo a necessidade de contratar um número de pilotos significativamente superior ao que estava previsto, e um aumento dos custos de locação e do número de «wet leases» em relação às previsões.

(148) Dado que a Olympic Airlines não dispunha de reservas de tesouraria para financiar esses prejuízos, os peritos concluíram que as suas únicas opções consistiam em contrair empréstimos ou negociar prazos de pagamento

alargados junto dos seus fornecedores. Os peritos efectuaram uma análise dos fluxos de tesouraria da empresa em 2004 e demonstraram que tinha sido posta em prática esta última opção, pois as dívidas a credores tinham aumentado [...] milhões de EUR durante o ano. Os aumentos mais significativos das dívidas a fornecedores incluíam: um montante de [...] milhões de EUR em dívida ao AIA, que em 2003 fora de [...] milhões de EUR. Em Abril de 2005, a Olympic Airlines concluíra com o AIA um acordo de liquidação para o pagamento de [...] milhões de EUR da dívida de [...] milhões de EUR [...] pendente nessa data. As condições do acordo consistiam na realização de pagamentos mensais fixos entre 30 de Abril de 2005 e 30 de Novembro de 2005. Outra componente significativa da dívida da Olympic Airlines em 31 de Dezembro de 2004 era um saldo de [...] milhões de EUR devido à Olympic Aviation; este montante tinha aumentado desde 31 de Dezembro de 2003, data em que ascendia a [...] milhões de EUR.

(149) Relativamente às actividades da Olympic Airlines em 2005, os peritos observaram que não estavam disponíveis as demonstrações financeiras para os períodos posteriores a 31 de Dezembro de 2004, mas que com base noutros registos financeiros e em contactos com a direcção, concluíram que a Olympic Airlines sofrera novos prejuízos no primeiro trimestre de 2005. Tal como em anos anteriores, esses prejuízos estiveram na origem de novas dificuldades de tesouraria e obrigaram a direcção a procurar soluções de financiamento a curto prazo. Foi obtida liquidez suplementar através do atraso nos pagamentos ao Aeroporto Internacional de Atenas, tendo sido prestadas garantias sob a forma de hipotecas de aeronaves, no montante total de 36 milhões de EUR.

(150) Os peritos concluíram que a actividade comercial da Olympic Airlines era acentuadamente cíclica, como demonstrado pelos fluxos de tesouraria negativos dos meses de Outubro a Março, compensados por fluxos de tesouraria positivos nos meses de Abril a Setembro. Este ciclo repetia-se todos os anos. As entradas líquidas dos meses de Verão não compensavam completamente as saídas líquidas dos meses de Inverno, pelo que em termos globais se verificava uma necessidade crescente de recursos suplementares. Não foi possível determinar claramente a partir de que data os fluxos de tesouraria anuais da empresa começariam a ser positivos, mas a direcção esperava que, com o novo proprietário, tal se verificasse em 2006, no melhor dos casos, ou o mais tardar em 2007.

5.3.2. IMPOSTOS (IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO DAS PESSOAS SINGULARES, IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO DAS PESSOAS COLECTIVAS, SEGURANÇA SOCIAL E IVA)

(151) O peritos analisaram as contas, os livros de contabilidade e os registos da Olympic Airlines relativos ao imposto sobre o rendimento dos trabalhadores, às contribuições para a segurança social e ao IVA, no período de Dezembro de 2003 a Maio de 2005. Observaram que nos termos da cisão das operações de voo para a Olympic Airlines só foram transferidas para esta empresa as dívidas fiscais e à segurança social correspondentes a um mês, relativas ao pessoal da Olympic Airways transferido para a Olympic Airlines.

- (152) Os peritos constataram que a Olympic Airlines tinha contabilizado e pago correctamente o IVA durante este período. (152) O montante total das dívidas da Olympic Airlines ao fisco e à segurança social, e portanto ao Estado grego, registou um aumento de 20,2 milhões de EUR entre Dezembro de 2003 e Dezembro de 2004. Este montante estava incluído nos 94,4 milhões de EUR da dívida total da Olympic Airlines.
- (153) As contribuições para a segurança social dos trabalhadores e da entidade patronal (IKA) foram contabilizadas e pagas ao Estado dentro dos prazos até Outubro de 2004. Entre esta data e Fevereiro de 2005, não foram efectua-

dos pagamentos. Em Março de 2005, a empresa celebrou um acordo de liquidação com as autoridades fiscais, para o pagamento da dívida pendente de [...] milhões de EUR em 18 prestações mensais, a partir de Março de 2005, que na prática converteu o saldo em dívida num empréstimo a dezoito meses. Desde Março de 2005, a empresa tem cumprido este acordo e saldado os seus pagamentos mensais.

- (154) Os peritos constataram que a Olympic Airlines tinha contabilizado e pago correctamente o IVA durante este período.

5.3.3. AERONAVES

Tipo de aeronave	Número	[...]	N.º de lugares	Propriedade
Airbus A340-313	4	[...]	295	Locação
Airbus A300-65	3	[...]	269	Locação
Boeing 737-400	14	[...]	150	7 próprios/7 em locação
Boeing 737-300	2	[...]	136	Locação
Boeing 717-200	3	[...]	100	Locação
ATR-72-320	7	[...]	68	Próprios
ATR-42-320	6	[...]	50	4 próprios/2 em locação
DHC-8	4	[...]	37	Locação
Total	43			

- (155) Os peritos referiram no seu relatório que a Olympic Airlines tinha iniciado a sua actividade com uma frota de 43 aeronaves, 18 de propriedade própria e 25 em locação. Desde essa altura, o número de aeronaves de propriedade da Olympic Airlines manteve-se inalterado e o número de aeronaves em locação foi reduzido em três. As duas aeronaves Airbus A300-600 de propriedade da Olympic Airways, cedidas em regime de locação à Olympic Airlines, foram vendidas em Fevereiro de 2005 e a locação de um Boeing 737-3000 não foi renovada quando caducou, em Março de 2005.

5.3.3.1. Locações operacionais

- (156) A Olympic Airlines utiliza aeronaves da Olympic Airways e da Olympic Aviation (Olympic Airways Services) em regime de sublocação e, no caso de quatro locações financeiras, esses contratos são celebrados directamente com o Estado grego (ver secção 5.3.3.2). Dezoito aeronaves eram na altura utilizadas ao abrigo de contratos de locação operacional, celebrados directamente com os locadores, ou de contratos de sublocação celebrados com a Olympic Airways ou a Olympic Aviation (Olympic Airways Services). À medida que os contratos de locação entre os locadores e a Olympic Airways e a Olympic Aviation (Olympic Airways Services) caducavam, a Olympic Airlines celebrou novos contratos de locação directamente com os locadores.

- (157) Os peritos constataram que quando as aeronaves eram objecto de sublocação junto da Olympic Airways ou da Olympic Aviation (Olympic Airways Services), os encargos de sublocação eram inferiores aos da locação original. Quando indagaram junto da direcção da Olympic Airlines a razão e a justificação desse facto, foi-lhes respondido que os contratos de sublocação eram celebrados a preços de mercado. Segundo a direcção da Olympic Airlines, a Olympic Airways (Olympic Airways Services) era beneficiada com o acordo, porque obtinha um locatário para a sua aeronave. A Olympic Airlines salientou também que poderia obter a locação da aeronave junto de outro locador se a Olympic Airways não oferecesse preços de mercado. A Olympic Airlines era beneficiada visto que conseguia obter a locação da aeronave a preços que considerava serem os preços correntes de mercado, e não aos preços mais elevados que tinha obtido ao abrigo dos contratos originais.

- (158) Os peritos efectuaram uma comparação entre os preços da locação original e os preços de sublocação e concluíram que, no ano que terminou em 31 de Dezembro de 2004, os encargos totais de sublocação, pela Olympic Airlines, de aeronaves da Olympic Airways ascenderam a 29,7 milhões de EUR, enquanto os custos totais da locação original pagos pela Olympic Airways pelas mesmas aeronaves, no mesmo período ascendiam a 67,3 milhões de EUR. Os custos de locação suportados, em última instância, pela Olympic Airways, foram assim de 37,6 milhões de EUR (55 % do custo total da locação).

5.3.3.2. *Locações financeiras*

- (159) Os peritos referiram no seu relatório que, na sequência da cisão inicial, quatro aeronaves Airbus A340-300 cuja locação tinha sido garantida pela Grécia, tinham inicialmente sido objecto de uma sublocação à Olympic Airlines pela Olympic Airways. Porém, devido às incertezas existentes no que se referia ao futuro da Olympic Airways e da Olympic Airlines à data da cisão, as instituições financeiras em causa (os locadores) tinham imposto condições de pagamento e de garantia mais onerosas relativamente às locações. O Estado grego, a fim de tornar essas condições menos gravosas, tanto para a Olympic Airways, como para si próprio na qualidade de fiador, decidiu substituir-se à Olympic Airways e transferir as locações originais das quatro aeronaves da Olympic Airways para o Estado (através de novação), duas em Dezembro de 2004 e duas em Abril de 2005. Os peritos observaram que para que essa transferência pudesse ser efectuada legalmente, era necessário que o Parlamento grego promulgasse nova legislação (artigo 53.º da Lei n.º 3283/2004).

Aeronave	Reg. n.º	Preço da locação original Olympic Airways/Estado-locador	Preço da sublocação Olympic Airways/Olympic Airlines	Preço da sublocação Estado/Olympic Airlines (após a novação)
Airbus A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data do acordo de locação		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
Airbus A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data do acordo de locação		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
Airbus A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data do acordo de locação		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
Airbus A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data do acordo de locação		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Nota 1: Os pagamentos da locação original são semestrais e efectuados após o seu vencimento.

Nota 2: Os pagamentos da sublocação são mensais e antecipados.

Nota 3: Todos os pagamentos indicados no quadro são mensais.

Os pagamentos mensais da locação original baseiam-se nos pagamentos anuais de 2004, divididos por 12.

Nota 4: Os montantes não incluem juros.

- (160) Os peritos efectuaram também uma comparação entre os preços da locação original e os preços de sublocação destas quatro aeronaves. Constataram que os preços da locação original pagos pelo Estado ascendiam a cerca de 750 000 EUR por mês, ao passo que os encargos de sublocação variavam entre cerca de 400 000 e 500 000 EUR por mês. Efectivamente, o Estado grego registava todos os meses um prejuízo de 250 000 a 350 000 EUR com cada uma destas quatro aeronaves.

- (161) Os peritos referiram também que entre Dezembro de 2004 e o fim de Março de 2005, a Olympic Airlines não efectuou pagamentos ao Estado relativamente aos dois A340s sublocados ao Estado. No fim de Março de 2005, a dívida da Olympic Airlines ao Governo relacionada com estas duas sublocações ascendia a 5,1 milhões de EUR. A Olympic Airlines pagou este montante em Abril de 2005, juntamente com o custo da locação desse mês.

5.3.4. SPATOSIMO

- (162) Os peritos referiram no seu relatório que entre Dezembro de 2003, data de início da actividade da Olympic Airlines, e 31 de Dezembro de 2004, as taxas aeroportuárias cobradas pela Olympic Airlines aos seus clientes ascenderam a [...] milhões de EUR e tinham sido pagos às autoridades fiscais [...] milhões de EUR. Em Março de 2004 e desde Junho até Setembro de 2004, os pagamentos às autoridades fiscais foram efectuados dentro dos prazos (no dia 20 do mês seguinte ao da cobrança). Relativamente aos restantes meses entre Dezembro de 2003 e Março de 2005, os pagamentos foram efectuados com um atraso que oscilava entre um e cinco meses. O saldo em 31 de Dezembro de 2004, que era de [...] milhões de EUR, representava as cobranças de cerca de três meses. Em 31 de Março de 2005, o montante das taxas aeroportuárias em dívida era de [...] milhões de EUR, representando aproximadamente as cobranças de dois meses e meio.

5.3.5. ENCARGOS PAGOS PELA OLYMPIC AIRLINES À OLYMPIC AIRWAYS SERVICES RELATIVOS À MANUTENÇÃO EM ESCALA E AO APOIO TÉCNICO

- (163) Dado que a Olympic Airlines integra apenas as divisões de voo da Olympic Airways e da Olympic Aviation, não tem capacidade para assumir, por si, as funções acessórias essenciais ao funcionamento de uma companhia aérea (manutenção de linha, reabastecimento, assistência em escala, etc.) e tem de pagar a terceiros que executam esses serviços. A Comissão encarregou os peritos de verificar a asserção das autoridades gregas de que a Olympic Airlines pagava preços de mercado por esses serviços e que, portanto, os contratos tinham sido celebrados em condições de concorrência equitativas.
- (164) Os peritos referiram que foram celebrados sete contratos entre a Olympic Airlines e a Olympic Airways Services (incluindo a Olympic Aviation e a Olympic Catering) relativos a uma série de serviços que incluíam assistência em escala, manutenção técnica, movimentação da carga e tratamento do correio, gestão dos armazéns, apoio contabilístico e de consultoria, formação dos recursos humanos e serviços gerais de programação dos itinerários de voo, serviços de tecnologias da informação e telecomunicações e *catering*. Os peritos constataram que, em 2004, as empresas do grupo Olympic Airways prestaram à Olympic Airlines serviços no valor de cerca de [...] milhões de EUR. Os principais contratos de serviços entre a Olympic Airlines e o grupo Olympic Airways diziam respeito a serviços de assistência em escala e manutenção. A Olympic Airlines recorria ao grupo Olympic Airways para prestar [...] % dos seus serviços de assistência em escala e todos os serviços de manutenção. Os honorários contratados em 2004, com base nos voos programados, ascendiam a [...] milhões de EUR para a assistência em escala e a [...] milhões de EUR para a manutenção.
- (165) Os peritos da Comissão analisaram os preços cobrados pelo grupo Olympic Airways à Olympic Airlines e a outras companhias aéreas. Constatou-se que os preços dos serviços de assistência em terra cobrados à Olympic Airlines eram mais baixos, mas este facto foi atribuído pela direcção da Olympic Airlines a factores comerciais, pois a Olympic Airlines era o maior cliente e, como tal, beneficiava de descontos com base no volume. No que se refere aos serviços de *catering*, a Olympic Airlines parecia pagar preços de mercado e, no que respeita aos serviços de manutenção técnica, a Olympic Airways facturava esses serviços à Olympic Airlines numa base diferente da dos outros clientes, o que tornou impossível uma comparação fiável. A direcção da Olympic Airlines afirmou que, a seu ver, os preços de todos os serviços prestados pela Olympic Airways eram negociados em condições de mercado e correspondiam ao justo valor de mercado.

5.3.6. TAXAS DO AIA

- (166) O AIA é uma empresa participada a 55 % pelo Estado, responsável pela construção, funcionamento e desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Atenas. Apesar de o Estado deter uma participação maioritária na em-

presa, esta é gerida como uma empresa do sector privado, ao abrigo do Acordo de Desenvolvimento do Aeroporto, e não está sujeita à legislação aplicável às entidades controladas pelo Estado grego.

- (167) O AIA era, e é, o principal credor da Olympic Airways/Olympic Airlines, com encargos anuais de cerca de 60 milhões de EUR. Dado que os custos do AIA constituem uma componente tão importante da base de custos da Olympic Airlines, foi necessário que os peritos analisassem a relação entre a Olympic Airlines e o AIA, a fim de determinar se tinham sido concedidas à companhia aérea condições favoráveis susceptíveis de constituir um apoio indirecto do Estado. Os peritos determinaram que o passivo e os pagamentos da Olympic Airlines ao AIA no período compreendido entre o início da actividade da empresa e 19 de Maio de 2005 foram os seguintes:

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

- (168) Os peritos referiram no seu relatório que o AIA cobrava taxas às companhias aéreas por uma série de serviços prestados pelo aeroporto, que incluíam direitos de aterragem e de estacionamento das aeronaves, serviços de segurança e utilização das infra-estruturas de assistência em escala. As taxas eram cobradas a preços fixos, estabelecidos num documento publicado pelo AIA em Junho de 2003, que fornecia orientações aos clientes, as condições de utilização e um calendário das taxas de tráfego. Os prazos de pagamento habituais eram de 20 dias de calendário. Os pagamentos em atraso estavam sujeitos a juros de mora, a uma taxa superior em 3 % à Euribor.
- (169) Os peritos tiveram conhecimento de que, em fins de 2004, a Olympic Airlines tinha celebrado um acordo financeiro de liquidação com o AIA, que permitia à Olympic Airlines liquidar as facturas do AIA no prazo de 45 dias, em vez dos 20 dias aplicáveis ao abrigo das condições normais de pagamento do AIA. Este alargamento do prazo de pagamento era aplicável entre 1 de Julho de 2004 e 28 de Fevereiro de 2005. A troca da concessão deste prazo de pagamento alargado, a Olympic Airlines era obrigada a fornecer garantias sob a forma de uma hipoteca a favor do AIA, de duas aeronaves [...], no valor máximo de [...] milhões de EUR. Em 31 de Dezembro de 2004, a dívida correspondia aproximadamente a quatro meses de taxas e em Maio de 2005 a cerca de 5 meses de taxas, o que ia muito além dos prazos de pagamento de 45 dias negociados no âmbito do acordo financeiro de liquidação.

- (170) Em 22 de Abril de 2005, a Olympic Airlines concluiu um novo acordo de liquidação com o AIA para o pagamento de [...] milhões de EUR da dívida de [...] milhões de EUR pendente nessa data. O acordo previa uma nova garantia de [...] milhões de EUR. Nos termos deste acordo, deviam ser efectuados pagamentos mensais variáveis, entre 30 de Abril de 2005 e 30 de Novembro de 2005. [...] milhões de EUR desses [...] milhões de EUR proviriam das receitas das obrigações de serviço público. A garantia de [...] milhões de EUR era constituída sob a forma de duas hipotecas preferenciais de duas aeronaves [...] e quatro motores.
- (171) Com base nas informações atrás referidas, os peritos foram de opinião de que permitir à Olympic Airlines a acumulação de dívidas no montante de [...] milhões de EUR, na época de Inverno, convertendo-as depois num empréstimo a curto prazo de dezoito meses, a pagar na época de Verão, equivalia efectivamente a conceder à Olympic Airlines um financiamento sazonal do fundo de maneio. Este financiamento, juntamente com a tolerância continuada dos atrasos nos pagamentos, sugeria que a Olympic Airlines estava a receber do AIA um tratamento que não seria disponibilizado a outras companhias aéreas.

6 APRECIACÃO DO AUXÍLIO

6.1. BASE JURÍDICA DE APRECIACÃO

- (172) O artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, estabelece que «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (173) O conceito de auxílio estatal abrange qualquer vantagem directa ou indirecta, financiada através de recursos estatais, concedida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido conferidos.
- (174) A presente decisão diz apenas respeito aos auxílios concedidos depois da decisão de 2002. Não diz respeito a possíveis elementos de auxílio estatal relacionados com uma futura transacção ou transacções respeitantes a acções ou activos de qualquer das empresas em causa.
- (175) O artigo 228.º do Tratado CE prevê que «se o Tribunal de Justiça declarar verificado que um Estado-Membro não cumpriu qualquer das obrigações que lhe incumbem por força do presente Tratado, esse Estado deve tomar as medidas necessárias à execução do acórdão do Tribunal de Justiça». No caso em apreço, o auxílio foi considerado ilegal e incompatível com o mercado comum, na decisão de 2002. No seu acórdão no processo C-415/03, *Comissão/Grécia*, proferido em 12 de Maio de 2005, o Tribunal de Justiça decidiu que o Estado-Membro não tinha tomado as medidas necessárias.
- (176) O artigo 228.º, n.º 2, do Tratado prevê que «se a Comissão considerar que o Estado-Membro em causa não tomou as referidas medidas, e após ter dado a esse Estado a possibilidade de apresentar as suas observações (através de uma carta de notificação para cumprir), formulará um parecer fundamentado especificando os pontos em que o Estado-Membro não executou o acórdão do Tribunal de Justiça».

6.2. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

- (177) A Comissão efectuou uma análise aprofundada das observações recebidas no âmbito do procedimento, das observações formuladas pela Grécia e do estudo realizado pelos peritos sobre a reestruturação da Olympic Airways e ainda sobre o comportamento da Olympic Airways e da Olympic Airlines desde a reestruturação. A Comissão decidiu realizar a sua análise relativa à existência de auxílio tendo em conta quatro aspectos principais, a saber: (i) a reestruturação propriamente dita, (ii) se a Olympic Airlines recebeu quaisquer outros auxílios estatais desde 2003, (iii) a concessão de 130 milhões de EUR à Olympic Airways e (iv) se a Olympic Airways recebeu quaisquer outros auxílios estatais.
- i) Qual foi a natureza da reestruturação do grupo Olympic Airways efectuada em Dezembro de 2003?
- (178) A intenção das autoridades gregas ao elaborarem e aplicarem a Lei n.º 3185/2003 parece ter sido permitir que as divisões de voo do grupo Olympic Airways, agora absorvidas na Olympic Airlines, continuassem a exercer a sua actividade comercial e fossem privatizadas. A Comissão deve analisar, portanto, a relação entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines. A Olympic Airlines foi criada com base nas divisões de voo da Olympic Airways e prossegue as operações de voo principais da Olympic Airways; recebeu inicialmente todas as aeronaves da Olympic Airways e explora actualmente 40 aeronaves, em comparação com as 43 exploradas anteriormente pela Olympic Airways, com as mesmas tripulações e nas mesmas rotas. A Olympic Airlines foi a sucessora na rede de rotas, nos contratos de obrigações de serviço público e nos direitos ao abrigo de contratos bilaterais com países não pertencentes à UE, nas rotas exploradas anteriormente pela Olympic Airways. Tal como referido anteriormente, a Olympic Airlines foi criada ao abrigo da Lei n.º 3185/2003, que se aplica especificamente ao caso da Olympic Airways/Olympic Airlines e que prevê derrogações às disposições do direito das sociedades grego normalmente aplicáveis.

- (179) A Olympic Airways era uma empresa muito endividada que, como o constatara a Comissão, recebera anteriormente auxílios estatais ilegais e incompatíveis; a cisão tinha retirado à Olympic Airways divisões de voo que geravam receitas, transferindo apenas uma pequena parte das obrigações correspondentes. Toda a dívida a longo prazo permaneceu nas empresas antecessoras e no que se refere às dívidas do grupo Olympic Airways ao fisco, à segurança social e relacionadas com outras taxas pagáveis ao Estado grego, só foram transferidas para a Olympic Airlines as obrigações correspondentes a um mês. Além das dívidas fiscais directas ao Estado grego, a dívida da Olympic Airways para com o AIA era aproximadamente de 93 milhões de EUR à data da cisão. Nos termos da cisão, nenhuma parte dessa dívida foi transferida para a Olympic Airlines, permanecendo integralmente na Olympic Airways.
- (180) A Comissão conclui também que, dado que o processo de privatização previsto na Lei n.º 3185/2003 continua em curso, o grupo Olympic Airways, que está já muito endividado, perderá todas as suas actividades comerciais, conservará um mínimo de activos e ficará com dívidas no montante de centenas de milhões de EUR. Portanto, será ainda menos provável que reembolse o auxílio estatal incompatível, tal como o exige a decisão de 2002. As autoridades gregas tencionam aplicar à Olympic Airways e à Olympic Aviation as disposições legislativas em matéria de falência e liquidar as empresas. Os credores, principalmente o Estado grego, suportariam os custos. A Comissão observa que, dado que a Olympic Airways e a Olympic Airlines são detidas a 100 % pelo Estado grego, a criação da Olympic Airlines constitui mais uma reorganização artificial no âmbito de um único grupo do que uma reestruturação. Esta interpretação é também apoiada pela análise da Lei n.º 3185/2003, que concede à Olympic Airlines «protecção» contra as disposições normalmente aplicáveis do Código Civil e do Código Comercial gregos no que se refere às dívidas contraídas pela Olympic Airways antes da cisão da divisão de voo. Tal implica que, na ausência desta legislação especial, a aplicação das disposições normais da legislação nacional permitiria também concluir que existia continuidade entre as duas empresas.
- (181) A Comissão observa ainda que a classificação da Olympic Airlines como uma sucessora da Olympic Airways foi reconhecida explicitamente pela Grécia na sua carta de 2 de Junho de 2005 à Comissão, em que faz referência à Olympic Airlines como sendo uma «empresa sucessora» da Olympic Airways, para efeitos de recuperação.
- (182) O Tribunal de Justiça, teve também em consideração a transferência de activos para a Olympic Airlines, que constitui a componente essencial da reestruturação, no seu acórdão no processo C-415/03, *Comissão/Grécia*. Nesse acórdão, o Tribunal concluiu que a transferência de «todos os activos da companhia Olympic Airways, livres de toda e qualquer dívida, para a nova sociedade Olympic Airlines... estava estruturada de forma a tornar impossível, nos termos do direito nacional, a recuperação das dívidas da antiga companhia Olympic Airways junto da nova sociedade Olympic Airlines»⁽¹²⁾. Acrescentava que «a referida operação criou um obstáculo à execução eficaz da Decisão 2003/372/CE (a decisão de 2002) e à recuperação dos auxílios através dos quais o Estado grego apoiou as actividades comerciais dessa companhia. Por este motivo, o objectivo da referida decisão, de restabelecer uma situação de concorrência não falseada no sector da aviação civil, ficou seriamente comprometido». O Tribunal concluía, portanto, que o objectivo essencial da reestruturação consistia em isolar artificialmente as divisões de voo da Olympic Airways do que acontecera anteriormente.
- (183) Por consequência, é evidente que a reestruturação da Olympic Airways em 2003, que criou a Olympic Airlines, ao mesmo tempo que levava à criação de uma entidade jurídica distinta, foi no entanto efectuada de modo a evitar a recuperação, por força da decisão de 2002, e que a Olympic Airlines é uma empresa sucessora da Olympic Airways, pelo menos para efeitos de recuperação do auxílio estatal concedido antes da cisão.
- ii) A Olympic Airlines recebeu auxílios estatais desde a sua criação?
- (184) Os peritos concluíram que a Olympic Airlines tem registado prejuízos desde a sua criação. Relativamente às questões colocadas por ocasião do início do procedimento, os peritos constataram que, desde a sua criação, a Olympic Airlines tinha efectuado todos os pagamentos requeridos do *spatosimo*; no que se refere à questão dos serviços de assistência e manutenção prestados pela Olympic Airways à Olympic Airlines, a Comissão não dispõe de informações suficientes para poder tomar posição sobre se estão presentes elementos de auxílio estatal. No que se refere ao fisco e à segurança social, os peritos constataram que à excepção de alguns atrasos nos pagamentos (que sofreram penalizações), a Olympic Airlines tinha cumprido com as suas obrigações.
- (185) Por consequência, no que se refere às obrigações da Olympic Airlines relacionadas com o *spatosimo* e perante o fisco e a segurança social, a Comissão conclui que a Olympic Airlines não recebeu auxílios estatais desde a sua criação. Porém, no âmbito da sua análise da contabilidade da empresa, os peritos constataram que a Olympic Airlines beneficiou de condições favoráveis por parte dos seus fornecedores no que se refere a dois aspectos.

(12) N.º 33 do acórdão.

- (186) A Olympic Airlines utiliza, em regime de sublocação, aeronaves da Olympic Airways e da Olympic Aviation e, no caso de quatro locações financeiras, estas são contratadas directamente com o Estado grego. Os peritos demonstraram que, em todos os casos, os preços de sublocação eram inferiores aos cobrados ao abrigo das locações originais contratadas com os locadores principais. No caso das quatro locações financeiras, o Estado grego sofria prejuízos de 250 000 a 350 000 EUR, por aeronave e por mês. No caso das aeronaves sublocadas pela Olympic Airways à Olympic Airlines, a diferença entre os pagamentos efectuados pela Olympic Airlines e os que são efectuados pela Olympic Airways traduziu-se, em 2004, num prejuízo de 37,6 milhões de EUR, ou 55 % dos custos de locação, para a Olympic Airways.
- (187) Ao analisar a relação entre a Olympic Airlines e o AIA, os peritos da Comissão chegaram à conclusão de que permitir a acumulação de créditos no montante de [...] milhões de EUR, na época de Inverno, convertendo-os depois num empréstimo a curto prazo de oito meses, a pagar na época de Verão, equivalia a conceder à Olympic Airlines um financiamento sazonal do fundo de maneo. Este financiamento, juntamente com a tolerância continuada dos atrasos nos pagamentos, sugeria que a Olympic Airlines estava a receber do AIA um tratamento que não seria disponibilizado a outras companhias aéreas.
- (188) No que se refere a este tratamento favorável, a Comissão pode concluir, em primeiro lugar, que a decisão das autoridades gregas de sublocar aeronaves à Olympic Airlines, suportando um prejuízo de 250 000 a 350 000 EUR por aeronave e por mês, constitui claramente uma transferência de recursos estatais do Estado para a Olympic Airlines. Esta medida reduz os custos que de outra forma a Olympic Airlines teria de suportar. A medida é específica, uma vez que se dirige exclusivamente à Olympic Airlines, e falseia ou ameaça falsear a concorrência, na medida em que a Olympic Airlines exerce a sua actividade num mercado de transportes aéreos totalmente liberalizado.
- (189) É jurisprudência estabelecida que se não deve distinguir entre os casos em que o auxílio é concedido directamente pelo Estado e aqueles em que o auxílio é concedido por organismos públicos ou privados que o Estado instituiu ou designa com a finalidade de gerir o auxílio⁽¹³⁾. Porém, para que as vantagens sejam consideradas auxílios, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, devem, em primeiro lugar, ser atribuídas directa ou indirectamente através de recursos de Estado⁽¹⁴⁾ e, em segundo lugar, ser imputáveis ao Estado⁽¹⁵⁾.
- (190) A Comissão deve portanto decidir se as medidas tomadas pela Olympic Airways e pelo AIA são imputáveis ao Estado. Tal como é referido no ponto 192, a imputabilidade ao Estado de uma medida tomada por uma empresa pública pode ser inferida com base numa série de indicadores relacionados com as condições do caso e com o contexto em que foram tomadas as medidas.
- (191) Relativamente à decisão da Olympic Airways de sublocar as suas aeronaves à Olympic Airlines a preços significativamente inferiores aos das locações originais e, ao fazê-lo, incorrer em prejuízos de 37,6 milhões de EUR, a Comissão observa que o Estado detinha 100 % das acções da Olympic Airways e da Olympic Airlines. A direcção e o conselho de administração das duas empresas eram nomeados pelo Estado. Deve concluir-se que a Olympic Airways e a Olympic Airlines eram (e continuam a ser) controladas pelo Estado. A Grécia podia exercer, directa e indirectamente, na qualidade de maior credor da Olympic Airways, uma influência dominante sobre as duas empresas. Como tal, a decisão da Olympic Airways de sublocar aeronaves à Olympic Airlines não foi um acto de uma empresa independente.
- (192) Relativamente ao AIA, apesar da insistência da Grécia de que não intervém influenciando o comportamento comercial do AIA, a Comissão observa que o Estado detém uma participação de 55 % no capital social do AIA e nomeia quatro dos seus nove administradores. O Tribunal de Justiça referiu que podem ser utilizados outros critérios para determinar se uma medida adoptada por uma empresa pública é imputável ao Estado⁽¹⁶⁾. Tais critérios incluem, nomeadamente, «a sua integração nas estruturas da Administração Pública, a natureza das suas actividades e o exercício destas no mercado em condições normais de concorrência com operadores privados, o estatuto jurídico da empresa, regulado pelo direito público ou pelo direito comum das sociedades, a intensidade da tutela exercida pelas autoridades públicas sobre a gestão da empresa ou qualquer outro indício, no caso concreto, de uma implicação ou da improbabilidade da não implicação das autoridades públicas na adopção de uma medida, atendendo igualmente ao alcance desta, ao seu conteúdo e às condições de que se reveste.» Apesar de o Estado deter uma participação maioritária no AIA, este é gerido como uma empresa privada, independente do Estado grego nas suas actividades comerciais correntes (só quatro dos nove administradores são nomeados pelo Estado) e atendendo a que todas as dívidas da Olympic Airways/Olympic Airlines para com o AIA são liquidadas com juros e foram garantidas por hipotecas sobre as aeronaves, a Comissão não pode chegar a uma conclusão definitiva de que as acções do AIA são imputáveis ao Estado.

⁽¹³⁾ Processo 78/76, *Steinike & Weinlig/Alemanha*, n.º 21, Colectânea 1977, p. 595.

⁽¹⁴⁾ Processos apensos C-72/91 e C-73/91, *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, n.º 19, Colectânea 1993, p. I-887.

⁽¹⁵⁾ Processos apensos 67/85, 68/85 e 70/85, *Van der Kooy e outros/Comissão*, n.º 35, Colectânea 1988, p. 219.

⁽¹⁶⁾ Processo C-482/99, *Comissão/França («Stardust Marine»)*, n.º 56, Colectânea 2002, p. I-4397.

- (193) Por consequência, a Comissão considera que os acordos de locação celebrados entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines falseiam ou ameaçam falsear a concorrência, porque são específicos, na medida em que favorecem uma empresa, isentando-a de obrigações que de outra forma teria de suportar. A Comissão observa também que as medidas em causa afectam as trocas comerciais entre os Estados-Membros e falseiam ou ameaçam falsear a concorrência neste mercado, pois dizem respeito a uma transportadora aérea comunitária, como explicado no ponto 19). A Comissão conclui que os acordos de locação ao abrigo dos quais a Olympic Airlines obtém locações de aeronaves junto da Olympic Airways ou do Estado equivalem à concessão de um auxílio estatal à Olympic Airlines, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.
- iii) Quais as condições do adiantamento em numerário da conta especial previsto nos termos da Lei n.º 3185/2003? Como foram os fundos desembolsados e despendidos? Quem beneficiou dos desembolsos em numerário?
- (194) A Comissão pode, em primeiro lugar, concluir que este pagamento é uma transferência de recursos estatais (os fundos provêm directamente do orçamento do Estado e foram disponibilizados expressamente nos termos do artigo 27.º da Lei n.º 3185/2003) e constitui uma medida individual, pois é dirigida exclusivamente à Olympic Airways.
- (195) As autoridades gregas alegam que a subvenção de 130 312 459 EUR concedida à Olympic Airways foi um acto de um investidor prudente. Em conformidade com a jurisprudência comunitária pertinente, o comportamento do Estado como um investidor público deve ser comparado com o de um hipotético investidor privado, guiado por perspectivas de rentabilidade a longo prazo⁽¹⁷⁾. Um aumento de capital necessário para garantir a sobrevivência de uma empresa que se confronta com dificuldades temporárias mas que, após tomar medidas de reestruturação adequadas, ficará em posição de recuperar a rentabilidade não constitui necessariamente um auxílio estatal, se um investidor privado tivesse chegado à mesma conclusão. O Tribunal de Justiça referiu também que não existirá auxílio se o aumento de capital for efectuado em condições que seriam aceitáveis para um investidor privado actuando em condições normais de mercado⁽¹⁸⁾.
- (196) Na altura em que foi adiantado à Olympic Airways o montante de 130 312 459 EUR, esta empresa encontrava-se já numa situação financeira muito difícil. A Co-
- missão tinha constatado na decisão de 2002 que a empresa recebera um auxílio estatal ilegal e incompatível e ordenara que esse auxílio fosse recuperado com juros. A Olympic Airways acabara também de perder as suas divisões de voo, mantendo a maior parte das dívidas que normalmente estariam ligadas a essas divisões. No final de 2003, a Olympic Airways devia ao Estado grego um montante total de 522 milhões de EUR, em dívidas ao fisco e à segurança social. Atendendo à situação financeira da empresa, a Comissão é levada a considerar que a Olympic Airways seria manifestamente incapaz de obter um adiantamento em numerário comparável de um investidor privado na mesma situação, tanto mais que no caso em apreço o «investidor» era também o maior credor da Olympic Airways, que tinha poucas perspectivas realistas de recuperar os montantes que a Olympic Airways já lhe devia. Esse credor não teria tolerado uma situação em que as dívidas continuavam a aumentar, ao mesmo tempo que os activos que poderiam ser utilizados para as pagar estavam a desaparecer⁽¹⁹⁾. Pelo contrário, um credor privado teria tomado todas as medidas legais para obter a regularização dos pagamentos em atraso ou a execução das suas garantias. A Comissão não pode, portanto, concordar com o argumento da Grécia de que o adiantamento do montante em questão à Olympic Airways foi o acto de um investidor prudente.
- (197) A Comissão deve, pois, analisar se, como o alegaram inicialmente as autoridades gregas, o montante de 130 312 459 EUR pode ser considerado como uma forma de compensação da Olympic Airways por parte do Estado pelos activos que foram retirados à Olympic Airways e transferidos pelo Estado para a Olympic Airlines. A fim de apreciar a validade deste argumento, a Comissão deve analisar o valor dos activos retirados à Olympic Airways e transferidos para a Olympic Airlines. De acordo com a avaliação efectuada pela direcção da Olympic Airways, o valor dos activos transferidos para a Olympic Airlines ascendia a 130 312 459 EUR. Se assim fosse, a transferência deste montante para a Olympic Airways não incluiria qualquer auxílio estatal, dado que não seria conferida qualquer vantagem a esta empresa.
- (198) A Comissão considera significativo o facto de os próprios auditores da Olympic, Deloitte & Touche, terem manifestado reservas, em relação às contas do ano que terminou em 31 de Dezembro de 2003, relativamente às avaliações dos activos retidos e transferidos entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines. Os auditores referiram que não estavam em posição de confirmar o valor do «goodwill», dos activos fixos na altura da avaliação e das dívidas e créditos transferidos das empresas componentes para a Olympic Airlines e, portanto, não emitiram um parecer sobre o mesmos.

⁽¹⁷⁾ Processo C-305/89, *Itália/Comissão («Alfa Romeo»)*, n.º 20, Colectânea 1991, p. I-1603.

⁽¹⁸⁾ Processos apensos C-296/82 e C-318/82, *Leeuwarder Papierwarenfabriek*, Colectânea 1985, p. 3727.

⁽¹⁹⁾ Conclusões do advogado-geral Mischo, no processo C-480/98, *Magefesa*, n.ºs 32 a 43, Colectânea 2000, p. I-8717.

- (199) No estudo realizado a pedido da Comissão, os peritos demonstraram de forma convincente que os activos transferidos para a Olympic Airlines tinham sido sobrevalorizados. Por conseguinte e de acordo com as instruções da Comissão, os peritos efectuaram a sua própria avaliação dos activos transferidos, utilizando técnicas e normas contabilísticas aceites tanto pela Grécia como a nível internacional. Concluíram que o valor dos activos líquidos transferidos para a Olympic Airlines não era da ordem dos 130 milhões de EUR, mas sim de cerca de 38 milhões de EUR. A Comissão analisou cuidadosamente os dados e a metodologia utilizados pelos peritos e partilha da sua análise relativamente a este ponto. A Comissão conclui que o valor dos activos transferidos foi sobreavaliado em cerca de 91,5 milhões de EUR.
- (200) Embora seja necessário efectuar uma auditoria completa de todos os activos e passivos para obter uma avaliação totalmente exacta dos montantes em causa, a Comissão pode estimar que a sobrevalorização corresponde a cerca de 91,5 milhões de EUR.
- (201) Tendo decidido relativamente a este ponto, a Comissão observa que a sobrevalorização é específica, uma vez que concede fundos directamente à Olympic Airways e confere uma vantagem à empresa, dado que esses fundos são utilizados para pagar «indenizações por despedimento e as restantes despesas relacionadas com a reforma dos trabalhadores, em quaisquer condições, bem como cobrir as obrigações financeiras da Olympic Airways e da Olympic Aviation no decurso do processo de conversão e liquidação»⁽²⁰⁾, a fim de «cobrir as suas obrigações financeiras». A Comissão observa a este propósito que esta disposição foi interpretada de forma lata e que o montante em causa foi utilizado para cobrir custos gerais de funcionamento da Olympic Airways: mais de 51 milhões de EUR do adiantamento foram utilizados para pagar locações de aeronaves.
- (202) A Comissão conclui também que a medida falseia ou ameaça falsear a concorrência e afecta as trocas comerciais entre os Estados-Membros, na medida em que está em causa uma empresa que concorre com outras empresas comunitárias, principalmente a partir da entrada em vigor da Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade, que declara aberto à concorrência o mercado da assistência em escala nos aeroportos com um tráfego anual igual ou superior a 2 milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga⁽²¹⁾. A Comissão deve concluir, portanto, que o montante pelo qual os activos foram transferidos para a Olympic Airlines e que foi pago à Olympic Airways foi sobreavaliado, o que equivale à concessão de um auxílio estatal à Olympic Airways, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.
- iv) A Olympic Airways (Olympic Airways Services) recebeu auxílios estatais desde Dezembro de 2002?
- (203) Os peritos demonstraram que desde a data da última decisão da Comissão relativa à Olympic Airways (12 de Dezembro de 2002) e desde a cisão da Olympic Airlines, a Olympic Airways recebeu adiantamentos em numerário do Estado e as suas dívidas ao Estado em matéria fiscal e de segurança social aumentaram.
- (204) É evidente que o reembolso do empréstimo do ABN Amro, no montante de 36 945 357 EUR, os pagamentos da locação financeira do A340, no montante de 11 774 684 EUR, e o financiamento directo em numerário de 8,2 milhões de EUR concedido à Olympic Airways, implicaram transferências directas de recursos estatais para a Olympic Airways. Pelas razões explicadas no ponto 7, estas medidas constituem novas medidas de auxílio ilegais e incompatíveis, visto que não se trata da mera execução de garantias concedidas anteriormente pelo Estado grego. Como foi já explicado na análise do «adiantamento» pago à Olympic Airways, embora o Estado tenha registado estes montantes como dívidas da Olympic Airways às autoridades fiscais e embora estejam inscritos na contabilidade da Olympic Airways como dívidas fiscais, o Estado tem poucas ou nenhuma perspectiva realista de alguma vez obter o respectivo reembolso e, como tal, não pode afirmar que actuou de forma racional ou comercial quando foram efectuados os pagamentos.
- (205) A situação difícil e em deterioração da Olympic Airways (Olympic Airways Services) em matéria fiscal e de segurança social foi já descrita anteriormente. No final de 2002, as dívidas da Olympic Airways ao fisco e à segurança social eram já avultadas, ascendendo a 273 milhões de EUR e continuaram a aumentar significativamente entretanto. No final de 2004, esse passivo foi estimado em 627 milhões de EUR, o que significa que no período abrangido pela presente decisão a dívida da Olympic Airways ao Estado aumentou em 354 milhões de EUR.
- (206) Relativamente às dívidas fiscais crescentes da Olympic Airways, é o próprio Estado que, através da administração fiscal, tolera o adiamento constante e o não pagamento dos vários impostos e taxas devidos pela Olympic Airways. As contribuições para a segurança social são cobradas pelo IKA, um organismo público criado pela legislação grega⁽²²⁾, a quem incumbe, sob supervisão estatal, a gestão do sistema de segurança social e a cobrança das contribuições obrigatórias para a segurança social. Tem o direito⁽²³⁾, mas não a obrigação, de celebrar acordos de liquidação em caso de atraso no pagamento das dívidas. As dívidas fiscais crescentes da Olympic Airways ao Estado são, portanto, claramente imputáveis ao Estado.

⁽²⁰⁾ Artigo 27.º, n.º 5, alínea b), da Lei n.º 3185/2003.

⁽²¹⁾ JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

⁽²²⁾ Lei n.º 1846/1951, artigo 11.º.

⁽²³⁾ Lei n.º 2676/1999.

- (207) A Comissão deve, pois, analisar se esta tolerância implica uma transferência de recursos estatais. O conceito de auxílio estatal inclui não só os benefícios positivos, mas também as medidas que reduzem os encargos normais; o facto de o Estado não actuar no sentido de executar as suas dívidas, implica claramente uma transferência.
- (208) Após ter estabelecido que se verificou uma transferência de recursos imputável ao Estado, a Comissão deve determinar se esse auxílio falseia a concorrência. A Comissão entende que tanto a concessão de ajudas directas, como a omissão da cobrança de dívidas pendentes por parte do Estado conferem à Olympic Airways vantagens comerciais significativas sobre os seus concorrentes. Nas suas relações com a Olympic Airways, o Estado não tem vindo a actuar de forma racional e comercial. Como explicado no ponto 209, verifica-se assim uma distorção da concorrência num sector liberalizado do mercado interno. A Comissão deve concluir, portanto, que tanto a tolerância por parte do Estado no tocante ao não pagamento das dívidas crescentes da Olympic Airways ao fisco e à segurança social, como os pagamentos efectuados pelo Estado em substituição da Olympic Airways constituem auxílios estatais à Olympic Airways, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.

6.3 COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

i) Compatibilidade do auxílio concedido à Olympic Airlines

- (209) Tendo chegado à conclusão de que a Olympic Airlines recebeu auxílios estatais desde a sua criação, a Comissão deve agora analisar as medidas a favor da Olympic Airlines à luz do artigo 87.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado, que prevêem derrogações à regra geral de incompatibilidade estabelecida no artigo 87.º, n.º 1.
- (210) As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 2, do Tratado não são aplicáveis no caso em apreço: o auxílio não é de natureza social e não é atribuído a consumidores individuais, não se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários nem é atribuído à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha.
- (211) O artigo 87.º, n.º 3, prevê outras derrogações à proibição geral dos auxílios estatais. As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 3, alíneas b) e d), não são aplicáveis no caso em apreço: o auxílio não se destina fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum, ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, nem a promover a cultura e a conservação do património.
- (212) O artigo 87.º, n.º 3, alíneas a) e c), do Tratado prevêem derrogações para os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego. A Grécia é uma região inteiramente abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 3, alínea a).
- (213) No que se refere aos serviços de transporte aéreo, a Comissão considera que, regra geral, os objectivos dos auxílios regionais são mais facilmente atingidos através da imposição de obrigações de serviço público. Estas obrigações são impostas pelo Estado grego a companhias que prestam serviços de transporte aéreo entre as ilhas e entre o continente e as ilhas e, nalgumas rotas com pouco tráfego, os serviços são contratados pelo Estado a uma companhia de aviação, a troco de uma compensação. A Comissão considera que a compensação pelas obrigações de serviço público constitui um apoio específico necessário e que, desde que o operador seja escolhido através de um processo transparente e não discriminatório e não receba uma compensação excessiva, esse tipo de apoio estatal não coloca, geralmente, questões relativas à sua incompatibilidade. Era o que se passava com os contratos de prestação de serviços da Olympic Aviation. Nos termos da reestruturação, estas rotas são exploradas actualmente pela Olympic Airlines, como empresa «sucessora». Tendo em conta as informações limitadas de que dispõe, a Comissão não pode excluir a possibilidade de a transferência dos contratos de serviço público da Olympic Aviation para a Olympic Airlines, ter sido efectuada em infracção dos procedimentos previstos, em relação às obrigações de serviço público, no Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias⁽²⁴⁾. De qualquer modo, a Grécia não pode invocar a derrogação prevista no artigo 87.º, n.º 3, alínea a) relativamente aos montantes concedidos à Olympic Airlines desde a sua criação.
- (214) O artigo 87.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, prevê uma derrogação para os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum, e a Comissão deve analisar se esta disposição é aplicável ao presente caso. Ao efectuar esta análise, a Comissão deve ter em conta as Orientações aplicáveis relativas aos auxílios de Estado no sector da aviação⁽²⁵⁾, bem como as Orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

⁽²⁵⁾ «Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação» (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5).

⁽²⁶⁾ JO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

- (215) No que se refere ao auxílio concedido à Olympic Airlines através da redução dos custos de locação de aeronaves, a Comissão remete mais uma vez para as Orientações relativas aos auxílios de Estado no sector da aviação. O ponto 14 das Orientações prevê que os auxílios directos destinados a cobrir perdas operacionais não são, em geral, compatíveis com o mercado comum e não podem beneficiar de derrogações à proibição geral de auxílios estatais. As orientações especificam ainda que os auxílios directos à exploração de linhas aéreas só podem, em princípio, ser aceites quando o auxílio for destinado a permitir ao seu beneficiário cumprir obrigações de serviço público ou quando tiverem natureza social e forem concedidos a consumidores individuais.
- (216) No caso em apreço, o auxílio concedido à Olympic Airlines pelo Estado grego, quer directamente, através das suas locações, quer indirectamente, através da Olympic Airways, não é abrangido por nenhuma das categorias de auxílios directos à exploração de linhas aéreas que podem ser aceites. É também jurisprudência estabelecida que um novo auxílio não pode ser considerado compatível com o mercado comum enquanto um auxílio anterior declarado ilícito não tiver sido reembolsado, uma vez que o efeito cumulativo das medidas de auxílio produziria uma distorção considerável da concorrência no mercado comum⁽²⁷⁾. Uma vez que pelas razões atrás referidas, a Olympic Airlines é a sucessora da divisão de voo da Olympic Airways e, portanto, a sua sucessora para efeitos de recuperação, o novo auxílio concedido à Olympic Airlines não pode ser compatível enquanto o auxílio anterior não tiver sido recuperado. Além disso, a concessão de auxílios infringe os compromissos assumidos anteriormente pela Grécia de que não concederia qualquer outro auxílio à Olympic Airways e, por extensão, às empresas sucessoras (artigo 1.º, alínea e), da decisão de 2004).
- (217) Apesar de as autoridades gregas não terem alegado que os montantes recebidos pela Olympic Airlines desde a sua criação têm origem na operação de reestruturação e apesar de a Comissão ter concluído que a Olympic Airlines é uma empresa sucessora da Olympic Airways, pelo menos para efeitos da recuperação do auxílio estatal concedido antes da cisão, para completar o seu exame, a Comissão analisará a título suplementar o auxílio concedido à Olympic Airlines à luz das Orientações dos auxílios de emergência e à reestruturação de 1999. O ponto 7 dessas Orientações prevê que uma empresa recentemente criada não pode ser objecto de auxílios de emergência e à reestruturação mesmo que a sua posição financeira inicial seja precária; portanto, o presente auxílio não é abrangido por essas Orientações.
- (218) Por consequência, os auxílios concedidos à Olympic Airlines desde a sua criação não preenchem as condições de derrogação estabelecidas no artigo 87.º, n.º 3, alínea c).
- A Comissão conclui que a Grécia concedeu ilegalmente novos auxílios não notificados à Olympic Airlines, através da celebração de contratos de sublocação a preços reduzidos com a Olympic Airlines.
- ii) a) Compatibilidade do auxílio concedido à Olympic Airways
- (219) Tendo concluído que o montante em que foram sobreavaliados os activos transferidos para a Olympic Airlines e que foi subsequentemente pago pelo Estado grego à Olympic Airways constitui um auxílio estatal a favor da Olympic Airways, a Comissão deve analisar a medida à luz do artigo 87.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado, que prevê derrogações à regra geral de incompatibilidade estipulada no artigo 87.º, n.º 1.
- (220) As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 2, do Tratado não são aplicáveis no caso em apreço: o auxílio não é de natureza social e não é atribuído a consumidores individuais, não se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários e não é atribuído à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha.
- (221) O artigo 87.º, n.º 3, prevê outras derrogações à proibição geral dos auxílios estatais. As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 3, alíneas b) e d), não são aplicáveis no caso em apreço: o auxílio não se destina a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum, ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, nem a promover a cultura e a conservação do património.
- (222) O artigo 87.º, n.º 3, alíneas a) e c), do Tratado prevê derrogações para os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego. Apesar de a Grécia ser uma região inteiramente abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 3, alínea a), esta disposição não é aplicável, pelas razões expostas no ponto 211.
- (223) O artigo 87.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, prevê derrogações para os auxílios «destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum», e as autoridades gregas solicitaram à Comissão que, caso conclua que o adiantamento não constitui um acto de um investidor numa economia de mercado devendo, portanto, ser considerado um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, analise se a medida pode ser considerada um auxílio de emergência.

(27) Processo C-355/95, *Textilwerke Deggendorf/Comissão*, Colectânea 1995, p. II-2265.

b) Possível auxílio de emergência

(224) Atendendo a que o montante em causa foi desembolsado entre Dezembro de 2003 e Maio de 2004, as Orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade de 1999 constituem as orientações comunitárias aplicáveis para decidir da compatibilidade. Em conformidade com o ponto 104 das Orientações dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de 2004 ⁽²⁸⁾, as Orientações de 1999 são aplicáveis se o auxílio tiver sido concedido antes de 10 de Outubro de 2004.

c) Aplicação das Orientações dos auxílios de emergência e à reestruturação de 1999

(225) O ponto 4 das Orientações de 1999 afirma que não existe qualquer definição comunitária de «empresa em dificuldade», acrescentando que «a Comissão considera no entanto que uma empresa se encontra em dificuldade ..., quando é incapaz, com os seus próprios recursos financeiros ou com os recursos que os seus proprietários/accionistas e credores estão dispostos a conceder-lhe, de anular prejuízos, que a conduzem, na ausência de uma intervenção externa dos poderes públicos, a um desaparecimento económico quase certo a curto ou médio prazo».

(226) Em seguida, as Orientações esclarecem que «uma empresa é de qualquer modo e independentemente da sua dimensão, considerada em dificuldade para efeitos das presentes orientações: a) Se se tratar de uma sociedade de responsabilidade limitada, quando mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses».

(227) No ponto 6, afirma-se o seguinte: «As dificuldades de uma empresa manifestam-se normalmente pelo nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, o aumento das existências, a sobrecapacidade, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o endividamento crescente, a progressão dos encargos financeiros bem como pelo enfraquecimento ou desaparecimento do valor do activo líquido».

(228) A Comissão observa que a Olympic Airways é uma empresa cronicamente endividada, que perdeu já uma parte significativa do seu capital autorizado. As dívidas da Olympic Airways ao Estado grego em matéria fiscal e de segurança social aumentaram de 273 milhões de EUR, no final de 2002, para 522 milhões de EUR, no final de 2003, quando lhe foi pago o adiantamento. Como foi já explicado, a empresa não tem podido recorrer a fontes de financiamento comercial e tem poucas perspectivas realistas de poder pagar as suas dívidas ao Estado. A Comissão pode concluir, portanto, que a Olympic Airways é uma empresa em dificuldade, na acepção das Orientações dos auxílios de emergência e à reestruturação de 1999.

d) Condições de autorização de um auxílio de emergência

(229) As Orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade de 1999 estabelecem cinco condições cumulativas que devem ser preenchidas para que possam ser concedidos auxílios de emergência. A Comissão deve verificar se todas estas condições foram satisfeitas no caso em apreço.

(230) Em primeiro lugar, os auxílios de emergência devem «consistir em auxílios à tesouraria sob a forma de garantias de empréstimos ou de empréstimos. Nos dois casos, o empréstimo deve estar sujeito a uma taxa de juro pelo menos comparável às taxas praticadas para empréstimos a empresas sãs e nomeadamente às taxas de referência adoptadas pela Comissão. Os empréstimos devem ser reembolsados e as garantias devem extinguir-se num período de tempo não superior a seis meses após o desembolso da primeira parcela à empresa».

(231) No caso em apreço, o auxílio de emergência assume a forma de uma subvenção em numerário (descrita como um «adiantamento») no montante de 130 312 450 EUR, concedida pela Grécia à Olympic Airways e à Olympic Aviation, manifestamente para apoiar a reestruturação destas duas empresas na sequência da cisão das suas actividades de voo e da criação da Olympic Airlines. Não é cobrada qualquer taxa de juro à Olympic Airways e à Olympic Aviation e o montante de 130 312 450 EUR será reembolsado directamente ao Estado com o produto da privatização e da venda da Olympic Airlines, uma empresa que, segundo insiste a Grécia, não pertence ao grupo Olympic Airways. Se a venda da Olympic Airlines não permitir obter fundos suficientes para reembolsar este «adiantamento», serão alienados outros activos da Olympic Airways para perfazer a diferença. Nestas circunstâncias, não é possível concluir que a primeira condição estabelecida nas Orientações dos auxílios de emergência e à reestruturação de 1999 se encontre preenchida.

(232) Em segundo lugar, os auxílios devem «estar associados a empréstimos cujo prazo de reembolso após o último pagamento à empresa dos montantes emprestados, não seja superior a 12 meses». Tal como foi referido supra, o montante em causa não pode, correctamente, ser descrito como um empréstimo à Olympic Airways e à Olympic Aviation, dado que o reembolso está dependente da venda de outra empresa. O montante de 130 312 450 EUR foi pago em fracções, em função das necessidades da Olympic Airways e da Olympic Aviation, no período compreendido entre 24 de Dezembro de 2003 e 13 de Maio de 2004. Até à data, passado mais de um ano, não foi ainda efectuado nenhum reembolso deste montante, portanto a segunda condição também não se encontra satisfeita. Atendendo a que a medida em causa não satisfaz as primeiras duas condições, seria supérfluo proceder a uma análise das outras três condições.

⁽²⁸⁾ JO C 244 de 1.10.2004. p. 2.

- (233) No caso em apreço, a Comissão observa que a subvenção concedida à Olympic Airways em 2003 infringe também os compromissos assumidos anteriormente pela Grécia de que não concederia qualquer outro auxílio à Olympic Airways (artigo 1.º, alínea e), da decisão de 1994). A Comissão considera que a medida não satisfaz as condições relativas aos auxílios de emergência, estipuladas nas Orientações dos auxílios de emergência e à reestruturação.
- (234) A Comissão deve ter também em consideração as restantes medidas relativamente às quais decidiu, na presente decisão, que constituem auxílios estatais, designadamente subvenções no montante total de perto de 57 milhões de EUR concedidas pelo Estado grego à Olympic Airways e a tolerância demonstrada pelo Estado para com a Olympic Airways, cujas dívidas ao fisco e à segurança social aumentaram de 273 milhões de EUR desde o final de 2002, data em que teve lugar a reestruturação, para 627 milhões de EUR no final de 2004. Visto que as derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 2, e no artigo 87.º, n.º 3, alíneas a), b) e d), do Tratado não são aplicáveis à Olympic Airways (ver pontos 219 a 221), a Comissão deve apreciar se a derrogação prevista no artigo 87.º, n.º 3, alínea c), é aplicável.
- (235) Tal como foi já explicado anteriormente, a concessão de qualquer novo auxílio à Olympic Airways infringe compromissos assumidos anteriormente de não conceder qualquer outro auxílio (artigo 1.º, alínea e), da decisão de 1994). Mais importante ainda é que, ao tomar em consideração o novo auxílio ilegal, se deve ter em conta que a Olympic Airways recebeu já anteriormente outros auxílios, pelo que se verifica uma violação clara do princípio do «auxílio único», estipulado tanto nas Orientações aplicáveis aos auxílios de Estado no sector da aviação, como nas Orientações comunitárias dos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade. A Comissão observa ainda que decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que um novo auxílio não pode ser considerado compatível com o mercado comum enquanto um auxílio anterior declarado ilícito não tiver sido reembolsado⁽²⁹⁾. Por conseguinte, os novos auxílios agora concedidos não preenchem as condições da derrogação prevista no artigo 87.º, n.º 3, alínea c).
- (236) Por consequência, a Comissão conclui que, ao sobrevalorizar os activos transferidos para a Olympic Airlines, a Grécia concedeu um auxílio estatal ilegal e incompatível à Olympic Airways no montante desta sobrevalorização. Conclui também que as subvenções no montante total de perto de 57 milhões de EUR concedidas à Olympic Airways e a tolerância do Estado face ao pagamento com atraso e ao não pagamento, pela Olympic Airways, dos impostos e das contribuições para a segurança social constituem auxílios estatais ilegais e incompatíveis.

⁽²⁹⁾ Processo C-355/95, *Deggendorf*, anteriormente citado.

7. EXPECTATIVAS LEGÍTIMAS E GARANTIAS ESTATAIS

- (237) A Grécia efectuou diversos pagamentos relativamente às quatro locações financeiras de aeronaves A340/300, bem como ao empréstimo concedido pelo ABN Amro; as garantias estatais concedidas à Olympic Airways são anteriores à decisão de 2002. A Grécia argumenta que, dado que a decisão de 2002 não exigia explicitamente a suspensão ou o cancelamento das garantias concedidas pelo Estado grego à Olympic Airways depois de 1998, tal significa implicitamente que a Comissão aceitava a continuação dessas garantias e quaisquer pagamentos efectuados ao abrigo das mesmas. A Comissão não pode concordar com esta afirmação, pelas seguintes razões.
- (238) A Comissão é de opinião que as disposições substantivas da decisão de 2002 eram suficientemente claras e inequívocas: «Artigo 1.º: O auxílio à reestruturação concedido pelo Estado grego à Olympic Airways sob a forma de:...(b) novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares dos EUA relativas a empréstimos a contrair até 31 de Março de 2001 para a aquisição de novos aparelhos e o investimento necessário à transferência da Olympic Airways para o novo aeroporto de Spata;... é considerado incompatível com o mercado comum na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado».

Relativamente à obrigação de recuperação, a decisão de 2002 estabelecia uma distinção entre o período de 1994-1998 e o de 1998-2002. No que se refere ao período 1994-1998, a Comissão decidiu, nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 659/1999⁽³⁰⁾, que não era necessária a recuperação do auxílio concedido antes de 14 de Agosto de 1998. Porém, as garantias em causa foram concedidas pelo Estado muito depois dessa data (em Outubro de 1999, para as quatro aeronaves, e em Fevereiro de 2001, para o empréstimo do ABN Amro).

- (239) De qualquer modo, a Comissão observa que, se uma medida constitui a mera execução de uma dívida ao abrigo de uma garantia estatal concedida anteriormente e não a concessão de um novo auxílio, deve respeitar plenamente as condições da garantia original (tais como a identidade do beneficiário, os prazos, o montante coberto, a necessidade de uma declaração de falência prévia, etc.). Se um Estado-Membro efectuar um pagamento relacionado com um empréstimo garantido em condições diferentes das que foram acordadas inicialmente aquando da concessão da garantia, a Comissão considerará que esse pagamento constitui um novo auxílio, que deve ser notificado nos termos do artigo 88.º, n.º 3⁽³¹⁾.
- (240) Mais precisamente, afigura-se que os pagamentos efectuados recentemente pelo Governo grego em relação aos empréstimos atrás referidos não respeitaram as condições previstas nas garantias originais, tais como foram descritas na altura pelas autoridades gregas. Por exemplo:

⁽³⁰⁾ «A Comissão não deve exigir a recuperação do auxílio se tal for contrário a um princípio geral de direito comunitário».

⁽³¹⁾ Ver Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias (JO C 71 de 11.3.2000, p. 14).

- No que se refere ao empréstimo do ABN Amro, o Governo pagou directamente as prestações (de cerca de 36 milhões de EUR), substituindo-se à empresa, sem que se verificasse uma falta de pagamento anterior e sem apresentação prévia de uma declaração legal de falência ou de insolvência. O facto de o Governo ter solicitado posteriormente à empresa o reembolso desse pagamento demonstra que este não constituiu a mera execução de uma dívida ao abrigo de uma garantia concedida previamente.
 - O mesmo se aplica aos empréstimos relacionados com os pagamentos da locação financeira das aeronaves num montante de aproximadamente 11 milhões de EUR e aos financiamentos directos em número de cerca de 8 milhões de EUR.
 - Além disso, os contratos de locação das quatro aeronaves foram alterados formalmente (através de novação) e o Estado substituiu a empresa como beneficiário dos empréstimos. Estas alterações muito substanciais são anteriores aos pagamentos em causa.
 - No que se refere ao adiantamento de 8 milhões de EUR na pendência da alteração de dois contratos de locação, trata-se claramente de uma medida que não estava prevista na garantia original.
- (241) Na medida em que se verificaram alterações e em que estas não foram notificadas à Comissão nem aprovadas pela Comissão, estes pagamentos constituem claramente um novo auxílio ilegal. Porém, a Comissão está disposta a analisar, no decurso da fase de execução da presente decisão, quaisquer declarações complementares que possam ser emitidas pelas autoridades gregas relativamente ao pagamento de cerca de 36 milhões de EUR das prestações do empréstimo do ABN Amro ou ao pagamento de cerca de 11 milhões de EUR dos contratos de locação relacionados com a aquisição das quatro aeronaves, bem como à compatibilidade ou não compatibilidade destes pagamentos com as condições das garantias originais.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A aceitação, pela Olympic Airways e pela Grécia, de pagamentos de sublocação de aeronaves, por parte da Olympic Airlines, de montante inferior aos das locações originais, que esteve na origem de prejuízos da ordem de 37 milhões de EUR para a Olympic Airways, em 2004, e da ordem de 2,75 milhões de EUR para o Estado, até Maio de 2005, constitui um auxílio ilegal à Olympic Airlines, incompatível com o Tratado.
2. A Grécia concedeu um auxílio estatal ilegal e incompatível à Olympic Airways, de montante equivalente à sobrevalorização dos activos da Olympic Airlines, na altura da criação desta

última empresa; este montante é estimado provisoriamente pela Comissão em cerca de 91,5 milhões de EUR.

3. A concessão pelo Estado grego à Olympic Airways de montantes num total de aproximadamente 8 milhões de EUR e o pagamento suplementar pelo Estado grego, entre Maio de 2004 e Março de 2005, das prestações de certos empréstimos bancários e locações financeiras, em substituição da Olympic Airways, na medida em que estes pagamentos não constituem a mera execução de uma dívida ao abrigo das garantias referidas no artigo 1.º, alínea b), da Decisão 2003/372/CE e das condições conexas, constitui um auxílio estatal ilegal à Olympic Airways, incompatível com o Tratado.

4. A tolerância continuada do Estado grego em relação à Olympic Airways no tocante às suas dívidas para com o Estado, ou seja, ao fisco e à segurança social, num montante de cerca de 354 milhões de EUR, entre Dezembro de 2002 e Dezembro de 2004, constitui um auxílio estatal ilegal à Olympic Airways, incompatível com o Tratado.

Artigo 2.º

1. A Grécia deve recuperar junto dos beneficiários os auxílios mencionados no artigo 1.º.

2. A recuperação será efectuada imediatamente e em conformidade com os procedimentos previstos no direito nacional, desde que estes permitam a execução imediata e efectiva da presente decisão. O auxílio a recuperar incluirá juros desde a data em que foi colocado à disposição do beneficiário até ao momento da sua recuperação efectiva. Os juros serão calculados com base na taxa de referência utilizada para o cálculo do equivalente-subvenção no âmbito dos auxílios regionais.

Artigo 3.º

A Grécia suspenderá imediatamente todos os pagamentos de auxílios à Olympic Airways e à Olympic Airlines.

Artigo 4.º

A Grécia informará a Comissão, num prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para dar cumprimento ao disposto nos seus artigos 2.º e 3.º.

Artigo 5.º

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 14 de Setembro de 2005.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente

DECISÃO DA COMISSÃO

de 28 de Outubro de 2009

relativa ao auxílio estatal C 16/08 (ex NN 105/05 e NN 35/07) concedido pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte — Subsídios à *CalMac* e à *NorthLink* para a prestação de serviços de transporte marítimo na Escócia

[notificada com o número C(2009) 8117]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2011/98/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 88.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o seu artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das disposições supra⁽¹⁾ e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 19 de Dezembro de 2003, o Reino Unido informou a Comissão das medidas que o Executivo Escocês tencionava adoptar a fim de fazer com que os serviços de ferry escoceses passassem a estar «em conformidade com a [sua] compreensão das regras europeias em matéria de auxílios estatais ao sector marítimo».
- (2) Por cartas de 19 de Abril de 2004 e de 30 de Junho de 2004, o Reino Unido informou a Comissão da intenção do Executivo Escocês de realizar dois concursos públicos para contratos de prestação de serviços de transporte para as ilhas setentrionais e ocidentais.
- (3) A Comissão recebeu desde então várias queixas formais e observações informais das partes interessadas sobre a alegada incompatibilidade do auxílio estatal concedido às empresas que prestam esses serviços de transporte⁽²⁾.
- (4) Na sequência destas queixas, a Comissão enviou vários pedidos de informações complementares ao Reino Unido, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º (actual artigo 88.º) do Tratado CE⁽³⁾ (a seguir designado, «Regulamento Processual»), tendo recebido respostas a esses pedidos.
- (5) Em 16 de Abril de 2008, a Comissão decidiu dar início ao procedimento formal de investigação sobre as medi-

das de auxílio estatal relativas às empresas *NorthLink Ferries Limited*, *Cowal Ferries Limited* e *CalMac Ferries Limited*⁽⁴⁾.

- (6) Em 16 de Julho de 2008, o Reino Unido enviou as suas observações em resposta à decisão de dar início ao procedimento formal de investigação. Em cartas de 22 de Dezembro de 2008 e de 2 de Fevereiro de 2009, o Reino Unido apresentou informações adicionais.
- (7) A Comissão recebeu observações de várias partes interessadas na sequência da publicação da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação. O Reino Unido foi convidado a responder a essas observações.
- (8) Em 11, 12 e 13 de Dezembro de 2008, a Comissão reuniu-se com representantes das diversas partes interessadas: *NorthLink Ferries Limited*, *Cowal Ferries Limited*, *CalMac Ferries Limited*, *Pentland Ferries*, *Western Ferries (Clyde) Limited*, Conselho do Condado de *Orkney*, Conselho de *Argyll and Bute*, Conselho de *Inverclyde*, *Ministros Escoceses*, *Executivo Escocês* e *Peer Pressure Group*.
- (9) Com base nas informações adicionais recebidas durante o procedimento formal de investigação, a Comissão concluiu que parte do regime constituía um auxílio existente. Em consequência, decidiu iniciar, paralelamente ao procedimento formal de investigação, o procedimento de cooperação previsto no artigo 17.º do Regulamento Processual.
- (10) Em 17 de Março de 2009, a Comissão reuniu-se com representantes do Reino Unido. Nessa reunião e em conformidade com o artigo 17.º do Regulamento Processual, a Comissão informou o Estado-Membro que considerava parte do regime de auxílio como auxílio existente e considerou, a título preliminar, que alguns aspectos do regime já não eram compatíveis com o mercado comum. As autoridades do Estado-Membro tiveram oportunidade de apresentar as suas observações sobre esta posição preliminar, tanto durante a reunião como posteriormente por escrito.
- (11) Em 23 de Março de 2009, a Comissão solicitou informações complementares ao Reino Unido. Essas informações foram apresentadas em 15 de Maio de 2009 e em 3 de Julho de 2009.

⁽¹⁾ JO C 126 de 23.5.2008, p. 16.

⁽²⁾ Resultando na abertura de dois processos com as referências NN 105/05 e NN 35/07.

⁽³⁾ JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

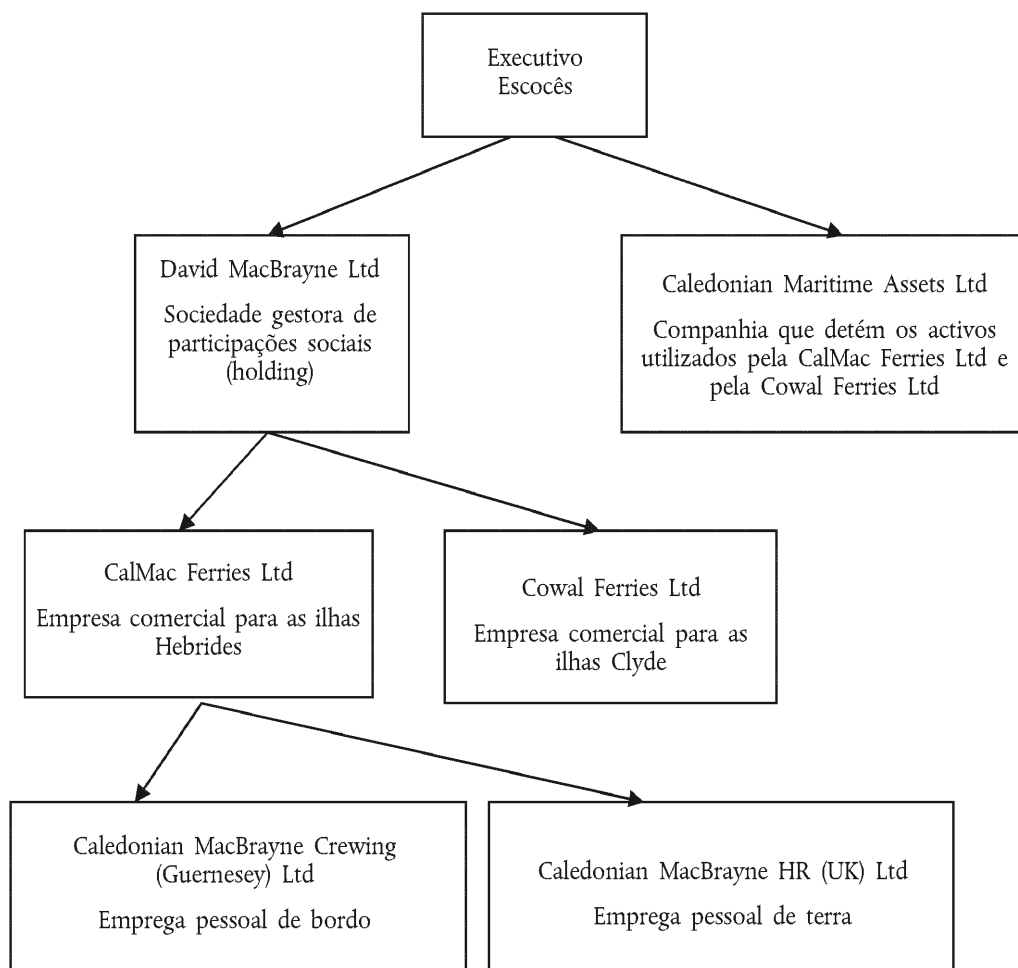
⁽⁴⁾ Ver nota 1.

2.1.2. OPERADORES

2.1.2.1. **CalMac Ferries Ltd.**

- (15) Na década de 1950, os serviços de navegação costeira para transporte de passageiros, correio e mercadorias nas ilhas ocidentais ⁽⁶⁾ foram dominados por duas empresas públicas: a Caledonian Steam Packet Company Ltd. e a David MacBrayne Ltd.
- (16) Em 1973, verificou-se a fusão da Caledonian Steam Packet Company Ltd. com parte da David MacBrayne Ltd., a fim de formar a Caledonian MacBrayne Ltd.. A nova empresa foi atribuída a responsabilidade da prestação da maior parte dos serviços de transporte marítimo regular nas ilhas Firth of Clyde e nas West Highlands and Islands.
- (17) Até 2006, a Caledonian MacBrayne Ltd. era propriedade do Estado a 100 %, sob a tutela do Secretário de Estado para a Escócia e, após o processo de descentralização em 1999, do Executivo Escocês.
- (18) Em Outubro de 2006, a Caledonian MacBrayne Ltd. foi reestruturada, a fim de separar o papel de proprietária dos navios e activos em terra das actividades de exploração dos serviços de ferry. A nova estrutura é apresentada no organigrama 1:

Organigrama 1

Estrutura de propriedade actual

- (19) A exploração de serviços de ferry foi transferida para duas novas empresas, a CalMac Ferries Ltd e a Cowal Ferries Ltd., que foram criadas como duas empresas filiais totalmente detidas pela David Macbrayne Ltd.. Esta última era anteriormente uma empresa-fantasma inteiramente detida pelo Executivo Escocês.

⁽⁶⁾ As ilhas Hebrides interiores e exteriores e as ilhas de Firth of Clyde.

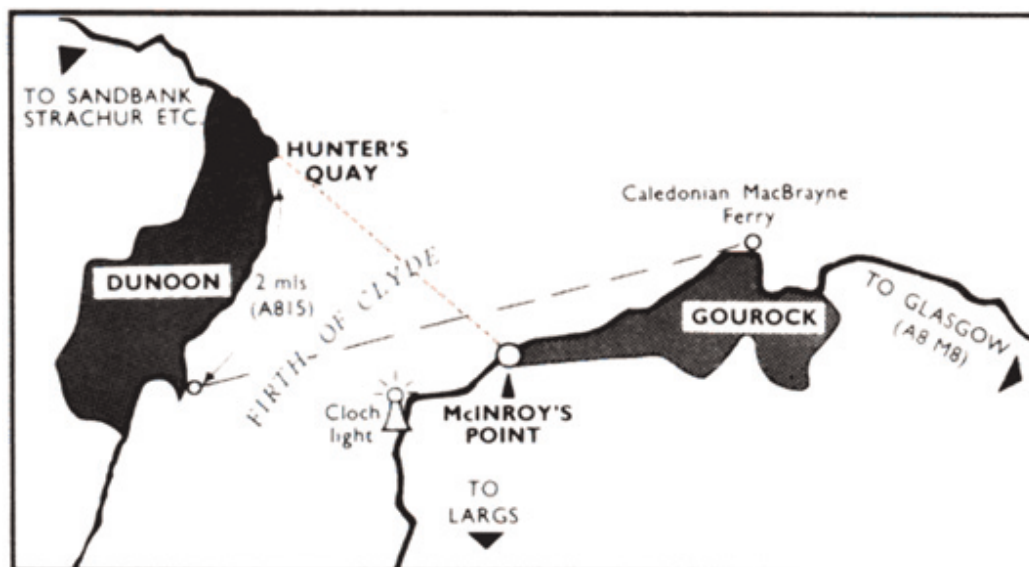
- (20) A CalMac Ferries Ltd. assumiu os serviços nas ilhas Hebrides, juntamente com duas empresas filiais que detinha inteiramente, a Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd. e a Caledonian MacBrayne HR (UK) Ltd., que empregam, respectivamente, pessoal de bordo e de terra.
- (21) A Cowal Ferries Ltd. assumiu os serviços nas rotas do Clyde.
- (22) Paralelamente, a Caledonian Maritime Assets Ltd. (seguidamente designada «CMAL») conservou a propriedade dos navios e cais utilizados para a exploração dos serviços de ferry das ilhas Clyde e Hebrides.
- (23) De acordo com o novo regime, a CMAL aluga, em regime de locação, os navios e cais à CalMac Ferries Ltd. and Cowal Ferries Ltd.. Também é proprietária e gestora das instalações portuárias em quase metade dos 50 destinos que a CalMac Ferries Ltd. e a Cowal Ferries Ltd servem. A CMAL é propriedade total e directa do Executivo Escocês.
- (24) A CalMac Ferries Ltd. afreta actualmente uma frota de 29 navios à CMAL para a prestação de serviços de transporte marítimo, de passageiros e de veículos para as ilhas ao largo da costa ocidental da Escócia e no estuário do Clyde. Dois outros navios são explorados ao abrigo de contratos de afretamento separados.
- (25) Três navios afretados pela Cowal Ferries Ltd pertencem também à CMAL.
- (26) Tendo em conta que as várias empresas supramencionadas pertencem ao mesmo grupo, e por uma questão de simplicidade, seguidamente na presente decisão o termo «CalMac» será usado indistintamente para designar as empresas detidas pela David MacBrayne Ltd. e, no período anterior à reestruturação, a Caledonian MacBrayne Ltd., a Caledonian Steam Packet Company Ltd. e a David MacBrayne Ltd.
- (27) A CalMac serve actualmente uma rede de 26 rotas. No que diz apenas respeito à CalMac Ferries Ltd., no ano que terminou em 31 de Março de 2006, esta transportou 5,3 milhões de passageiros, 1,1 milhões de veículos, 94 000 veículos comerciais ligeiros e 14 000 autocarros nestas rotas.

2.1.2.2. *Western Ferries Ltd.*

- (28) A CalMac não tem praticamente concorrentes nas rotas que serve. O seu único concorrente, a Western Ferries Ltd., só opera no estuário do Clyde entre Gourock, no Upper Firth of Clyde, e Dunoon, na península Cowal da Escócia, conforme ilustrado no mapa 2.

Mapa 2

Rotas marítimas no estuário do Clyde



- (29) A Western Ferries começou a explorar a rota Gourock-Dunoon em 1973. Dispõe actualmente de quatro navios para veículos/passageiros que prestam vários serviços diários e representam cerca de 88 % do tráfego automóvel, 86 % do tráfego de mercadorias e 68 % do tráfego de passageiros (7).

(7) Dados fornecidos pela Western Ferries Ltd.

2.1.3. OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

- (30) O quadro jurídico geral que rege o apoio financeiro para a prestação de serviços de transporte por ferry na Escócia é o «Highlands and Islands Shipping Services Act» de 1960⁽⁸⁾, com a redacção que lhe foi dada pela Secção 70 do «Transport (Scotland) Act» de 2001⁽⁹⁾ e pela Secção 45 do «Transport (Scotland) Act» de 2005⁽¹⁰⁾. Este quadro jurídico foi complementado por «compromissos» do Secretário de Estado, acordados com a CalMac⁽¹¹⁾.
- (31) O quadro jurídico é de carácter muito geral. Estabelece apenas que as autoridades escocesas podem pagar adiantamentos a pessoas, sob a forma de subvenções ou de empréstimos, para fins relacionados com o transporte. Não especifica em pormenor as condições para o pagamento desses adiantamentos. O compromisso de 1995 prevê a concessão de subvenções e empréstimos à CalMac para a prestação de serviços de transporte marítimo a fim de manter ou melhorar as condições sociais e económicas nas Highlands and Islands. As receitas sob a forma de subvenções destinam-se a cobrir os défices de exploração, enquanto as subvenções em capital e os empréstimos se destinam a fins de investimento, tais como a aquisição de navios e obras nos cais e portos.
- (32) Todos os pormenores relativos ao serviço público, como as rotas elegíveis para apoio, a regularidade, a frequência, as capacidades, as tarifas e os montantes da subvenção, foram decididos pelas autoridades escocesas e comunicados à CalMac por meio de cartas anuais.
- (33) Em Outubro de 2006, o último compromisso de 1995 terminou com a reestruturação da CalMac. Não foi assinado mais nenhum compromisso a partir de então até Setembro de 2007, altura em que o actual contrato de serviço público de 2007 entrou em vigor.
- (34) Desde Setembro de 2007 que a CalMac tem prestado serviços de transporte por ferry no âmbito do contrato de serviço público de 2007, na sequência da adjudicação da sua proposta mediante um procedimento de concurso público⁽¹²⁾ (V-Ships foi o único outro proponente, que mais tarde se retirou do concurso). O contrato de serviço público de 2007 abrange todas as rotas exploradas até então pela CalMac, com excepção da rota Gourock-Dunoon, e especifica em pormenor as obrigações de serviço público que devem ser respeitadas. Os serviços incluem o transporte de passageiros, veículos e mercadorias. Os navios utilizados para a prestação dos serviços são alugados, em regime de locação, à CMAL, a empresa, criada em Outubro de 2006 e cuja actividade se resume a ser a proprietária dos navios e a alugá-los em regime de locação.
- (35) Em 2005-2006, foi publicado um concurso público para a rota Gourock-Dunoon, com vista a encontrar operadores para a exploração de um serviço sem restrições e não subsidiado. Três empresas manifestaram interesse na fase inicial (Western Ferries, CalMac e V-Ships), mas nenhuma delas apresentou qualquer proposta.
- (36) Até à entrada em vigor do contrato de serviço público de 2007, a compensação pela exploração da rota Gourock-Dunoon não era distinguida da compensação paga para as outras rotas, uma vez que era efectuado um pagamento único em bloco, sem individualização das rotas. Desde a entrada em vigor do contrato de serviço público de 2007, o subsídio para a rota Gourock-Dunoon é pago separadamente à CalMac.
- (37) As obrigações de serviço público respeitantes a essa rota e a respectiva compensação visam apenas o transporte de passageiros, excluindo os veículos comerciais ligeiros. Contudo, a CalMac é livre de prestar serviços de transporte de veículos comerciais ligeiros em termos puramente comerciais.
- (38) Uma vez que a rota Gourock-Dunoon foi excluída do contrato de serviço público de 2007, a base jurídica para a compensação relativa a essa rota continua a ser o Acto sobre os «Highlands and Islands Shipping Services Act» de 1960, com a redacção que lhe foi dada pela Secção 70 do «Transport (Scotland) Act» de 2001 e pela Secção 45 do «Transport (Scotland) Act» de 2005.
- (39) Verificou-se uma continuidade considerável ao longo dos anos nas rotas operadas pela CalMac nas ilhas ocidentais. No entanto, foram introduzidas algumas alterações por decisão das autoridades escocesas, como o encerramento de uma rota, na sequência da abertura de uma ponte, novos serviços nas rotas existentes e aumento das frequências. As capacidades têm, em geral, aumentado com a substituição de navios antigos por novos modelos, oferecendo em geral uma maior capacidade do que a dos navios substituídos⁽¹³⁾. Em geral, as tarifas aumentaram de acordo com a inflação⁽¹⁴⁾.
- (40) A CalMac recebeu até à data os seguintes pagamentos das autoridades escocesas relativos às obrigações de serviço público:

⁽⁸⁾ O texto deste acto está disponível no seguinte endereço internet: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1

⁽⁹⁾ O texto deste acto está disponível no seguinte endereço internet: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

⁽¹⁰⁾ O texto deste acto está disponível no seguinte endereço internet: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>

⁽¹¹⁾ Estes «compromissos» foram assumidos pelo Secretário de Estado para financiar os serviços de ferry com o consentimento do Tesouro e o acordo da CalMac. Foram assinados vários compromissos em 1961, 1973, 1975 e 1995, reflectindo cada um deles anteriores estruturas da empresa com a responsabilidade pela prestação dos serviços que mais tarde constituíram a base para o contrato de serviços de ferry das ilhas Clyde e Hebrides de 2007. O texto do compromisso de 1995 está disponível no seguinte endereço internet: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

⁽¹²⁾ As condições do concurso estão disponíveis no seguinte endereço internet: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

⁽¹³⁾ A frota recebeu mais onze navios desde 1995.

⁽¹⁴⁾ Desde 1995, verificou-se um aumento das tarifas de 2 % a 5 % por ano.

Quadro 1

Fundos públicos concedidos à CalMac desde 1995*(milhões de libras esterlinas)*

	Subvenções para cobertura do défice	Empréstimos/subvenções em capital ⁽¹⁾	Total
1995/1996	8,3	8,5	16,8
1996/1997	11,7	2,3	14,0
1997/1998	10,5	9,9	20,4
1998/1999	14,4	11,9	26,4
1999/2000	15,0	9,7	24,7
2000/2001	19,0	6,5	25,5
2001/2002	20,4	1,8	22,2
2002/2003	18,9	7,7	26,6
2003/2004	25,9	2,8	28,7
2004/2005	25,1	8,8	33,9
2005/2006	31,4	6,2	37,6
2006/2007	34,2	9,9	44,1
2007/2008	40,5	4,9	45,3

⁽¹⁾ Os empréstimos são líquidos de reembolsos de empréstimos. Até 2002, o financiamento para a aquisição de novos navios processou-se mediante uma combinação de subvenções (75 %) e empréstimos (25 %). Desde 2002, a aquisição de todos os navios foi financiada exclusivamente por empréstimos.

- (41) No que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, o Reino Unido apresentou informações financeiras que demonstram o montante líquido do volume de negócios das actividades de serviço público (na sua maior parte o transporte de passageiros) e das actividades comerciais (na sua maior parte serviço de transporte de veículos) realizadas pela CalMac desde o exercício financeiro de 2002/2003:

Quadro 2

Demonstração de resultados do serviço público e das actividades comerciais da CalMac na rota Gourock-Dunoon desde 2002/2003*(milhões de libras esterlinas)*

	Actividades de serviço público			Actividades comerciais			Total
	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Lucros/perdas
2002/2003	0,7	- 3,1	- 2,4	1,0	- 0,5	0,5	- 1,9
2003/2004	0,7	- 3,4	- 2,7	0,8	- 0,5	0,3	- 2,4
2004/2005	0,8	- 3,4	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,2
2005/2006	0,9	- 3,8	- 2,9	0,9	- 0,5	0,4	- 2,5
2006/2007	0,9	- 3,7	- 2,8	1,0	- 0,5	0,4	- 2,4
2007/2008	0,9	- 3,7	- 2,7	1,0	- 0,5	0,5	- 2,3

- (42) Os montantes indicados no quadro 2 resultam de um exercício de contabilidade analítica com base nas contas oficiais. As receitas comerciais são, na sua maioria, receitas decorrentes do transporte de veículos e receitas provenientes dos respectivos passageiros ⁽¹⁵⁾. As receitas de serviço público são, na sua maioria, de passageiros peões. Quanto às despesas, os custos comuns, como os custos relativos a pessoal, navios e terminais, referentes a navios mistos de passageiros-veículos são divididos de acordo com a utilização média da capacidade do navio para passageiros peões e passageiros com veículos.

⁽¹⁵⁾ Presume-se que, em média, viajem 2 pessoas em cada carro. O número de passageiros com veículos, como proporção do total de passageiros, é aplicado às receitas totais de passageiros a fim de calcular a receita das actividades comerciais de transporte de passageiros em oposição às actividades de serviço público.

- (43) Foram executados procedimentos acordados pelo auditor da companhia (KPMG LLP) sobre a metodologia, o grau de pormenor da contabilidade e o teor da declaração. Não foram constatadas diferenças significativas entre os montantes indicados no quadro 2 e os respectivos livros e registos da CalMac.

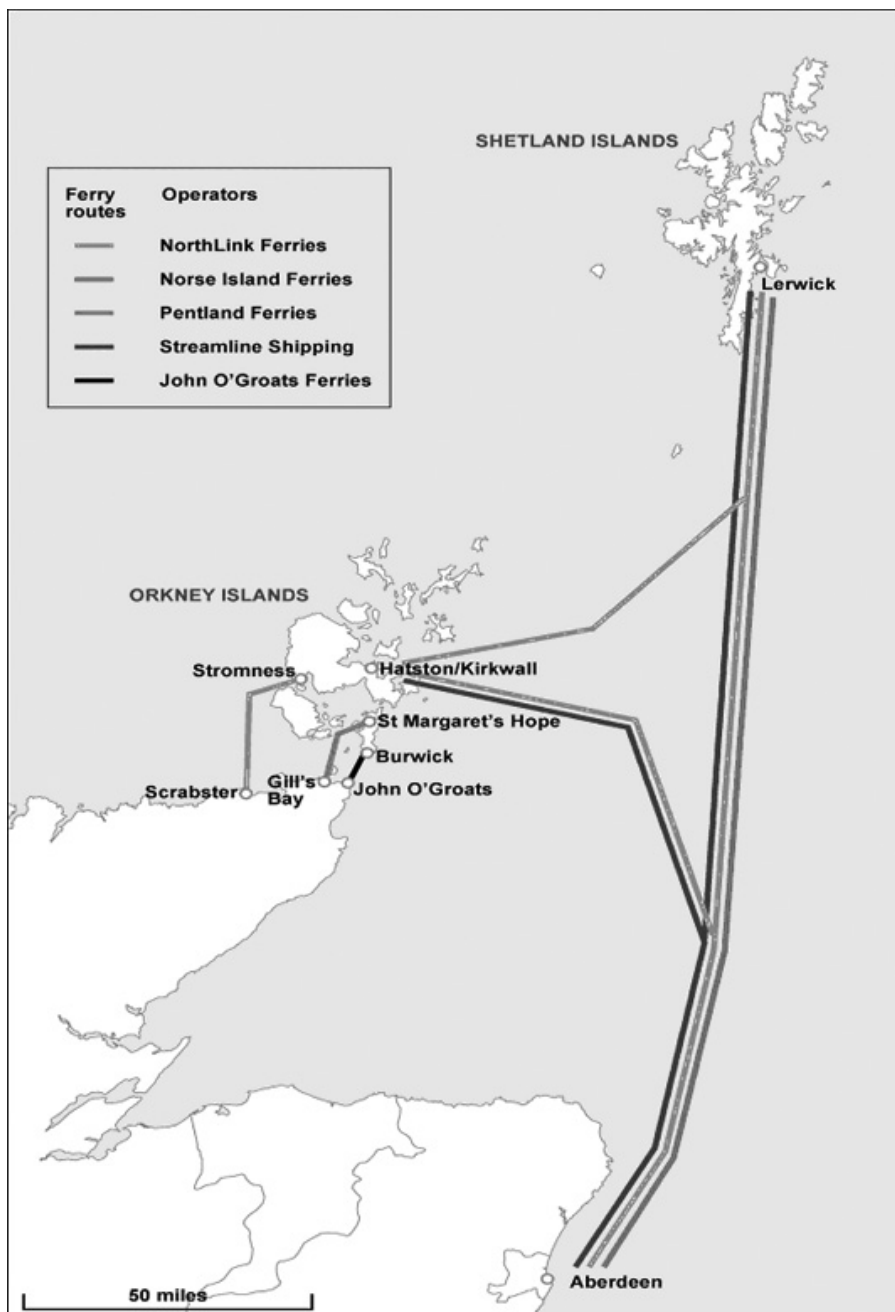
2.2. ILHAS SETENTRIONAIS

2.2.1. ROTAS MARÍTIMAS

- (44) As rotas de ferry existentes nas ilhas setentrionais da Escócia (arquipélagos de Orkney e Shetland) estão indicadas no Mapa 3.

Mapa 3

Rotas marítimas no norte da Escócia



2.2.2. OPERADORES

2.2.2.1. **NorthLink**

- (45) A NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd. (a seguir designada «NorthLink 1») foi criada em 2000 como uma empresa comum detida a 50 %/50 % pelo Royal Bank of Scotland, um dos mais importantes bancos no Reino Unido, e a CalMac.
- (46) Entre 2002 e 2006, a NorthLink 1 explorou duas rotas ao abrigo de um contrato de serviço público: uma rota triangular entre Aberdeen (Escócia continental), Kirkwall (Orkney) e Lerwick (Shetland) e uma rota mais curta entre Scrabster (Escócia continental) e Stromness (Orkney), passando por Pentland Firth.
- (47) O montante total anual do transporte marítimo de passageiros nestas duas rotas é de cerca de 300 000 passageiros.
- (48) Em 2006, foi criada uma nova empresa – a NorthLink Ferries Ltd. (seguidamente designada «NorthLink 2»), uma filial totalmente detida pela CalMac (a qual é, por sua vez, propriedade exclusiva do Executivo Escocês). Em 2006, a NorthLink 2 assumiu a exploração das duas rotas das ilhas setentrionais e a maior parte dos activos e do pessoal da NorthLink 1. Estas rotas são servidas no âmbito de um contrato de serviço público, assinado em 6 de Julho de 2006 e válido até 2012.
- (49) A NorthLink 2 explora actualmente dois navios mistos de transporte de passageiros, veículos e mercadorias e dois navios de transporte de mercadorias e de animais.
- (50) A NorthLink 1 ainda existe, mas é basicamente uma empresa-fantasma, sem actividades regulares e poucos activos.

2.2.2.2. **P&O Ferries**

- (51) Entre 1997 e 2002, a P&O Ferries explorou as duas rotas mais tarde servidas pelas NorthLink 1 e 2 no âmbito de um contrato de serviço público. A P&O Ferries já não explora essas rotas.

2.2.2.3. **Pentland Ferries**

- (52) Desde 2001, a Pentland Ferries tem vindo a explorar um serviço diário na rota entre Gills Bay, na Escócia continental, e St. Margaret's Hope em Orkney. A Pentland Ferries explora dois serviços de transporte de passageiros, veículos e mercadorias e transporta actualmente cerca de 80 % de todos os animais e mercadorias perigosas entre a Escócia continental e as ilhas Orkney.

2.2.2.4. **Streamline Shipping**

- (53) Desde 1984, a Streamline Shipping tem explorado um serviço bissemanal de transporte marítimo de mercadorias em contentor entre Aberdeen e Lerwick, utilizando navios «lo-lo» («lift-on/lift-off») afretados ou os seus próprios navios porta-contentores. Em 1987, iniciou também os serviços de transporte de mercadorias em contentores de Aberdeen para Kirkwall nas ilhas Orkney, utilizando navios de mercadorias «load on/load off» (seguidamente designados «lo-lo»).
- (54) Em meados de 2008, o Executivo Escocês adjudicou à Streamline Shipping um contrato de transporte de mercadorias nas ilhas setentrionais.

2.2.2.5. **John O'Groats Ferries**

- (55) Desde 1971 que a John O'Groats Ferries explora um serviço de ferry de passageiros de turismo de John O'Groats, na Escócia continental, para Burwick, nas ilhas Orkney. Este serviço da John O'Groats Ferries só funciona de Maio até finais de Setembro.

2.2.2.6. **Norse Islands Ferries**

- (56) Entre Setembro de 2002 e Junho de 2003, a Norse Islands Ferries operou um, e em determinados períodos, dois navios de transporte de mercadorias entre a Escócia continental e as ilhas Shetland. A Norse Islands Ferries já não serve esta rota.

2.2.3. OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

- (57) Duas rotas das ilhas setentrionais foram sujeitas a obrigações de serviço público: a rota triangular entre Aberdeen (Escócia continental), Kirkwall (Orkney) e Lerwick (Shetland) e a rota mais curta entre Scrabster (Escócia continental) e Stromness (Orkney).
- (58) Essas rotas foram objecto de três concursos públicos que resultaram em três contratos de serviço público celebrados entre as autoridades escocesas e três operadores: P&O Ferries de 1997 a 2002, NorthLink 1 de 2002 a 2006 e NorthLink 2 de 2006 a 2012. Nos primeiros dois concursos, as obrigações de serviço público só abrangiam o transporte de passageiros (o transporte de mercadorias não era subsidiado, mas também não era proibido). No entanto, o contrato de 2006 a 2012 inclui também uma obrigação de serviço público para o transporte de mercadorias, com um determinado limite.

2.2.3.1. **Contrato de serviço público de 1997 com a P&O Ferries**

- (59) As autoridades escocesas lançaram um concurso público em Junho de 1995 para as rotas Aberdeen-Kirkwall-Lerwick e Scrabster-Stromness, tendo decidido não permitir a participação da CalMac no concurso.

(60) O Executivo Escocês decidiu adjudicar o contrato à P&O Ferries. Nos termos do contrato de serviço público, a P&O Ferries receberia uma subvenção anual, sujeita a «disposições de recuperação» destinadas a limitar eventuais benefícios caso os lucros da empresa ultrapassassem as previsões. A P&O Ferries recebeu 55 milhões de libras esterlinas das autoridades escocesas no período de 1997 a 2002 ⁽¹⁶⁾ para a execução do contrato.

(61) No âmbito do contrato de serviço público, o subsídio foi limitado aos passageiros, veículos acompanhados e veículos associados, como autocaravanas e motocicletas.

2.2.3.2. *Contrato de serviço público de 2000 com a NorthLink 1*

(62) Em 1998, o Executivo Escocês lançou um novo processo de concurso para um contrato de serviço público nas rotas Aberdeen-Kirkwall-Lerwick e Scrabster-Stromness para o período de 2002-2007.

(63) Embora o caderno de encargos do concurso público indicasse que seria exigido aos operadores que dispusessem de capacidade para o transporte de mercadorias, este elemento do serviço deveria funcionar numa base comercial, isto é, sem subsídio. Foi deixada ao critério dos proponentes a determinação do nível exacto dos serviços de transporte de mercadorias a disponibilizar, embora a capacidade devesse ser suficiente para transportar, pelo menos, os níveis assegurados pela P&O Ferries na altura, incluindo aumentos razoáveis de acordo com a estimativa do crescimento da procura.

(64) O concurso público especificava a configuração da rota e o número mínimo de viagens necessárias, mas solicitava aos proponentes que propusessem calendários pormenorizados. Exigia que o plano de preços do proponente escolhido fosse acordado com o Executivo Escocês e que as tarifas máximas fossem publicadas. Esperava-se que as tarifas iniciais não seriam fixadas a um nível significativamente superior às tarifas em vigor.

(65) Em Novembro de 1998, treze operadores de serviços de transporte marítimo manifestaram o seu interesse no concurso público. Seis operadores de ferries foram pré-seleccionados e três acabaram por apresentar propostas em Junho de 1999: SERCO Denholm, P&O Ferries e NorthLink 1.

(66) O Executivo Escocês excluiu a proposta da SERCO Denholm devido ao facto de ser a proposta com preço mais elevado e também por ter considerado inaceitável o pedido do proponente de ser autorizado a vender os seus navios ou a transferir contratos de locação em curso para o Executivo Escocês no final do contrato.

(67) Em Setembro de 2000, o Executivo Escocês escolheu a NorthLink 1 como o melhor proponente. A proposta da NorthLink 1, com um subsídio de base de 45,7 milhões de libras esterlinas pelo contrato de cinco anos, foi 14 milhões de libras esterlinas mais barata que a proposta da P&O. A estimativa de custos da NorthLink 1 era mais elevada do que a da P&O Ferries, mas previa um aumento das receitas de passageiros de 8 milhões de libras esterlinas e mais 13 milhões de libras esterlinas de excedentes do transporte de mercadorias, pelo facto de os seus pressupostos de crescimento do tráfego serem superiores. A NorthLink 1 estava também disposta a aceitar ter menos lucros decorrentes do contrato do que a P&O Ferries.

(68) O contrato entre a NorthLink 1 e o Executivo Escocês foi assinado em Dezembro de 2000. Após a adjudicação do contrato, a NorthLink 1 encomendou três novos ferries de passageiros/veículos e comprou um navio em segunda mão apenas para o transporte de mercadorias.

(69) Fora inicialmente previsto que o novo operador disporia do tempo necessário para encomendar e construir novos navios, os quais deveriam estar em condições de funcionamento em Abril de 2002. Todavia, a NorthLink 1 só tinha possibilidade de iniciar o serviço de transporte em 1 de Outubro de 2002. Devido a este atraso, o Executivo Escocês prolongou o contrato de serviço público com a P&O Ferries por seis meses.

(70) As projecções de custos e de receitas da NorthLink 1 subjacentes à sua proposta revelaram-se demasiado optimistas. A P&O Ferries foi o único operador que oferece um serviço «roll-on/roll off» (seguidamente designado «ro-ro») de passageiros, veículos e mercadorias entre a Escócia continental e as ilhas setentrionais entre 1997 e 2002. Nas suas projecções, a NorthLink 1 tinha igualmente partido do princípio que beneficiaria de um monopólio sobre o tráfego «ro-ro».

(71) No entanto, esse pressuposto não se concretizou. Na Primavera de 2001, um novo operador, a Pentland Ferries, iniciou a prestação de serviços a partir da Escócia continental para as ilhas Orkney e, progressivamente, captou uma parte substancial do mercado de transporte de passageiros, veículos e mercadorias das ilhas Orkney.

(72) Em Julho de 2002, um consórcio de três transportadores rodoviários ⁽¹⁷⁾ anunciou que iria participar na criação de uma nova empresa, a Norse Island Ferries, em reacção às tarifas de transporte de mercadorias anunciadas pela NorthLink 1 em 2001, que consideraram demasiado elevadas em comparação com as tarifas anteriormente cobradas pela P&O Ferries. No início de Setembro 2002, a Norse Island Ferries começou a oferecer um serviço diário de transporte «ro-ro» entre as ilhas Shetland e a Escócia continental e, nos primeiros meses de funcionamento, pareceu ter captado uma grande parte do mercado de transporte de mercadorias.

⁽¹⁶⁾ Fonte: Report of Audit Scotland of December 2005 on the NorthLink ferry services contract. Este relatório está disponível no seguinte endereço internet: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf

⁽¹⁷⁾ Estes três transportadores rodoviários realizaram cerca de 80 % do transporte de mercadorias entre as ilhas Shetland e a Escócia continental, recorrendo a serviços de ferry da P&O Ferries.

- (73) Na sequência do anúncio em 2001 do novo serviço de transporte de mercadorias oferecido pela Pentland Ferries, a NorthLink 1 solicitou ao Executivo Escocês que fosse discutida a questão do impacto desta nova concorrência na sua posição financeira. A NorthLink 1 disponibilizou ao Executivo Escocês o seu modelo empresarial, a fim de lhe permitir analisar o impacto da concorrência na viabilidade da empresa. Com base nesse modelo, a NorthLink 1 previa inicialmente um rendimento total ao longo do período de vigência do contrato de 14,9 milhões de libras esterlinas. A alteração das circunstâncias transformou este valor numa projecção de perdas no montante de 16,4 milhões de libras esterlinas. Este facto suscitou graves preocupações quanto à solvência do contratante e à sua capacidade para executar o contrato. Segundo o Reino Unido, o principal factor nesta situação foi a concorrência da Norse Island Ferries, uma vez que tal representou mais de 25,5 milhões de libras esterlinas dos 31,3 milhões de libras esterlinas de deterioração dos resultados da empresa.
- (74) A concorrência da Norse Islands Ferries no mercado de transporte de mercadorias das ilhas Shetland terminou no início de Junho de 2003, na sequência da sua decisão de cessar essa actividade. Este facto permitiu à NorthLink 1 regressar a uma situação com perspectivas de viabilidade. O Executivo Escocês decidiu assim continuar a financiar a NorthLink 1, em conformidade com os termos do contrato de serviço público, considerando que a cessação da actividade da Norse Islands Ferries poderia ser suficiente para permitir a execução do contrato até ao seu termo normal.
- (75) Contudo, no Verão de 2003, alguns meses após o início das operações, a NorthLink 1 informou o Executivo Escocês que já não poderia, de forma realista, cumprir as suas obrigações contratuais durante o resto do período de vigência do contrato de serviço público, ou seja, até ao final de Setembro de 2007.
- (76) O Executivo Escocês analisou a situação financeira da empresa, com a assistência de auditores independentes, tendo concluído que a NorthLink 1 se encontrava praticamente numa situação de insolvência.
- (77) Segundo o Executivo Escocês, se não fossem pagos subsídios adicionais à NorthLink 1, havia o risco de, caso a empresa fosse sujeita a um processo formal de insolvência (o que poderia ter sido solicitado por uma série de credores), os serviços mínimos seriam interrompidos. O futuro a longo prazo das obrigações de serviço público dependeria da vontade do curador nomeado para gerir a empresa. O curador não estaria vinculado a quaisquer obrigações contratuais da empresa e não estaria, por conseguinte, obrigado a prestar o serviço subsidiado.
- (78) Em 8 de Abril de 2004, o Executivo Escocês anunciou, na sequência de contactos com os serviços da Comissão, a sua intenção de voltar a abrir concurso para a prestação do serviço e publicou um anúncio de concurso no *Jornal Oficial da União Europeia*. Paralelamente a este novo processo de concurso, que será descrito mais adiante, o Executivo Escocês tomou uma série de medidas para assegurar a continuidade dos serviços mínimos durante esse período intercalar.
- 2.2.3.3. Acta da alteração de 2004 com a NorthLink 1**
- (79) Em 29 de Setembro de 2004, o Executivo Escocês acordou com a NorthLink 1 disposições de financiamento revistas, mediante uma Acta de Alteração (a seguir designada «AdA») do contrato de serviço público. Esta AdA previa um sistema de financiamento do défice, assegurando que a NorthLink 1 poderia continuar a prestar os serviços até à passagem do contrato para outra empresa e de acordo com os padrões especificados no seu caderno de encargos. A AdA também estabelecia que determinados bens, alugados em regime de locação ou que eram propriedade da NorthLink 1, poderiam ser disponibilizados no próximo concurso público, numa base discricionária e a um valor de mercado estimado, aos proponentes que os desejassem utilizar na prestação de serviços no âmbito do futuro contrato. Com vista a manter o controlo orçamental durante esse período, a AdA previa medidas destinadas a controlar a capacidade da NorthLink 1 para exceder, sem a aprovação do Executivo Escocês, os termos de um orçamento acordado.
- (80) Além disso, a AdA previa «pagamentos de incentivo» limitados de cerca de 1,5 a 2 milhões de libras esterlinas por ano, partindo do princípio que objectivos exigentes em matéria de desempenho dos serviços, custos e receitas seriam cumpridos ou excedidos. Um primeiro elemento do pagamento de incentivos seria pago desde que fossem inteiramente atingidos vários objectivos de desempenho dos serviços, como a pontualidade e a fiabilidade, entre outros. Este elemento foi concebido para substituir e reforçar o sistema de penalizações do desempenho inscritas no acordo inicial. Um segundo elemento seria pago quando da concretização de poupanças nos custos/ganhos de receitas em comparação com um orçamento de referência que os contabilistas independentes do Executivo Escocês teriam aprovado.
- (81) Em Agosto de 2005, o Auditor Geral para a Escócia solicitou à Audit Scotland o exame do novo contrato de serviço público adjudicado à NorthLink 1. A Audit Scotland é um organismo oficial criado em Abril de 2000, ao abrigo do «Public Finance and Accountability (Scotland) Act 2000»⁽¹⁸⁾, para a prestação de serviços ao Auditor Geral. A sua missão consiste em assegurar que o Executivo Escocês seja responsabilizado pela correcta, eficiente e eficaz utilização de fundos públicos.

⁽¹⁸⁾ O texto deste acto está disponível no seguinte endereço internet: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1

- (82) De acordo com o relatório publicado pela Audit Scotland ⁽¹⁹⁾ em Dezembro de 2005, a NorthLink 1 recebeu do Executivo Escocês 71 milhões de libras esterlinas nos três primeiros anos do contrato de serviço público, que abrangem o período de Outubro de 2002 até ao final de Setembro de 2005, a comparar com a compensação prevista no contrato limitada a 50,3 milhões de libras esterlinas. O relatório apresenta a seguinte repartição dos 71 milhões de libras esterlinas recebidos:
- a) 33,6 milhões de libras esterlinas de compensação de base ao abrigo do contrato original;
 - b) 16,7 milhões de libras esterlinas de outros pagamentos autorizados de acordo com os termos do contrato inicial;
 - c) 18,2 milhões de libras esterlinas de financiamento adicional para manter a prestação de serviços e
 - d) 2,5 milhões de libras esterlinas para saldar, numa única prestação, alguns contratos de locação utilizados pela NorthLink 1.
- (83) Com base nas informações apresentadas pelas autoridades do Reino Unido, o Executivo Escocês pagou uma outra subvenção de 21,6 milhões de libras esterlinas à NorthLink entre 1 de Setembro de 2005 e a transferência do contrato para o seu sucessor em 6 de Julho de 2006.
- (84) O Reino Unido facultou informações financeiras que demonstram o montante líquido do volume de negócios das actividades de serviço público (principalmente o transporte de passageiros) e das actividades comerciais (principalmente o transporte de mercadorias) realizadas pela NorthLink 1 a partir do exercício de 2002/2003 até ao exercício de 2005/2006.

Quadro 3

Demonstração de resultados das actividades de serviço público e das actividades comerciais da NorthLink 1 de 2002/2003 a 2005/2006

(milhões de libras esterlinas)

	Actividades de serviço público			Actividades comerciais			Total
	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Lucros/perdas
2002/2003	26,7	- 28,3	- 1,7	7,7	- 7,3	0,5	- 1,2
2003/2004	38,0	- 35,5	2,5	10,5	- 10,0	0,5	3,0
2004/2005	33,8	- 34,6	- 0,8	10,3	- 10,1	0,1	- 0,7
2005/2006 ⁽¹⁾	31,1	- 30,2	0,9	7,4	- 7,2	0,2	1,1

⁽¹⁾ No período de nove meses até 6 de Julho de 2006.

- (85) Os montantes indicados no quadro 3 resultam de um exercício de contabilidade analítica com base nas contas oficiais. As receitas comerciais correspondem aos rendimentos do transporte de mercadorias e animais ⁽²⁰⁾. As receitas do serviço público incluem o financiamento estatal e as receitas provenientes da venda de títulos de transporte. No que diz respeito às despesas, os custos comuns, como tarifas portuárias, custos de terminais e despesas administrativas, estão repartidos de acordo com a ponderação relativa das actividades de serviço público e das actividades comerciais nesses custos.
- (86) Foram executados procedimentos acordados pelo auditor da companhia (KPMG LLP) sobre a metodologia, o grau de pormenor da contabilidade e o teor da declaração. Não foram constatadas diferenças significativas entre as quantidades indicadas no quadro 3 supra e os respectivos livros e registos da NorthLink 1.
- 2.2.3.4. Contrato de serviço público de 2006 com a NorthLink 2**
- (87) Em Março de 2004, o Reino Unido informou a Comissão da intenção do Executivo Escocês de voltar a abrir concurso para o contrato de serviço público o mais rapidamente possível.
- (88) Em 8 de Abril de 2004, o Executivo Escocês anunciou publicamente a sua intenção de abrir novamente concurso para a prestação do serviço e publicou um anúncio de concurso no *Jornal Oficial da União Europeia* relativo a esse serviço. Em 27 de Maio de 2004, publicou um projecto de especificações do serviço para fins da apresentação de propostas no âmbito de um exercício de consulta.

⁽¹⁹⁾ Ver nota 16.

⁽²⁰⁾ O transporte de animais e de mercadorias não estava abrangido pelo contrato de serviço público.

- (89) Ao contrário do que fora feito em 2000, o novo concurso ⁽²¹⁾ introduziu obrigações de serviço público para o transporte de mercadorias. O adjudicatário teria de prestar um serviço «ro-ro» de transporte de mercadorias que abrangesse animais e mercadorias perigosas e um serviço adicional de transporte de mercadorias durante a semana no serviço de Kirkwall para Aberdeen. Os níveis das tarifas de 2005 constituíram a base para 2006, permitindo a indexação com recurso ao Índice de Preços no Consumidor. O nível das tarifas para o transporte geral de mercadorias teve de ser reduzido nas rotas de Aberdeen/Kirkwall/Lerwick em cada direcção, em cerca de 19 % na rota de Kirkwall para Aberdeen e em 25 % na rota das ilhas Shetland.
- (90) A NorthLink 1 possuía activos que eram relevantes para a execução do contrato, tais como equipamento informático, equipamentos e peças sobresselentes de navios, equipamentos portuários, equipamentos de escritório e vários reboques para animais. Estavam também em curso contratos de locação de um navio de transporte de mercadorias, de veículos tractores e de um sistema de bilhética. Estes activos e acordos contratuais foram disponibilizados a todos os proponentes com base no valor de mercado estimado.
- (91) Em 19 de Julho de 2005, o Executivo Escocês convidou três empresas pré-seleccionadas a apresentar propostas. Subsequentemente, foram apresentadas duas propostas em 30 de Novembro de 2005 e uma terceira empresa retirou-se do processo em Outubro de 2005. Em 9 de Março de 2006, o Executivo Escocês anunciou a selecção do proponente escolhido – a CalMac.
- (92) Foi criada uma nova empresa, a NorthLink 2, como uma filial detida a 100 % pela CalMac (a qual, por sua vez, era propriedade exclusiva das autoridades escocesas), para a execução do contrato de prestação de serviços públicos adjudicado à CalMac, o qual foi assinado em 6 de Julho de 2006. O contrato de serviço público abrangia o período de 2006 a 2012. A NorthLink 2 assumiu a explo-

ração das duas rotas das ilhas setentrionais e a maior parte dos activos e do pessoal da NorthLink 1.

- (93) Segundo o Reino Unido, todos os activos da NorthLink 1 que a NorthLink 2 desejou foram adquiridos por esta a preços de mercado efectivos ou estimados.
- (94) A NorthLink 2 recebeu os seguintes pagamentos das autoridades escocesas decorrentes do contrato de serviço público de 2006:

Quadro 4

Fundos públicos concedidos à NorthLink 2 desde 2006

(milhões de libras esterlinas)

	Subvenções para cobertura do défice	Subvenções em capital	Total
2006/2007 ⁽¹⁾	21,8	1,3	23,1
2007/2008 ⁽²⁾	28,0	2,0	30,0

⁽¹⁾ Estes dados dizem respeito ao período de 6 de Julho de 2006 (data em que entrou em vigor o contrato de serviço público) até 31 de Março de 2007.

⁽²⁾ Os dados dizem respeito ao período de 1 de Abril de 2007 a 31 de Março de 2008.

- (95) A NorthLink 2 não desenvolveu actividades fora do âmbito do contrato de serviço público de 2006 (que inclui o transporte de animais e de mercadorias). Por conseguinte, todas as suas actividades são consideradas obrigações de serviço público. O Reino Unido facultou informações financeiras que demonstram o montante líquido do volume de negócios das actividades desenvolvidas pela NorthLink 2 desde o ano contratual de 2006/2007. A título indicativo, apresentou uma repartição teórica desses resultados entre o transporte de mercadorias e passageiros (e de veículos acompanhados):

Quadro 5

Demonstração de resultados das actividades de serviço público da NorthLink 2 em 2006/2007 e 2007/2008 ⁽²²⁾

(em milhões de libras esterlinas)

	Passageiros e veículos acompanhados			Mercadorias			Total
	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Receitas	Despesas	Lucros/perdas	Lucros/perdas
2006/2007	38,3	- 37,5	0,8	12,1	- 11,8	0,3	1,1
2007/2008	39,7	- 38,6	1,0	10,9	- 10,6	0,3	1,3

- (96) Os montantes indicados no quadro 5 resultam de um exercício de contabilidade analítica com base nas contas oficiais.
- (97) Foram executados procedimentos acordados pelo auditor da companhia (KPMG LLP) sobre a metodologia, o grau de pormenor da contabilidade e o teor da declaração. Não foram constatadas diferenças significativas entre os montantes indicados no quadro 5 *supra* e os respectivos livros e registos da NorthLink 2.

⁽²¹⁾ Um resumo das condições do concurso de 2006 está disponível no seguinte endereço internet do Executivo Escocês: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>

⁽²²⁾ Os dados referem-se aos anos contratuais que terminam em 30 de Junho. O encerramento das contas oficiais é feito em 31 de Março.

2.2.4. TARIFAS DE TRANSPORTES

- (98) O quadro 6 apresenta as tarifas cobradas no transporte de mercadorias a partir de 1 de Janeiro de 2000 pelo operador do contrato de serviço público (serviço «ro-ro» de transporte de mercadorias) e pela Streamline Shipping (serviço «lo-lo» de transporte de mercadorias).

Quadro 6

Comparação das tarifas do transporte de mercadorias por metro linear entre o operador do contrato de serviço público e a Streamline Shipping ⁽²³⁾

(em libras esterlinas)

Ano	Operador do contrato de serviço público		Streamline Shipping ⁽¹⁾	
	Shetland	Orkney	Shetland	Orkney
2000 (tarifas da P&O Ferries)	43,70	37,90	37,05	31,62
2002 (tarifas indicativas da NorthLink 1)	44,00	36,00		
2002/2003 (tarifas da NorthLink 1)	36,00	25,50	33,69	29,40
2004 (tarifas da NorthLink 1)	38,50	27,50	34,87	28,86
2005 (tarifas da NorthLink 1)	39,45	28,20	33,24	30,29
2006 (tarifas da NorthLink 1)	40,60	29,00	40,43	32,07
Julho de 2006 (tarifas da NorthLink 2)	30,60	23,50	40,43	32,07

(1) Uma vez que as tarifas para as operações de transporte «lo-lo» não são normalmente cotadas por metro linear, a Streamline Shipping calculou as suas tarifas numa base de metro linear a fim de permitir a comparação.

- (99) A Streamline Shipping argumenta, com base nos dados publicados, que a NorthLink 1 e a NorthLink 2 reduziram os níveis de preços do transporte de mercadorias para um nível que não é sustentável para a Streamline Shipping e que tal só foi possível devido aos subsídios recebidos pelo operador de serviço público para o transporte de passageiros.
- (100) O Reino Unido salienta que a comparação apresentada no quadro 6 é potencialmente enganosa uma vez que a Streamline Shipping não cobra as suas tarifas por metro linear ⁽²⁴⁾. Estas autoridades alegam que os serviços «lo-lo» e «ro-ro» representam segmentos diferentes do mercado de transporte de mercadorias para as ilhas setentrionais, embora se possam verificar algumas sobreposições na utilização dos dois serviços. As operações «lo-lo» tendem a ser menos sensíveis ao factor tempo, com apenas dois serviços por semana, sendo as mercadorias normalmente de valor inferior. Assim, o Reino Unido alega que qualquer comparação entre os dois serviços é artificial e que é difícil tirar conclusões de tal comparação.
- (101) A NorthLink 1 informou em Dezembro de 2001 – antes da execução do contrato de serviço público – que iria cobrar 44,00 e 36,00 libras por metro linear pelos reboques para as ilhas Shetland e Orkney, respectivamente. Estas tarifas eram justificadas pelo facto de a
- NorthLink 1 ter necessidade de cobrar uma tarifa que fosse não só comercialmente sustentável como também aceitável para o mercado. Foi igualmente declarado que estas tarifas seriam fixadas para um período de cinco anos. A NorthLink 1 declarou que não podia «manter uma situação em que nós [NorthLink 1] transportamos reboques gratuitamente ou por montantes muito pequenos.» Simultaneamente, a NorthLink 1 sublinhou que a sua actividade de transporte de mercadorias não era subsidiada.
- (102) Segundo a Streamline Shipping, a NorthLink 1 respondeu à concorrência da Streamline Shipping e da Norse Island Ferries introduzindo em 2002, exactamente no início do seu contrato, reduções significativas (36,00 e 25,50 libras por metro linear para os reboques para as ilhas Shetland e Orkney, respectivamente) nos preços anteriormente indicados pela NorthLink 1 como sendo comercialmente sustentáveis. A Streamline Shipping and a Norse Island Ferries suspeitam que a NorthLink 1 estava a prestar os seus serviços de transporte de mercadorias a preços inferiores ao custo.
- (103) A NorthLink 1 introduziu tarifas reduzidas específicas em Dezembro de 2003:
- Uma tarifa especial para reboques vazios;
 - Uma tarifa fixa de 200 libras esterlinas para mercadorias não sensíveis ao factor tempo entre Aberdeen e Kirkwall (tarifa designada «Sunday Special»); e
 - Um regime comercial de reduções com descontos até 10 % determinados em função da quantidade de metros lineares elegíveis transportados por mês.

⁽²³⁾ Fonte: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ O serviço de transporte «lo-lo» implica normalmente o agrupamento e consolidação de cargas individuais, a granel e em paletes, que são frequentemente recarregadas num contentor e carregadas num navio de mercadorias.

- (104) Uma vez que a NorthLink 2 iniciou em Julho de 2006 a execução do terceiro contrato de serviço público, a pressão comercial exercida sobre a Streamline Shipping ter-se-ia alegadamente intensificado. Segundo a Streamline Shipping, o então Ministro dos Transportes, quando da adjudicação à NorthLink 2 do novo contrato de serviço público, anunciou que as tarifas do transporte de mercadorias de Aberdeen para ilhas Shetland seriam reduzidas em 25 % e para as ilhas Orkney em 19 %. Tal só era possível, segundo a Streamline Shipping, graças ao aumento do subsídio anual concedido à NorthLink 2.
- (105) Segundo a Streamline Shipping, em Julho de 2006 as tarifas normais cobradas pela NorthLink 2 eram de 30,60 libras por metro linear para as ilhas Shetland e de 23,50 libras por metro linear para as ilhas Orkney. Estas tarifas devem ser comparadas com a tarifa de 40,43 libras por metro linear para as ilhas Shetland e de 32,07 libras por metro linear para as ilhas Orkney cobradas pela Streamline Shipping. Além disso, as reduções relativas aos rebuques vazios e ao «Sunday Special» ter-se-ão alegadamente mantido, com reduções até 73 % nas tarifas oferecidas pela NorthLink 2.
- (106) A Streamline Shipping argumenta que, embora tenha tentado no passado competir mediante uma redução das tarifas, o nível das reduções oferecidas aos clientes pela NorthLink 2 inviabilizou esta estratégia. A Streamline Shipping estima que, para cobrir os seus custos, deve cobrar tarifas que são equivalentes a 36,67 libras por metro linear. Essa tarifa é superior às tarifas actualmente oferecidas pela NorthLink 2.
- (107) A Pentland Ferries argumenta que a NorthLink 2 tem praticado um regime de descontos para os residentes das ilhas Orkney designado «Friends and Family» que está a ter um efeito muito negativo no serviço concorrente prestado pela Pentland Ferries, em especial desde a entrada em serviço do novo catamarã Pentalina da Pentland Ferries em Março de 2009. Argumenta, designadamente que, em 2008/2009, a NorthLink alargou este regime de descontos a um grande número de «amigos e família», reduzindo assim efectivamente os preços das viagens de passageiros de uma forma generalizada e prejudicando o serviço concorrente oferecido pela Pentland Ferries.
- (108) O regime de descontos permite aos ilhéus designarem um número máximo de 6 agregados familiares, quer de membros da sua família quer de amigos («Family and Friends») que habitem fora das ilhas Orkney e Shetland, para beneficiarem de uma redução de 30 % nas suas viagens em navios da NorthLink (25).
- (109) As autoridades do Reino Unido explicaram que este regime de descontos, oferecido somente nas épocas média e baixa, beneficiou apenas 4 952 passageiros em 2008. Uma vez que a NorthLink 2 transportou 295 913 passageiros em 2008, o regime de descontos representa apenas 1,6 % do tráfego da NorthLink 2. As receitas totais provenientes deste regime (para todos os passageiros e automóveis elegíveis) em 2008 atingiram cerca de 95 000 libras, a comparar com as receitas totais da NorthLink 2 provenientes da venda de bilhetes em 2008 de cerca de 20 milhões de libras, ou seja menos de 0,5 % das receitas totais. As autoridades do Reino Unido argumentam que é improvável que um regime de descontos tão diminutos tenha qualquer efeito significativo nos interesses comerciais da Pentland Ferries.
- (110) As tarifas de passageiros publicadas pela NorthLink 2 (Scrabster-Stromness) e Pentland Ferries (Gill's Bay – St Margaret's Hope) são actualmente as seguintes (26).

Quadro 7

Comparação das tarifas publicadas para o transporte de passageiros entre o operador do contrato de serviço público e a Pentland Ferries

(em libras esterlinas)

	NorthLink 2			Pentland Ferries	
	Baixa (1)	Média (2)	Alta (3)	Até 31.3.2009	1.4.2009 – 31.10.2009
PASSAGEIROS					
Adulto sozinho	13,80	15,00	16,10	10,00	13,00
Criança sozinha (5-15 anos)	6,90	7,50	8,10	5,00	6,00
Crianças de 0-4 anos (4)	GRATUITO				
VEÍCULOS					
Automóveis e autocaravanas (< 6 m)	43,60	44,80	48,20	25,00	30,00
Motociclos	13,20	15,00	16,70	10,00	11,00

(1) 1 Época baixa: Janeiro, Fevereiro, Março, Novembro e Dezembro (excluindo 19 de Dezembro – 8 de Janeiro)

(2) Época média: Abril, Maio, Junho, Setembro, Outubro, 19 de Dezembro – 8 de Janeiro.

(3) Época alta: Julho e Agosto

(4) A Pentland Ferries não cobra tarifas para o transporte de crianças até 5 anos de idade.

(25) Fonte: sítio web da NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).(26) Fonte: respectivos sítios web (www.northlinkferries.co.uk e www.pentlandferries.co.uk).

(111) Foi também alegado por uma parte interessada que a NorthLink 2 está a oferecer alojamento «Bed & Breakfast» nas ilhas Orkney (quando o navio permanece ancorado no cais durante a noite) como uma actividade comercial com tarifas inferiores aos custos e que esta situação está a afectar a prestação de serviços de quarto e pequeno-almoço dos hotéis.

2.3. MOTIVOS PARA INICIAR O PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

2.3.1. ILHAS OCIDENTAIS

2.3.1.1. *Existência de auxílio estatal*

(112) No que diz respeito ao pagamento de auxílios estatais à CalMac até à assinatura do contrato de 2007, na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação a Comissão exprimiu dúvidas se estes pagamentos respeitavam os critérios estabelecidos no acórdão *Altmark* ⁽²⁷⁾, pelo que não estariam consequentemente abrangidos pelo conceito de auxílio estatal ao abrigo do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.

(113) A Comissão punha designadamente em dúvida se: as obrigações de serviço público impostas à CalMac tinham sido claramente definidas; os parâmetros com base nos quais a compensação tinha sido calculada tinham sido estabelecidos de uma forma objectiva e transparente antes da imposição das obrigações de serviço público; tinha havido uma compensação excessiva dos custos assumidos pela CalMac para a execução das obrigações de serviço público; o nível da compensação necessária tinha sido determinado com base numa análise dos custos em que uma empresa média e bem gerida teria incorrido para cumprimento dessas obrigações, tendo em conta as receitas relevantes e um lucro razoável.

(114) A Comissão chegou à conclusão preliminar que os pagamentos relevantes efectuados à CalMac até à assinatura do contrato de 2007 poderiam implicar uma vantagem e constituir assim um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE.

(115) No que se refere ao contrato de serviço público de 2007 com a CalMac, a Comissão não dispõe de informações suficientes para tirar conclusões preliminares quanto à existência de auxílio estatal e solicitou às autoridades do Reino Unido a apresentação das informações necessárias.

(116) A Comissão constatou que algumas partes interessadas eram de opinião que o agrupamento de todas as rotas,

com excepção da rota entre Gourock e Dunoon, limitou indevida e significativamente a concorrência no concurso, uma vez que a CalMac seria alegadamente a única empresa em condições de apresentar uma proposta que abrangesse a totalidade do pacote. Além disso, a Comissão levantou a questão de determinar se a condição estabelecida no concurso de o adjudicatário ter a obrigação de afretar os navios da CMAL poderia ter constituído uma vantagem para a CalMac.

(117) Se tal fosse o caso, a Comissão considera que o contrato não teria sido adjudicado mediante um processo de concurso público verdadeiramente aberto e não-discriminatório. Tal poderia ter conduzido a uma situação em que as autoridades escocesas pagaram uma compensação mais elevada pelos requisitos pertinentes de serviço público do que teria acontecido de outra forma e, por conseguinte, à existência de um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.

2.3.1.2. *Compatibilidade com o mercado comum*

(118) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão considerou que o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado parecia ser a base jurídica apropriada para avaliar a compatibilidade da medida com o mercado comum ⁽²⁸⁾.

(119) A Comissão manifestou dúvidas sobre o cumprimento das condições da sua Decisão relativa à aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (a seguir designada Decisão «SIEG») ⁽²⁹⁾.

(120) Para serem compatíveis ao abrigo do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado, os serviços subsidiados devem corresponder a serviços de interesse económico geral (a seguir designados «SIEG») genuínos e legítimos, devem ser adequadamente atribuídos ao beneficiário e a compensação não deve causar efeitos desproporcionados na concorrência e nas trocas comerciais.

(121) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão adoptou a posição preliminar de que os serviços atribuídos à CalMac eram SIEG legítimos, mas que, devido à falta de dados, não estava em condições de avaliar se o acto de atribuição era adequado e se o auxílio concedido à CalMac era proporcional ao seu objectivo e, por conseguinte, de avaliar se o auxílio estatal era compatível com o mercado comum.

⁽²⁷⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 24 de Julho de 2003 no Processo C-280/00, *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg* (JO C 226, 20.9.2003, p. 1), Colecção 2003 I-7747, n.º 1.

⁽²⁸⁾ Ver nota 1.

⁽²⁹⁾ Decisão da Comissão de 28 de Novembro de 2005 relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 86.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 312 de 29.11.2005, p. 67).

2.3.2. ILHAS SETENTRIONAIS

2.3.2.1. Existência de auxílio estatal

- (122) A Comissão considerou, a título preliminar, que o financiamento da NorthLink 1 no âmbito da AdA era susceptível de satisfazer o quarto critério Altmark, que exige que o nível de compensação seja determinado com base numa análise dos custos em que uma empresa média e bem gerida teria incorrido para o cumprimento das obrigações de serviço público. Deste modo, os pagamentos em causa eram susceptíveis de constituir auxílios estatais na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.
- (123) No que diz respeito à NorthLink 2, a Comissão solicitou esclarecimentos sobre a transferência de activos provenientes da NorthLink 1 e sobre a conformidade do contrato de 2006 em função das quatro condições Altmark. Por conseguinte, a possibilidade de existência de um auxílio estatal não foi excluída.

2.3.2.2. Compatibilidade com o mercado comum

- (124) Na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão não pôde identificar uma base de compatibilidade para o eventual auxílio estatal concedido à NorthLink 2 através de uma potencial transferência de activos da NorthLink 1 a um preço inferior ao preço de mercado.
- (125) No que diz respeito ao possível auxílio estatal concedido à NorthLink 1, no âmbito do contrato de 2000 e da AdA, e à NorthLink 2 no âmbito do contrato de 2006, os serviços prestados por essas empresas poderiam ser considerados serviços de interesse económico geral legítimos e os actos de atribuição poderiam ser considerados adequados. Em contrapartida, por falta de provas suficientes, é duvidoso se o possível auxílio estatal concedido à NorthLink 1 e à NorthLink 2 era proporcional ao seu objectivo declarado.

3. OBSERVAÇÕES DE PARTES INTERESSADAS

- (126) A Comissão recebeu, no prazo previsto no artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento Processual, observações de várias partes interessadas. Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento Processual, as autoridades do Reino Unido tiveram a oportunidade de responder às observações recebidas das partes interessadas dentro desse prazo. As seguintes partes interessadas apresentaram os seus pontos de vista: a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, o Sr. James Knight da TSL Contractors Limited, a Western Ferries, o Sr. John Rose da Streamline Shipping, o Professor Dr. Alfred J. Baird da Universidade de Napier, a Pedersen Consulting, os Srs. James Knight e Andy Knight (em nome da Isle of Mull Ferry Company Limited), a McGill's Bus Service Limited e duas outras partes que solicitaram que a sua identidade e o teor das suas observações fossem mantidos confidenciais.
- (127) As observações da *Streamline Shipping* são similares às apresentadas na sua queixa de Julho de 2004. Consideraram que a crise financeira da NorthLink 1 foi o resultado directo da estratégia dessa empresa destinada a prejudicar a concorrência, inicialmente para prejudicar a Norse Island Ferries e, posteriormente, a *Streamline Shipping* me-

diante uma forte redução das tarifas de transporte de mercadorias para níveis sem precedentes. Foi esta estratégia que levou o Governo a injectar financiamentos para além do que seria necessário para o cumprimento das obrigações de serviço público. Citam o relatório do Auditor Geral de Dezembro de 2005, em que se declarava que «o nível das tarifas de transporte de mercadorias e a concorrência daí resultante da Norse Island Ferries foi um dos factores-chave que contribuiu para os problemas financeiros da NorthLink 1» e que «embora o afretamento de um navio extra (para transporte de mercadorias) se destinasse a assegurar a existência de uma capacidade adequada para satisfazer a procura, criou-se dessa forma uma situação em que a capacidade de transporte de mercadorias era, na realidade, superior à procura. Os custos adicionais de exploração de outro navio foram superiores às receitas suplementares geradas e agravaram os problemas de fluxo de tesouraria».

- (128) No que diz respeito à NorthLink 2, a *Streamline Shipping* argumenta que os seus navios estão subutilizados. A anunciada redução pela NorthLink 2 das tarifas de mercado de 25 % para 19 % para as ilhas Shetland e Orkney, quando comparadas com as tarifas cobradas pela NorthLink 1, foi altamente prejudicial para a *Streamline Shipping*, segundo as alegações.
- (129) A *Western Ferries* reiterou a sua preocupação quanto às subvenções pagas à CalMac para a exploração da rota Gourock-Dunoon. A *Western Ferries* considera que esta rota é comercialmente viável, conforme demonstrado pela sua própria exploração lucrativa. Considera também que as condições Altmark não estão preenchidas, uma vez que o nível do subsídio é superior ao que seria necessário para um serviço exclusivamente de transporte de passageiros utilizando um navio apenas para passageiros (estimativa de acréscimo de 1,3 milhões de libras esterlinas). Foi também argumentado que o auxílio está a ser utilizado para subsidiar o serviço de transporte de veículos, por exemplo, mantendo inalterado o preço do transporte de veículos face ao aumento dos custos de combustível (a CalMac aumentou os preços em 2009 em apenas 3,8 %, ou seja, um aumento 1 % inferior à inflação). Além disso, ao contrário das redes da NorthLink e da CalMac, esta rota não foi objecto de concurso e, por conseguinte, não está em conformidade com os requisitos da UE. Além do mais, a *Western Ferries* considera que a recente proposta relativa à rede da CalMac era demasiado prescritiva e que o agrupamento de todas as rotas não se justifica. Nestas condições, apenas a CalMac estava em condições de apresentar uma proposta.
- (130) No que diz respeito à transparência financeira da CalMac, é alegado que o custo declarado da rota Gourock-Dunoon (4,2 milhões de libras no ano até Março de 2008) subestima o verdadeiro custo total do serviço, dado que não está reflectido o passivo relativo às pensões da respectiva tripulação, não existe transparência nos encargos inter-empresas relativamente a funções comuns de sede social e os custos diários de locação do navio de serviço estão significativamente subestimados na declaração. Não há indícios de que o Executivo Escocês tenha controlado activamente possíveis subvenções cruzadas quanto ao transporte de veículos.

- (131) A Western Ferries considera que, ao contrário da situação da NorthLink, existe já um mercado suficiente de prestação de serviços de transporte de passageiros, veículos e mercadorias. No futuro, não há motivos para subsidiar o transporte de veículos, devido aos serviços existentes oferecidos pela Western Ferries.
- (132) A Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes manifestou a sua desilusão pelo facto de haver necessidade de analisar novamente os serviços mínimos prestados pela CalMac e NorthLink. Sublinharam a necessidade de um serviço público estável, que é legitimamente definido em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros ⁽³⁰⁾ (seguidamente designado «Regulamento Cabotagem Marítima»).
- (133) Uma parte interessada manifestou preocupações quanto à dependência face a um prestador de serviços estatal cuja posição monopolística é reforçada por um auxílio estatal. Esta parte considera que o processo de concurso para as rotas exploradas pela CalMac foi definido de uma forma estrita e não pode ser considerado um concurso público. A parte interessada solicita a desagregação das rotas postas a concurso.
- (134) O Sr. James Knight considera que a CalMac não está a prestar um serviço com uma boa relação custo-eficácia e que prestadores privados eficientes deveriam encarregar-se dos serviços actualmente prestados pela CalMac. Apresenta planos alternativos possíveis para reduzir os subsídios necessários para a exploração das rotas e para aumentar os incentivos à inovação e a relação custo/eficiência.
- (135) Outra parte interessada considera que a restrição de frequência imposta à CalMac pelas autoridades do Reino Unido na rota Gourock-Dunoon constitui, de facto, um auxílio estatal à Western Ferries, distorce fortemente a concorrência e reforça a posição dominante da Western Ferries. Por outro lado, considerou que o auxílio estatal à CalMac é concedido em troca de uma missão de serviço público legítima.
- (136) O Sr. John Rose considera que o concurso para os contratos da NorthLink 1 e da NorthLink 2 não estava em conformidade com as regras da UE. Também alega que a rota Gourock-Dunoon não pode ser considerada um serviço mínimo uma vez que existe uma alternativa rodoviária e que uma empresa privada já presta um melhor serviço de ferry sem subsídios.
- (137) O Professor Alfred Baird apresentou estudos que indicam que a eficiência das operações da NorthLink poderia ser melhorada com uma melhor composição da frota, que o papel crescente do Estado nos mercados escoceses de serviços de ferry é contrário às tendências e à política da UE e que, em geral, não é necessário nem desejável que o Estado explore serviços de transporte marítimo.
- (138) A McGill's Bus Service considera que não há necessidade de subsidiar serviços de transporte de passageiros peões entre Gourock e Dunoon, uma vez que eles já oferecem o mesmo serviço, numa base comercial.
- (139) A Pedersen Consulting argumenta que o cumprimento do processo de adjudicação para as ilhas ocidentais era tão complexo e dispendioso que apenas a CalMac teve capacidade para concorrer. No que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, a Pedersen Consulting considera que não faz qualquer sentido manter um serviço de transporte de veículos subsidiado, uma vez que a Western Ferries já transporta praticamente 90 % de todo o tráfego de veículos de forma rentável. No entanto, uma ligação directa para passageiros com o transporte ferroviário em Gourock pode fazer sentido como uma operação de transporte público. No que diz respeito à NorthLink, é alegado que o processo de concurso foi completamente inadequado e resultou num serviço ineficiente, uma vez que a Pentland Ferries já oferecia um serviço rentável e não subsidiado. A rota Stromness-Scrabster poderia facilmente ser tornada praticamente obsoleta, poupando assim dinheiro aos contribuintes.

4. OBSERVAÇÕES DO REINO UNIDO SOBRE A DECISÃO DE DAR INÍCIO A UM PROCESSO E AS OBSERVAÇÕES DE PARTES INTERESSADAS

- (140) Na sua decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão exprimiu dúvidas quanto à possibilidade de a condição, subjacente ao contrato de serviço público de 2007 a assinar entre as autoridades britânicas e a CalMac, que obrigava o adjudicatário no concurso público a afretar os navios da CMAL ter constituído uma vantagem para a CalMac.
- (141) As autoridades do Reino Unido consideram que não existe qualquer vantagem nesta disposição que beneficie a CalMac ou a CMAL. Pelo contrário, consideram que a disponibilização imediata de uma frota totalmente conforme, capaz de satisfazer os requisitos da rota logo no início do contrato, constituiu uma vantagem para outros proponentes, reduziu as barreiras à apresentação de propostas por potenciais proponentes e criou condições de concorrência equitativas no processo de concurso.
- (142) As autoridades do Reino Unido reportaram-se à Comunicação da Comissão sobre a Interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima (ponto 5.3.2.1) ⁽³¹⁾ em que se afirma que «caso as próprias autoridades dos Estados-Membros possuam navios ou, de algum modo, tenham navios à sua disposição, estes poderão ser postos à disposição de todos os potenciais operadores de serviços em condições idênticas e não discriminatórias». As autoridades do Reino Unido consideram que seria praticamente impossível para um único operador dispor de uma nova frota de navios conformes para servir todas as rotas e manter as ligações a comunidades insulares remotas a tempo do início do período contratual.

⁽³⁰⁾ JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

⁽³¹⁾ Comunicação sobre a interpretação dada pela Comissão ao Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), COM(2003) 595 final (não publicada no Jornal Oficial).

- (143) Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão levantou também a questão de determinar se o agrupamento de todas as rotas para as ilhas ocidentais no concurso público de 2006, com excepção da rota Gourock-Dunoon, teria restringido indevida e significativamente a concorrência durante o concurso, conforme alegado por algumas partes interessadas.
- (144) As autoridades do Reino Unido consideram que a abertura de concurso para estas rotas num pacote único se justificava por várias razões: maximizava a relação custo-eficácia para o Executivo Escocês; facilitava o recurso a navios de socorro, no caso de uma falha na rede; evitava que os proponentes privilegiassem as rotas mais rentáveis; facilitava a gestão e reforçava a segurança e manutenção da frota e evitava os custos e a sobrecarga administrativa adicionais com a realização de múltiplos concursos.
- (145) De acordo com a Comunicação da Comissão sobre a Interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima (ponto 5.5.3), «os Estados-Membros consideram frequentemente desejável agrupar num pacote único as rotas de serviço público de/para diferentes ilhas, a fim de gerar economias de escala e atrair operadores. Tal agrupamento não é, em si mesmo, contrário ao direito comunitário, desde que não seja fonte de discriminações. A dimensão mais adequada para tais agrupamentos deve ser decidida tendo em conta a melhor sinergia possível na resposta às necessidades essenciais de transporte.»
- (146) Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão levantou igualmente a questão de determinar se a cessão de determinados activos⁽³²⁾ no montante de 1,55 milhões de libras esterlinas da NorthLink 1 para a NorthLink 2 tinha sido efectuada abaixo do preço de mercado, podendo assim constituir um auxílio estatal à NorthLink 2.
- (147) As autoridades do Reino Unido argumentaram que a possibilidade de comprar activos da NorthLink 1 já estava prevista nos documentos do concurso público e que, por conseguinte, todas os proponentes tinham igual acesso a esses activos nas mesmas condições. Durante o processo de concurso, foi transmitida informação aos dois proponentes seleccionados sobre os preços dos activos à venda. No entanto, não havia qualquer obrigação de compra dos activos, uma vez que os proponentes poderiam preferir fazer as suas próprias escolhas.
- (148) Todos os proponentes foram autorizados a inspecionar os navios, o equipamento e outros activos. O valor dos activos mais significativos (navio, tractores *tugmaster* e marca NorthLink no montante de 1,3 milhões de libras esterlinas) foi estabelecido por avaliações independentes. Os restantes activos, no montante de 0,25 milhões de libras, foram avaliados com base em estimativas de mercado.
- (149) No que se refere à possível aplicação da Decisão SIEG⁽³³⁾, as autoridades do Reino Unido consideram que a maioria das rotas nas ilhas Clyde e Hebrides e na rede da NorthLink parecem estar abrangidas pela Decisão SIEG. Apenas quatro das rotas servidas pela CalMac e pela NorthLink não preenchem os critérios-limiar e estas devem ser avaliadas directamente ao abrigo do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE.
- (150) As autoridades do Reino Unido consideram que os contratos de serviço público com a CalMac e a NorthLink constituem actos de atribuição adequados, ao especificarem em pormenor a natureza e a duração das obrigações de serviço público, as empresas e os territórios em causa, a natureza de quaisquer direitos exclusivos ou especiais atribuídos às empresas, os parâmetros de cálculo, controlo e revisão da compensação, bem como as disposições destinadas a evitar eventuais compensações excessivas e a necessidade do respectivo reembolso.
- (151) Além disso, a CalMac e a NorthLink estão obrigadas a manter uma contabilidade separada para as actividades SIEG e não-SIEG, podendo apenas os custos relacionados com as actividades SIEG ser objecto de compensação (todos os custos variáveis incorridos na prestação de SIEG, uma contribuição proporcional dos custos fixos comuns às actividades SIEG e não-SIEG e uma margem de lucro razoável) e estando criados procedimentos adequados de informação e controlo.
- (152) No que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, as autoridades do Reino Unido reconhecem que poderá ser questionável se o serviço prestado pela CalMac constitui um SIEG legítimo, uma vez que um operador do sector privado explora uma rota adjacente sem subsídio. No entanto, consideram que o serviço da Western Ferries é considerado por grande parte da população local como complementar e útil, mas não como um substituto eficaz ao serviço que a CalMac presta entre centros de cidades.
- (153) As autoridades do Reino Unido informaram a Comissão que, após o procedimento de concurso realizado sem sucesso em 2006 para a rota Gourock-Dunoon, têm intenção de publicar um novo concurso público aberto, transparente e não-discriminatório relativo a um contrato de serviço público para essa rota, com as seguintes características:
- O contrato de serviço público cobrirá um serviço de ferry entre centros de cidades mediante um contrato de serviço público de 6 anos;
 - O concurso preverá a concessão de um subsídio para a exploração dessa rota (ao contrário do anterior concurso);

⁽³²⁾ Um navio, tractores *tugmaster*, peças sobresselentes de navios, equipamento portuário, equipamento informático, a marca NorthLink, etc.

⁽³³⁾ Ver nota 29.

- c) Serão eliminadas as actuais restrições de horários;
- d) O subsídio abrangerá apenas o tráfego de passageiros;
- e) O adjudicatário será autorizado a prestar um serviço comercial de transporte de veículos sem restrições, sujeito às medidas contabilísticas adequadas e ao controlo de auditoria, a fim de evitar subsídios cruzados do serviço de transporte de passageiros para o serviço comercial de transporte de veículos;
- f) O adjudicatário terá toda a liberdade de decidir sobre a sua frota de navios, substituindo os navios antigos que actualmente servem a rota.

(154) As autoridades do Reino Unido tencionam proceder à substituição dos navios através da CMAL, que então os alugará em regime de locação ao operador ao qual tenha sido adjudicado o contrato de serviço público. As autoridades do Reino Unido consideram que o SIEG se justifica por várias razões relacionadas com a frequência, a conveniência do serviço, o tempo total de viagem, a integração com outros meios de transporte e a fiabilidade do serviço, entre outras.

5. AVALIAÇÃO DA MEDIDA

5.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

5.1.1. CRITÉRIOS AO ABRIGO DO ARTIGO 87.º, N.º 1, DO TRATADO

- (155) Nos termos do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (156) Os critérios estabelecidos no artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, são cumulativos. Por conseguinte, a fim de determinar se os supramencionados pagamentos à CalMac, à NorthLink 1 e à NorthLink 2 constituem um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, deve ser estabelecido se o apoio financeiro:
- implica uma perda de recursos estatais imputável ao Estado,
 - proporciona uma vantagem selectiva a certas empresas ou a certas produções,
 - falseia ou ameaça falsear a concorrência, e
 - afecta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(157) Os vários pagamentos supramencionados foram concedidos a partir de recursos estatais e são imputáveis ao Estado-Membro em causa. Por conseguinte, é satisfeito

o primeiro critério nos termos do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.

(158) Os pagamentos, sob a forma de subvenções para cobertura do défice e de empréstimos/subvenções em capital, são efectuados apenas a certas empresas específicas. São, por conseguinte, selectivos.

(159) O financiamento regular da CalMac e da NorthLink 1 e NorthLink 2 reduz os custos de exploração que essas empresas teriam normalmente de suportar e confere-lhes uma vantagem económica em relação a outras empresas que financiam as suas actividades com base apenas em receitas comerciais. No entanto, a fim de estabelecer que há uma vantagem susceptível de constituir um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, a Comissão tem de avaliar se as «condições Altmark» estão cumpridas⁽³⁴⁾.

(160) O mercado de rotas de cabotagem marítima tem sido plenamente liberalizado desde a entrada em vigor do Regulamento Cabotagem Marítima, ou seja, a partir de 1 de Janeiro de 1993. Se tiver sido concedida uma vantagem a qualquer uma dessas empresas, tendo em consideração os critérios Altmark, essa vantagem seria susceptível de distorcer a concorrência e de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Como tal, o terceiro e quarto critérios do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado devem também ser respeitados.

(161) A Comissão confirma também a sua avaliação preliminar de que os pagamentos efectuados à CalMac e à NorthLink 1 e NorthLink 2 não são compatíveis com o comportamento que um investidor privado teria em condições normais de mercado. Por conseguinte, esses pagamentos não podem ser considerados isentos de auxílio estatal com base no princípio do investidor numa economia de mercado.

(162) A venda de activos verificada na transição dos contratos da NorthLink 1 para a NorthLink 2 não continha elementos de auxílio estatal. Todos os activos da NorthLink 1 relevantes para a exploração dos serviços de ferry foram disponibilizados a todos os proponentes no concurso público de 2004-2005 (ver considerando 88 *supra*). A venda, que totalizou cerca de 1,5 milhões de libras esterlinas para todos os activos, foi efectuada com base no preço real de mercado ou no preço de mercado estimado, consoante os activos. Uma vez que estes activos estavam ao dispor, ao mesmo preço, de todos os proponentes e uma vez que esses preços correspondem ao preço de mercado dos activos, a sua venda não envolveu a utilização de recursos do Estado e não conferiu uma vantagem económica selectiva a qualquer empresa. Está deste modo excluída a existência de elementos de auxílio estatal na venda dos activos.

⁽³⁴⁾ Ver nota 27.

(163) Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão questionou se as taxas cobradas relativamente a determinados empréstimos concedidos à CalMac estavam conformes com o princípio do investidor numa economia de mercado e, por conseguinte, se continham um elemento de auxílio estatal.

(164) Este aspecto seria importante para determinar se a CalMac fora compensada de forma excessiva pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público, tendo em consideração todas as fontes de financiamento público. No entanto, uma vez que, no caso da CalMac, o regime de auxílio constitui um auxílio existente e que a sua compatibilidade só deve ser avaliada para o futuro (ver ponto 5.2 infra), não é necessário que a Comissão prosiga com a avaliação do carácter de auxílio estatal destes empréstimos, uma vez que estes apenas se referem ao passado.

5.1.2. CRITÉRIOS ALTMARK

(165) Conforme mencionado no considerando 112 *supra*, a fim de estabelecer que existe uma vantagem susceptível de constituir um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, a Comissão tem de avaliar se as condições Altmark estão cumpridas.

(166) Segundo a jurisprudência Altmark, a compensação por contratos ou obrigações de serviço público não favorece o(s) destinatário(s) – e, por conseguinte, não se inscreve no âmbito de aplicação da proibição estabelecida no artigo 87.º, n.º 1, do Tratado – sempre que sejam cumulativamente preenchidas as seguintes quatro condições:

— a empresa beneficiária é efectivamente incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e estas obrigações foram claramente definidas (a seguir designada «Altmark 1»),

— os parâmetros com base nos quais é calculada a compensação foram previamente estabelecidos de forma objectiva e transparente (a seguir designada «Altmark 2»),

— a compensação não ultrapassa o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos incorridos no cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável pela execução dessas obrigações (seguidamente designada «Altmark 3»), e

— quando a empresa que deverá cumprir as obrigações de serviço público não foi escolhida num procedimento de concurso público, o nível da compensação necessária foi determinado com base numa análise dos custos em que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada teria incorrido para cumprir essas obrigações, tendo em conta as receitas re-

levantes obtidas e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações (a seguir designado «Altmark-4»).

5.1.2.1. CalMac

(167) No caso da CalMac, há duas fases distintas, conforme indicado na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação: uma primeira fase antes do contrato de 2007, quando as obrigações de serviço público eram directamente atribuídas à CalMac sem um concurso público prévio, através de «compromissos», e quando todas as condições da prestação do serviço público eram especificadas em cartas anuais enviadas à CalMac pelas autoridades escocesas; e uma segunda fase, após o contrato de 2007, que foi adjudicado na sequência de um concurso público que especifica pormenorizadamente as obrigações de serviço público. A situação da rota Gourock-Dunoon deve ser separada, uma vez que esta rota foi excluída do contrato de 2007 e as condições das obrigações de serviço público continuam a ser especificadas em cartas anuais enviadas à CalMac pelas autoridades escocesas.

a) Antes do contrato de 2007

(168) Tal como indicado na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, há poucas dúvidas de que, antes do contrato de 2007, a compensação pelas obrigações de serviço público impostas à CalMac não cumpre todos os critérios Altmark. As obrigações de serviço público não foram claramente definidas num acto jurídico. Além disso, as especificações das obrigações de serviço público, como, por exemplo, os portos a servir, a regularidade, a continuidade e a frequência não foram claramente definidas num acto formal. Os parâmetros para o estabelecimento da compensação não foram estabelecidos *ex ante* de uma forma transparente e o nível da compensação não foi calculado com base numa análise dos custos de uma empresa média. A avaliação preliminar da decisão de dar início ao procedimento formal de investigação é, por conseguinte, confirmada.

(169) Dado que a compensação para a exploração da rota Gourock-Dunoon continua a ser paga nesta base, a avaliação *supra* também é aplicável a esta rota.

b) Após o contrato de 2007

Altmark 1 – Obrigações de serviço público claramente definidas

(170) Neste sector particular, há um regulamento que especifica os elementos que devem fazer parte de uma definição adequada de obrigações de serviço público. O cumprimento do critério Altmark 1 deve, por conseguinte, ser avaliado em função do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima, que estabelece as especificações que devem fazer parte da definição de obrigações de serviço público, a saber: os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios.

(171) O contrato de 2007 satisfaz claramente esta condição ao definir em pormenor todos estes parâmetros. No documento do concurso não constam dados precisos quanto à tripulação dos navios, mas os requisitos, por exemplo em termos de regulamentação sobre a qualidade do serviço e a protecção do emprego, deixam pouca margem para discrepâncias significativas no que diz respeito à tripulação dos navios.

(172) O contrato de serviço público tem também um período de vigência razoável – seis anos – em conformidade com as orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos (a seguir designadas «Orientações para os Transportes Marítimos») ⁽³⁵⁾.

Altmark 2 – ex ante, objectividade e transparência, estabelecimento de parâmetros para a compensação

(173) No contexto da avaliação Altmark, a segunda condição exige que os parâmetros da compensação sejam prévia e claramente estabelecidos de forma objectiva, tendo em conta todas as variáveis (por exemplo, custos de combustível, investimentos em novos navios, etc.).

(174) Por um lado, antes do início do cumprimento das obrigações de serviço público, os parâmetros da compensação eram bastante claros. Eram iguais aos custos previstos pelos proponentes, que tinham de ser estimados em pormenor, acrescidos de um nível acordado de margem de lucro e deduzidas as receitas previstas provenientes da exploração do serviço de ferry. Existe uma cláusula de recuperação que estabelece que, caso a margem de lucro acordada seja excedida, o subsídio será reduzido em conformidade. Este cálculo é efectuado para cada um dos seis anos do contrato antes do início do mesmo (a seguir designado «cenário de base»). O contrato de serviço público prevê uma série de eventos excepcionais que pode dar origem a uma revisão do montante da compensação (por exemplo, obras portuárias imprevistas, navio novo, aumentos salariais, etc.).

(175) Por outro lado, no final de cada ano contratual, o cenário de base será revisto a fim de reflectir a realidade da experiência do ano anterior. O cenário de base também pode ser revisto no decurso de um dado ano, em circunstâncias excepcionais. A compensação pode ser aumentada ou diminuída várias vezes durante o período do contrato. A revisão do cenário de base é proposta pelo operador (CalMac) e deve ser aprovada pelo Executivo Escocês. Existe igualmente a possibilidade de recorrer a um perito em caso de desacordo. Embora o contrato de serviço público contenha algumas indicações sobre a forma como a compensação será ajustada no caso de certas circunstâncias imprevistas, os parâmetros exactos desses ajustamentos não são conhecidos previamente. O montante da compensação será antes ajustado através de um procedimento de arbitragem bilateral entre as autoridades escocesas e a CalMac, possivelmente com a intervenção de um perito. Os critérios utilizados neste pro-

cedimento de arbitragem não são estabelecidos previamente de forma objectiva para todas as eventuais possibilidades. Este procedimento de arbitragem resulta numa falta de transparência na determinação dos parâmetros da compensação. Introduce igualmente um risco de variação da compensação concedida anualmente, que não depende de critérios objectivos, transparentes e predeterminados.

(176) Por conseguinte, a Comissão não pode estabelecer, sem qualquer dúvida razoável, que a condição Altmark 2 se encontra preenchida.

Altmark 3 – Nenhuma compensação excessiva (incluindo um lucro razoável)

(177) Tal como indicado na secção anterior, os parâmetros da compensação estão em geral claramente definidos, com excepção dos critérios utilizados no procedimento de arbitragem previsto em determinadas circunstâncias. Apesar de alguns parâmetros da compensação não serem previamente definidos com exactidão, a Comissão considera que o procedimento existente para a revisão do montante da compensação em tais circunstâncias é adequado para garantir que não se verifique qualquer compensação exagerada. Tal deve-se ao facto de a eventual compensação adicional se basear nos custos reais incorridos. Por conseguinte, a condição Altmark 3 encontra-se preenchida (ver também o ponto 5.3.3.3. infra)

Altmark 4 – Procedimento de concurso – em caso de ausência de concurso, custos calculados por referência a um empresa média

(178) No caso em apreciação, as obrigações de serviço público foram atribuídas na sequência de um concurso público.

(179) Deve, em primeiro lugar, ser avaliado se o concurso foi bem concebido e se é equitativo, aberto e transparente. Caso contrário, os custos para o Estado poderiam ser superiores ao mínimo necessário para o cumprimento das obrigações de serviço público.

(180) As principais questões levantadas pelas partes interessadas neste contexto foram o agrupamento de todas as rotas no concurso, com excepção da rota Gourock-Dunnon, e o requisito de o adjudicatário utilizar os navios da CMAL

(181) No que se refere ao agrupamento das rotas, foi alegado que este excluía efectivamente os concorrentes da CalMac, uma vez que esta já oferecia todos os serviços e era o único proponente capaz de apresentar uma proposta para todo o conjunto de rotas.

(182) Houve, no entanto, um segundo proponente (V-Ships) que apresentou uma proposta para todo o conjunto de rotas. A V-Ships acabou por se retirar do concurso, alegando que a condição de obrigatoriedade de utilização dos navios da CMAL impedia a inovação e a flexibilidade dos serviços a prestar.

⁽³⁵⁾ JO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

- (183) A zona geográfica abrangida pelas 26 rotas é bastante homogénea: todas as ligações são relativamente curtas (máximo de cerca de 100 quilómetros) e os portos estão relativamente concentrados (a uma distância de cerca de 250 km no continente).
- (184) As autoridades do Reino Unido apresentaram argumentos credíveis que justificam o agrupamento das 26 rotas.
- (185) Alegaram que o agrupamento das rotas assegura uma máxima flexibilidade da frota de modo a servir melhor a rede. Por exemplo, em caso de avaria de um navio, é de importância crítica a possibilidade de envio de um navio de socorro para garantir a fiabilidade dos serviços mínimos. Os navios de socorro são igualmente necessários em caso de más condições climáticas, quando são necessárias manutenções inesperadas dos navios e quando se verifica uma necessidade de aumento da capacidade. Actualmente, a CalMac pode disponibilizar um navio de socorro, muitas vezes mediante a gestão de uma série de movimentos sequenciais de navios entre rotas. Seria mais difícil assegurar a continuidade dos serviços e a optimização da capacidade se houvesse uma série de operadores a servir a rede.
- (186) Além disso, o agrupamento de todas as rotas reforça a integração da rede, tornando mais fácil combinar segurança, qualidade e desempenho ambiental dos navios e das operações portuárias, bem como garantir que as normas sejam aplicadas uniformemente em toda a rede. O Departamento Regional da Agência de Guarda Costeira e Marítima para a Escócia e a Irlanda, do Reino Unido, deixou claro que a fragmentação da rede pode não ser a forma mais eficaz de garantir a continuidade de serviços seguros e fiáveis.
- (187) Além disso, o agrupamento das rotas permite economias de escala particularmente na comercialização e na venda de bilhetes, bem como transportes integrados, dando aos clientes acesso a reservas para uma série de rotas numa única transacção. O mesmo se aplica à promoção do turismo.
- (188) Pode-se argumentar que, a fim de reduzir os custos ao mínimo, cada rota deveria ser objecto de um concurso distinto. No entanto, a Comissão reconhece que os encargos e custos administrativos de cada concurso (26 concursos individuais) poderiam ser demasiado elevados.
- (189) Poderia também ser considerada uma solução intermédia, agrupando apenas algumas rotas, mas seria especulativo prever se os resultados de tais concursos, em termos de custos globais para o orçamento público, seriam superiores ou inferiores ao custo real resultante de um concurso com agrupamento de rotas.
- (190) A Comunicação da Comissão sobre a Interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima (ponto 5.5.3.) declara que «os Estados-Membros consideram frequentemente desejável agrupar num pacote único as rotas de serviço público de/para diferentes ilhas, a fim de gerar economias de escala e atrair operadores. Tal agrupamento não é, em si mesmo, contrário ao direito comunitário, desde que não seja fonte de discriminações. A dimensão mais adequada para tais agrupamentos deve ser decidida tendo em conta a melhor sinergia possível na resposta às necessidades essenciais de transporte.»
- (191) Tendo em conta o quadro jurídico que permite explicitamente o agrupamento de rotas e os argumentos razoáveis apresentados pelas autoridades do Reino Unido, não se pode concluir que o agrupamento das rotas em questão constitua uma condição desnecessariamente injusta do concurso público e que aumente inevitavelmente o custo para o Estado decorrente da execução das obrigações de serviço público.
- (192) O requisito que obriga o adjudicatário a utilizar os activos da CMAL é uma condição razoável do concurso, tendo em conta o facto de as autoridades escocesas terem um interesse evidente na utilização de navios já disponíveis, em lugar de os manterem sem utilização ou de alienarem esses activos. A Comunicação sobre a Interpretação do Regulamento Cabotagem Marítima (ponto 5.3.2.1) prevê que «caso as próprias autoridades dos Estados-Membros possuam navios ou, de algum modo, tenham navios à sua disposição, estes poderão ser postos à disposição de todos os potenciais operadores de serviços em condições idênticas e não discriminatórias». Além disso, é uma condição neutra para os proponentes, dado que qualquer deles pagaria o mesmo preço pela utilização dos mesmos navios. Embora este requisito seja legítimo, pode conduzir a um aumento do custo do serviço. Com efeito, não se pode excluir que, caso os proponentes fossem livres de apresentar soluções alternativas no que diz respeito aos navios, tal poderia permitir baixar os custos líquidos globais das obrigações de serviço público.
- (193) Além disso, tendo em conta as especificidades dos navios necessários para a exploração das rotas das ilhas ocidentais escocesas, um único operador poderia ter dificuldade em dispor de uma nova frota de navios conformes capaz de servir todas as rotas e de manter as ligações às comunidades insulares remotas logo no início do período contratual.
- (194) A CalMac tinha uma vantagem concorrencial no concurso, uma vez que já explorara essas rotas, mas seria incorrecto concluir que, devido a essa vantagem, o concurso estava indevidamente adaptado e excluía outros proponentes ⁽³⁶⁾.
- (195) Conclui-se, por conseguinte, que o processo de concurso foi conduzido de forma adequada e que foi aberto, não discriminatório e transparente.

⁽³⁶⁾ Na realidade, até houve um outro proponente neste concurso.

- (196) Tal como já referido, os parâmetros para o cálculo da compensação deverão ser objecto de revisão no mínimo com uma periodicidade anual. Esta revisão resulta, em alguns casos, de um processo de arbitragem entre o operador e as autoridades escocesas. Por conseguinte, existe o risco de o montante dos fundos a disponibilizar pelo Estado ao operador ser superior (ou inferior) à compensação prevista na sua proposta.
- (197) Caso o convite à apresentação de propostas exigisse aos proponentes que aceitassem um dada compensação fixa para os seis anos do contrato, com todos os riscos assumidos por estes, o Estado não correria qualquer risco e poderia, teoricamente, reduzir os custos ao mínimo. No entanto, não é de excluir que, caso os proponentes fossem obrigados a assumir todos os riscos da exploração, poderia não haver empresas dispostas a concorrer ou que os proponentes apresentassem preços muito superiores a fim de compensar o risco suplementar.
- (198) Não se pode concluir, sem qualquer dúvida razoável, que a condição Altmark 4 esteja preenchida.

Conclusão

- (199) Dado não se poder concluir, sem qualquer dúvida razoável, que os critérios Altmark 2 e 4 estão satisfeitos, o contrato de serviço público com a CalMac é considerado como contendo elementos de auxílio estatal.

5.1.2.2. NorthLink

a) NorthLink 1 (2002-2006)

Altmark 1 – Obrigações de serviço público claramente definidas

- (200) Tal como mencionado no considerando 170 *supra*, este sector específico está abrangido por um regulamento que especifica quais os elementos que devem fazer parte de uma definição adequada de obrigações de serviço público. O cumprimento do critério Altmark 1 deve, por conseguinte, ser avaliado em função do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima.
- (201) É claro que o concurso satisfazia este critério ao definir em pormenor todos os parâmetros referidos no Regulamento Cabotagem Marítima, isto é, os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios. Tal é confirmado pelo Relatório da Audit Scotland de Dezembro de 2005.
- (202) O contrato de serviço público tinha também uma duração inferior ao período de seis anos recomendado nas Orientações para os Transportes Marítimos.

Altmark 2 – ex ante, objectividade e transparência, estabelecimento de parâmetros para a compensação

- (203) Por um lado, antes do início do cumprimento das obrigações de serviço público, os parâmetros da compensação

eram bastante claros. Eram iguais aos custos previstos pelos proponentes, que tinham de ser estimados em pormenor, acrescidos de um nível acordado de margem de lucro e deduzidas as receitas previstas provenientes da exploração do serviço de ferry. Havia uma cláusula de recuperação que estabelecia que, caso a margem de lucro acordada fosse ultrapassada, os lucros suplementares seriam partilhados com o Executivo Escocês. A maioria dos riscos económicos/financeiros seria assumida pelo adjudicatário (risco de despesas superiores às estimativas, risco de quebra da procura, risco de inflação, etc.).

- (204) Por outro lado, alguns riscos continuavam a ser assumidos pelo Executivo Escocês ou eram partilhados entre as partes, nomeadamente o risco de alterações políticas (nacionais ou da UE) e os riscos legislativos (alterações no direito relativo ao imposto sobre o rendimento das sociedades, por exemplo). O contrato estabelecia também o pagamento pelo Executivo Escocês de subvenções adicionais à NorthLink 1 caso a remuneração do capital fosse inferior a uma determinada taxa ou se outros factores fora do seu controlo afectassem as suas receitas (por exemplo, aumento dos preços do combustível superior a 10 %). Na sequência das dificuldades financeiras da NorthLink 1 em 2003, foram efectuados pagamentos suplementares e, em 2004, foi assinada a AdA que prevê pagamentos mensais à NorthLink 1 e a possibilidade de pagamentos adicionais em função do desempenho financeiro da NorthLink 1.

- (205) As possibilidades de financiamento suplementar para além do nível da compensação prevista no contrato inicial não foram estabelecidas com base em parâmetros *ex ante*, objectivos e transparentes, conforme demonstrado pela subsequente necessidade de proporcionar fundos adicionais fora do âmbito do contrato de serviço público. Em qualquer dos casos, as possibilidades de financiamento suplementar ao abrigo da AdA e os pagamentos adicionais efectuados à NorthLink 1, na sequência das suas dificuldades financeiras, não se basearam em parâmetros objectivos e transparentes.

- (206) Por conseguinte, não é possível estabelecer, sem qualquer dúvida razoável, que a condição Altmark 2 se encontra preenchida.

Altmark 3 – Nenhuma compensação excessiva (incluindo um lucro razoável)

- (207) Tal como indicado nos pontos anteriores, os parâmetros da compensação estavam em geral claramente definidos, com excepção dos critérios utilizados no procedimento de arbitragem previsto em determinadas circunstâncias. Apesar de alguns parâmetros da compensação não estarem previamente definidos com exactidão, o procedimento de revisão do montante da compensação em tais circunstâncias era adequado para assegurar que não se verificaria uma compensação excessiva. Por conseguinte, o contrato de serviço público da NorthLink 1 respeitava a condição Altmark 3.

Altmark 4 – Concurso público – em caso de ausência de concurso, custos calculados por referência a uma empresa média

- (208) Tal como no caso da CalMac analisado supra (considerando 178), as obrigações de serviço público da NorthLink 1 foram adjudicadas na sequência de um concurso público.
- (209) Por conseguinte, deve ser avaliado se o concurso foi bem concebido e se foi equitativo, aberto e transparente. Caso contrário, os custos para o Estado poderiam ser superiores ao mínimo necessário para o cumprimento das obrigações de serviço público.
- (210) O concurso abrangia duas rotas (26 rotas no caso da CalMac analisado supra – ver considerandos 183-191). A questão do agrupamento é, por conseguinte, menos pertinente no caso da NorthLink 1 e NorthLink 2 do que no caso da CalMac. Pelas mesmas razões invocadas supra, no que diz respeito à CalMac, a Comissão não considera que a agregação das duas rotas ponha em causa o carácter aberto, não discriminatório e transparente do concurso.
- (211) No entanto, os subsídios concedidos à NorthLink 1 no âmbito da AdA, que ultrapassaram o nível da compensação prevista no contrato inicial, não resultaram de um concurso público e não foram determinados com base numa análise dos custos de uma empresa média. Na realidade, ao introduzir um novo sistema de financiamento do défice durante a execução do contrato, a AdA alterou de facto a natureza e o âmbito do concurso inicial, afectando assim a sua transparência em relação à forma como tinha sido apresentado aos potenciais proponentes.
- (212) Por conseguinte, não se pode concluir, sem qualquer dúvida razoável, que o critério Altmark 4 está satisfeito.

Conclusão

- (213) Dado não se poder concluir, sem qualquer dúvida razoável, que os critérios Altmark 2 e 4 estão satisfeitos, o contrato de serviço público com a NorthLink 1 é considerado como contendo elementos de auxílio estatal.

a) **NorthLink 2 (2006-2012)**

Altmark 1 – Obrigações de serviço público claramente definidas

- (214) Conforme já referido, neste sector particular há um regulamento que especifica os elementos que devem fazer parte de uma definição adequada de obrigações de serviço público. O cumprimento do critério Altmark 1 deve, por conseguinte, ser avaliado em função do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima.
- (215) É claro que o concurso satisfazia este critério ao definir em pormenor todos os parâmetros referidos no Regulamento Cabotagem Marítima, isto é, os portos a servir, a

regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios.

- (216) O contrato de serviço público tem também uma duração razoável - seis anos - em conformidade com as Orientações para os Transportes Marítimos.

Altmark 2 – ex ante, objectividade e transparência, estabelecimento de parâmetros para a compensação

- (217) Por um lado, antes do início do cumprimento das obrigações de serviço público, os parâmetros da compensação eram bastante claros. Eram iguais aos custos previstos pelos proponentes, que tinham de ser estimados em pormenor, acrescidos de um nível acordado de margem de lucro e deduzidas as receitas previstas provenientes da exploração do serviço de ferry. Há uma cláusula de recuperação que estabelece que, caso a margem de lucro acordada seja ultrapassada, os lucros suplementares seriam partilhados com o Executivo Escocês. Neste segundo contrato com a NorthLink 2, o Executivo Escocês assume maiores risco ou partilha maiores riscos com as partes (riscos ligados às condições meteorológicas, risco de inflação, risco de quebra na procura, alterações no domínio da política dos transportes, etc.).

- (218) Por outro lado, à semelhança do contrato de serviço público de 2007 celebrado com a CalMac, os montantes dos subsídios devem ser objecto de revisão anual com base no desempenho real no ano anterior. O operador deve apresentar um projecto provisório de cenário de base revisto, que em seguida tem de ser aprovado pelas autoridades escocesas. Em caso de conflito, recorre-se a um perito para proceder à arbitragem. Embora o contrato de serviço público contenha algumas indicações sobre a forma como a compensação será ajustada caso se verifiquem certas circunstâncias imprevistas, os parâmetros exactos desses ajustamentos não são conhecidos previamente. O montante da compensação será antes ajustado mediante um procedimento de arbitragem bilateral entre as autoridades escocesas e a NorthLink 2, possivelmente com a intervenção de um perito. A Comissão salienta que os critérios utilizados neste procedimento de arbitragem não são estabelecidos previamente de forma objectiva, para todas as eventos possíveis. Este procedimento de arbitragem resulta numa falta de transparência na determinação dos parâmetros da compensação. Introduce igualmente um risco de variação da compensação concedida anualmente, que não depende de critérios objectivos, transparentes e predeterminados. Por conseguinte, não é possível estabelecer, sem qualquer dúvida razoável, que a condição Altmark 2 se encontra preenchida.

Altmark 3 – Nenhuma compensação excessiva (incluindo um lucro razoável)

- (219) Tal como indicado na secção anterior, os parâmetros da compensação estão em geral claramente definidos, com excepção dos critérios utilizados no procedimento de arbitragem previsto em determinadas circunstâncias. Apesar de alguns parâmetros da compensação não estarem previamente definidos com exactidão, o procedimento de revisão do montante da compensação em tais circunstâncias é adequado para assegurar que não se verificará

uma compensação excessiva. Tal deve-se ao facto de a eventual compensação adicional se basear nos custos reais incorridos. Por conseguinte, a condição Altmarmark 3 está preenchida (ver também o ponto 5.3.4.3. *infra*)

Altmarmark 4 – Concurso público – em caso de ausência de concurso, custos calculados por referência a um empresa média

- (220) No caso em apreciação, as obrigações de serviço público foram atribuídas na sequência de um concurso público.
- (221) Importa, em primeiro lugar, avaliar se o concurso foi bem concebido e se é equitativo, aberto e transparente. Caso contrário, os custos para o Estado poderiam ser superiores ao mínimo necessário para o cumprimento das obrigações de serviço público.
- (222) Tal como acontece com a NorthLink 1, o agrupamento de duas rotas põe em causa o carácter aberto, não discriminatório e transparente do concurso.
- (223) Tal como no caso da CalMac, o requisito que obrigava o adjudicatário a utilizar os activos da NorthLink 1 é uma condição razoável do concurso, tendo em conta o facto de o Executivo Escocês ter um interesse evidente na utilização de navios já disponíveis, em lugar de os manter sem utilização ou de alienar esses activos. Além disso, é uma condição neutra para os proponentes, dado que qualquer deles pagaria o mesmo preço pela utilização dos mesmos navios. Embora este requisito seja legítimo, pode conduzir a um aumento dos custos do serviço. Com efeito, não se pode excluir que, caso os proponentes fossem livres de apresentar soluções alternativas no que diz respeito aos navios, tal poderia permitir baixar os custos líquidos globais das obrigações de serviço público.
- (224) Por estas razões e em conformidade com a avaliação supra relativa à CalMac⁽³⁷⁾, a Comissão não pode concluir, sem qualquer dúvida razoável, que o critério Altmarmark 4 está preenchido.

Conclusão

- (225) Dado não se poder concluir, sem qualquer dúvida razoável, que os critérios Altmarmark 2 e 4 estão satisfeitos, o contrato de serviço público com a NorthLink 2 é considerado como contendo elementos de auxílio estatal.

5.2. NATUREZA DO AUXÍLIO

5.2.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (226) Tendo estabelecido que os pagamentos efectuados à CalMac, à NorthLink 1 e à NorthLink 2 constituem um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, a Comissão deve avaliar se se trata de um auxílio estatal existente ou se constitui um novo auxílio. A este respeito, é de notar que, no início do procedimento for-

mal de investigação, a Comissão não abordou a questão de determinar se o auxílio devia ser considerado um auxílio novo ou um auxílio existente.

- (227) Tal como referido anteriormente⁽³⁸⁾, no decurso do processo de investigação formal, tornou-se evidente todavia que uma parte do auxílio poderia ser considerada um auxílio existente, tendo em conta a data da entrada em vigor das disposições jurídicas que regem o auxílio. Por conseguinte, a Comissão decidiu dar início, paralelamente a um procedimento formal de investigação, ao procedimento de cooperação previsto no artigo 17.º do Regulamento Processual.
- (228) No caso de um auxílio estatal existente, a Comissão apenas tem de verificar a sua compatibilidade no presente e recomendar eventuais alterações para o futuro. Inversamente, no caso de um novo auxílio, a Comissão tem de verificar a sua compatibilidade com o mercado comum também no passado,
- (229) Nos termos do artigo 1.º, alínea b), subalínea i), do Regulamento Processual, com a última redacção que lhe foi dada, um auxílio existente é «sem prejuízo dos artigos 144.º e 172.º do Acto de Adesão da Austria, da Finlândia e da Suécia, do ponto 3 do Anexo IV e do Apêndice a esse Anexo do Acto de Adesão da República Checa, da Estónia, de Chipre, da Letónia, da Lituânia, da Hungria, de Malta, da Polónia, da Eslovénia e da Eslováquia e dos pontos 2 e 3 b) do Anexo V e do Apêndice a esse Anexo do Acto de Adesão da Bulgária e da Roménia, qualquer auxílio que já existisse antes da entrada em vigor do Tratado no respectivo Estado-Membro, isto é, os regimes de auxílio e os auxílios individuais em execução antes da data de entrada em vigor do Tratado e que continuem a ser aplicáveis depois dessa data.»
- (230) Em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 794/2004, de 21 de Abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE⁽³⁹⁾ (seguidamente designado «Regulamento de Execução»), «entende-se por alteração de um auxílio existente qualquer modificação que não seja de natureza puramente formal ou administrativa destinada a não afectar a apreciação da compatibilidade da medida de auxílio com o mercado comum.»
- (231) De acordo com a jurisprudência estabelecida⁽⁴⁰⁾, nem todas as alterações a um auxílio existente devem ser consideradas como transformando um auxílio existente num novo auxílio. Nesse processo, o Tribunal de Primeira Instância decidiu que «a alteração de auxílios existentes passa a ser considerada novo auxílio apenas quando afecta o regime de auxílios inicial na sua essência, passando o mesmo a ser considerado novo. Não se considera alteração ao regime existente, quando o elemento novo é claramente destacável do regime inicial».

⁽³⁸⁾ Ver considerando 9 *supra*.

⁽³⁹⁾ JO L 140 de 30. 4.2004, p. 1.

⁽⁴⁰⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 30 de Abril de 2002 nos processos apensos T-195/01 e T-207/01, *Gibraltar v Commission*; Colectânea 2002, II-2309

⁽³⁷⁾ Ver considerandos 178-198 *supra*.

- (232) O Tribunal de Primeira Instância esclareceu igualmente que «(...) é por referência às disposições que o estabelecem, às respectivas modalidades e limites, que um auxílio pode ser qualificado como novo ou como alteração de auxílio existente» ⁽⁴¹⁾. Quando as disposições jurídicas relevantes não foram alteradas, no que se refere à natureza da vantagem ou às actividades dos beneficiários, não existe um novo auxílio.
- (233) Devem, por conseguinte, ser apreciados, por referência ao quadro jurídico e à evolução do regime, se houve alterações substanciais desde a adesão do Reino Unido à União Europeia em 1973 que implique um auxílio novo. A jurisprudência refere alterações na natureza da vantagem, no objectivo em causa, no beneficiário ou na fonte de financiamento.
- (234) Deve igualmente ser avaliado se as subseqüentes alterações podem ser destacadas da medida inicial ou se as alterações não destacáveis afectam efectivamente a substância do quadro jurídico inicial, ou seja, a natureza da vantagem ou a fonte de financiamento, o objectivo ou a base jurídica do auxílio, os beneficiários ou o âmbito das actividades dos beneficiários, de forma a que este último, no seu todo, seja transformado num novo auxílio.
- 5.2.2. CALMAC
- (235) A CalMac esteve a prestar serviços de transporte de ferry nas ilhas ocidentais escocesas muito antes da adesão do Reino Unido à Comunidade Europeia em 1973.
- (236) A base jurídica inicial para a concessão de subsídios foi a secção 2, n.º 1, do «Highlands and Islands Shipping Services Act» de 1960, que permitiu aos Ministros escoceses ⁽⁴²⁾ conceder subvenções/empréstimos a pessoas que prestam serviços públicos de transporte marítimo. A secção 2, n.ºs 3 e 4, do Acto estabelecia que era necessário assumir um «compromisso» (sob a forma de legislação secundária, na prática) quando essa subvenção/empréstimo era superior a 10 000 libras esterlinas e que qualquer compromisso desse tipo tinha de ser aprovado pelo Parlamento escocês ⁽⁴³⁾.
- (237) A secção 45, n.º 1, do «Transport (Scotland) Act» de 2005, que entrou em vigor em 10 de Outubro de 2005, revogou as disposições do Acto de 1960, mas a secção 45, n.º 2, estabelecia que qualquer compromisso que tivesse sido assumido antes de 10 de Outubro de 2005 continuaria a produzir efeitos. O que significa que o compromisso datado de 7 de Abril de 1995 que atribuiu as obrigações de serviço público à CalMac continuou a produzir efeitos após a entrada em vigor do Acto de 2005.
- (238) Desde 1 de Outubro de 2006, altura em que se verificou a reestruturação do grupo CalMac e em que foi criada uma nova entidade jurídica para explorar a rota Gourock-Dunoon, a compensação pelas obrigações de serviço público impostas nesta rota têm por base a secção 70, n.º 1, do «Transport (Scotland) Act» de 2001, com a redacção que lhe foi dada pelo «Transport Scotland Act» de 2005.
- (239) Até 1 de Outubro de 1997, data em que entrou em vigor o contrato de serviços de ferry nas ilhas Clyde e Hebrides, as obrigações de serviço público foram especificadas em cartas anuais do Executivo Escocês dirigidas à CalMac (em termos de regularidade, capacidades, frequência, níveis das tarifas e montante do subsídio).
- (240) Desde 1 de Outubro de 2007 que as especificações das obrigações de serviço público fazem parte do contrato de serviço público na sequência de um concurso público, com excepção da rota Gourock-Dunoon.
- (241) No que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, desde 1 de Outubro de 2007 que os requisitos dos subsídios têm sido determinados administrativamente com base nas aprovações dos Ministros escoceses dos planos financeiros anuais da empresa e do controlo, realizado durante o ano pelo Executivo Escocês, dos requisitos relativos ao défice real.
- (242) Tendo em conta o que precede, a Comissão é de opinião que o objectivo do regime de auxílio tem permanecido claramente constante desde a sua criação. O objectivo consiste na prestação de serviços de transporte por ferry entre as ilhas escocesas.
- (243) A evolução da base jurídica do regime não alterou materialmente a natureza da vantagem concedida à CalMac desde 1973. A CalMac tem recebido continuamente subvenções para cobertura do défice, subvenções em capital e empréstimos (para cais e infra-estruturas portuárias e navios). Também não se verificaram alterações na fonte deste financiamento, uma vez que todos os fundos continuam a provir do orçamento nacional.
- (244) Registaram-se aumentos regulares no montante da compensação anual. Estes aumentos não devem, no entanto, ser considerados como um novo auxílio. Tal como o Tribunal de Justiça decidiu ⁽⁴⁴⁾ «(...) ...a instituição de um novo auxílio ou a alteração de um auxílio existente não pode, caso o auxílio resulte de disposições legais anteriores que não foram modificadas, ser apreciada em função do auxílio e, designadamente, do seu montante financeiro em cada momento da vida da empresa.»

⁽⁴¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de Agosto de 1994 no Processo C-44/93, *Namur-Les Assurances du Crédit*, Colectânea 1994, I-03829.

⁽⁴²⁾ Antes da descentralização do Serviço Escocês, um Departamento do Governo do Reino Unido.

⁽⁴³⁾ Antes da descentralização, o Parlamento do Reino Unido.

⁽⁴⁴⁾ Ver nota 41.

(245) A Comissão é de opinião que os crescentes montantes de auxílio decorrem das necessidades financeiras crescentes do prestador de serviço público para o cumprimento da sua missão de serviço público, não tendo as obrigações de serviço público, as modalidades de financiamento e as alterações às disposições jurídicas relativas à compensação sofrido qualquer alteração material.

(246) O beneficiário da medida tem sido sempre o mesmo desde o início do regime. Embora a CalMac tenha sido objecto de um processo de reestruturação em 2006, tem sido sempre a única beneficiária do auxílio e tem sido sempre uma empresa pública detida a 100 % pelo Estado. Em 2006, os seus navios e activos em terra foram separados da sua actividade de exploração de ferries. Esta alteração não pode ser considerada como alterando os beneficiários do regime, uma vez que as duas entidades jurídicas distintas continuam a ser as únicas intervenientes no regime de compensação. Esta separação jurídica constitui uma alteração de natureza técnica que não resulta numa alteração significativa do beneficiário do auxílio.

(247) Do mesmo modo, a atribuição das operações nas ilhas Hebrides e Clyde a duas entidades jurídicas distintas (a CalMac Ferries Ltd e a Cowal Ferries Ltd, duas empresas filiais totalmente detidas pela David Macbrayne Ltd) deve ser considerada uma alteração de natureza técnica que não resulta numa alteração significativa do beneficiário do auxílio.

(248) Verificaram-se algumas adaptações do serviço e das rotas globais servidas pela CalMac. Foram criados alguns novos serviços, enquanto alguns outros serviços deixaram de ser oferecidos. Uma destas adaptações, por exemplo, resultou da abertura de uma nova ponte que tornou o serviço existente supérfluo. A Comissão considera que estas são alterações técnicas destinadas a adaptar a oferta de serviço público às necessidades da população. Essas adaptações não alteraram os objectivos gerais do regime. As obrigações de serviço público são definidas como um todo e ajustamentos técnicos limitados relativamente às rotas servidas não alteram significativamente a essência do regime.

(249) Pelos motivos expostos supra, a Comissão concluiu no decurso da sua investigação que o regime de auxílio relativo à CalMac constitui um auxílio existente⁽⁴⁵⁾ e iniciou o procedimento de cooperação previsto no artigo 17.º do Regulamento Processual, paralelamente ao procedimento formal de investigação. A Comissão informou o Estado-Membro desta conclusão e considerou, a título preliminar, que alguns aspectos do regime já não eram compatíveis com o mercado comum. As autoridades do Estado-Membro tiveram oportunidade de apresentar as suas observações sobre a posição preliminar.

⁽⁴⁵⁾ Para uma parecer semelhante, ver a Decisão da Comissão de 28 de Janeiro de 2009 no Processo E 4/2007 – França – *Différenciation des «redevances par passager» sur certains aéroports français*, e especialmente o seu n.º 4.

(250) Uma vez que o regime de auxílio em favor da CalMac é um auxílio existente, a sua compatibilidade com o mercado comum deve ser apreciada exclusivamente por referência à situação actual⁽⁴⁶⁾ e a Comissão não tem de avaliar a compatibilidade do auxílio concedido à CalMac no passado.

5.2.3. NORTHLINK

(251) É claro que os pagamentos efectuados à NorthLink 1 ao abrigo do contrato de serviço público para a exploração das rotas das ilhas setentrionais no período de 2002-2006 no âmbito da AdA constituem um novo auxílio, uma vez que a NorthLink 1 não desenvolvia quaisquer actividades de serviço público nestas rotas antes de 2002.

(252) Do mesmo modo, os pagamentos efectuados à NorthLink 2 constituem um novo auxílio, independentemente da questão de determinar se a NorthLink 1 e a NorthLink 2 devem ser consideradas beneficiários distintos ou se a NorthLink 2 deve ser considerada uma mera continuação da NorthLink 1.

(253) Por conseguinte, todos os auxílios pagos a partir de 2002 à NorthLink 1 e à NorthLink 2 devem ser consideradas novos auxílios.

(254) A compatibilidade do regime com o mercado comum deve, por conseguinte, ser avaliada relativamente ao período a partir de 2002.

5.3. COMPATIBILIDADE

5.3.1. APLICABILIDADE DO ARTIGO 86.º, N.º 2, DO TRATADO

(255) O artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE constitui a base jurídica para a avaliação do auxílio concedido à CalMac, à NorthLink 1 e à NorthLink 2.

(256) Nos termos do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado, deve ser avaliado se:

— os serviços de ferry na Escócia constituem serviços de interesse económico geral e se estão claramente definidos como tal pelas autoridades do Reino Unido (definição)⁽⁴⁷⁾,

— o Estado-Membro atribuiu explicitamente à CalMac, à NorthLink 1 e à NorthLink 2 a prestação desse serviço, estando estas sujeitas a supervisão quanto à execução das suas missões (atribuição e supervisão),

⁽⁴⁶⁾ O que significa a situação a partir da data da entrada em vigor do contrato de serviço público de 2007 celebrado com a CalMac, excepto no caso da rota Gourock-Dunoon, relativamente à qual a situação relevante data da criação do serviço.

⁽⁴⁷⁾ Além disso, o contrato de serviço público deve ser celebrado numa base não discriminatória, em função do Regulamento Cabotagem Marítima.

— o financiamento é proporcional ao custo líquido da prestação do serviço público, tomando igualmente em consideração outras receitas directas ou indirectas provenientes do serviço público, e não provoca distorções desnecessárias da concorrência nem tem repercussões no comércio (proporcionalidade).

5.3.2. APLICABILIDADE DO QUADRO SIEG ⁽⁴⁸⁾ /DECISÃO SIEG ⁽⁴⁹⁾

- (257) A partir da sua entrada em vigor, a Decisão SIEG isenta da obrigação de notificação de uma compensação pública pela prestação de serviços de interesse económico geral em determinadas condições. O Enquadramento SIEG estabelece as condições de compatibilidade das medidas sujeitas à obrigação de notificação a partir da sua entrada em vigor.
- (258) O Enquadramento SIEG exclui explicitamente o sector dos transportes no seu ponto 3, não sendo, por conseguinte, aplicável no caso presente. No entanto, os princípios da interpretação nele formulados podem ser úteis para a avaliação da compatibilidade das medidas em análise, tendo em conta o contexto geral da aplicação do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado ⁽⁵⁰⁾.
- (259) A Decisão SIEG não exclui os transportes marítimo e aéreo. Na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, foi levantada a possibilidade de aplicação da Decisão SIEG e a Comissão adoptou a posição preliminar de que não parece ser aplicável no caso em apreço.
- (260) Há duas excepções à obrigação de notificação prevista no artigo 2.º da Decisão SIEG que podem ser pertinentes no presente caso:

«a) As compensações de serviço público concedidas a empresas cujo volume de negócios médio anual, antes de impostos e relativo a todas as actividades, não tenha atingido um total de 100 milhões de EUR durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do serviço de interesse económico geral e cujo montante anual de compensação do serviço em causa seja inferior a 30 milhões de EUR;

«c) As compensações de serviço público concedidas para as ligações aéreas ou marítimas com ilhas que tenham registado um tráfego médio anual inferior a

300 000 passageiros durante os dois exercícios precedentes ao da atribuição do serviço de interesse económico geral».

- (261) A questão de determinar qual a entidade que deve ser considerada para a aplicação da condição a) *supra* (a CalMac, a NorthLink 1 e a NorthLink 2 separadamente ou em conjunto) foi levantada na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação.
- (262) A Comissão salienta que tanto a CalMac como a NorthLink 2 estão actualmente a receber, cada uma delas, mais de 30 milhões de EUR por ano, a título de compensação pela exploração das respectivas ligações marítimas ⁽⁵¹⁾. Por conseguinte, a condição da alínea a) não está preenchida.
- (263) No que diz respeito à NorthLink 2, os últimos dados disponíveis mostram um tráfego de 301 000 passageiros em 2004/2005 nas duas rotas servidas. Relativamente à CalMac, os números são muito mais elevados. Por conseguinte, a condição c) também não se encontra preenchida.
- (264) Em conclusão, a Comissão confirma a sua avaliação preliminar de que a Decisão SIEG não é aplicável no presente caso.

5.3.3. AUXÍLIO EXISTENTE CONCEDIDO À CALMAC

5.3.3.1. Definição

a) Hebrides e Clyde (excluindo Gourock-Dunoon)

- (265) Tal como referido anteriormente (ver ponto 5.2 *supra*), apenas a situação actual é relevante para efeitos da avaliação da compatibilidade do auxílio concedido à CalMac, uma vez que se trata de um auxílio existente. Deste modo, apenas têm de ser avaliadas as disposições do contrato de serviço público de 2007 relativamente a todas as rotas, com excepção da rota Gourock-Dunoon, que está excluída do presente contrato. Em conformidade com o procedimento de cooperação previsto no artigo 88.º, n.º 1, do Tratado, a Comissão obteve do Reino Unido todas as informações necessárias para a avaliação do regime de auxílio existente.
- (266) A avaliação *supra* relativa ao cumprimento do critério Altmark 1 também é aplicável neste caso. O contrato de serviço público de 2007, celebrado na sequência de um processo de concurso público aberto e transparente, está em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima, que estabelece as especificações que devem fazer parte da definição, nomeadamente: os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios.

⁽⁴⁸⁾ Enquadramento comunitário dos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 297 de 29.11.2005, p. 4).

⁽⁴⁹⁾ Ver considerando 119.

⁽⁵⁰⁾ Neste contexto, as regras relativas a auxílios estatais no sector do transporte aéreo já referem especificamente os princípios do Enquadramento SIEG (ver ponto 67 e nota 2 da Comunicação da Comissão de 9 de Dezembro de 2005: Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p.1).

⁽⁵¹⁾ A compensação paga à CalMac e à NorthLink 2 relativa ao exercício de 2007/2008 foi de 45,3 e 30,0 milhões de libras esterlinas, respectivamente (ver quadros 1 e 4 *supra*)

(267) O contrato de serviço público estabelece que as obrigações impostas ao operador não o impedirão de utilizar os navios para outros fins, desde que a obrigação de prestação de SIEG tenha sido e continue a ser cumprida. Na prática, tal permite ao operador, por exemplo, transportar veículos comerciais, que é uma actividade fora do âmbito das funções de serviço público. Esta condição não constitui de forma alguma um erro manifesto na definição do SIEG atribuído à CalMac, uma vez que se refere a actividades fora do âmbito da definição do SIEG que pode ser prestado pela CalMac em condições comerciais (sem subsídios estatais).

b) Gourock-Dunoon

(268) Uma vez que a rota Gourock-Dunoon foi excluída do contrato de serviço público de 2007, a base jurídica para a compensação relativa a essa rota continua a ser o «Highlands and Islands Shipping Services Act» de 1960, com a redacção que lhe foi dada pela Secção 70 do «Transport (Scotland) Act» de 2001 e pela Secção 45 do «Transport (Scotland) Act» de 2005.

(269) As obrigações de serviço público respeitantes a esta rota e a respectiva compensação visam apenas o transporte de passageiros, excluindo os veículos comerciais ligeiros. Contudo, a CalMac é livre de prestar serviços de transporte de veículos comerciais ligeiros em termos puramente comerciais.

(270) A definição das obrigações de serviço público não está em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima. Com efeito, as características de base do serviço público, como os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios não estão formalmente definidas no acto jurídico.

(271) As partes interessadas argumentaram que a definição de obrigações de serviço público na rota Gourock-Dunoon constitui um erro manifesto, por referência a um serviço concorrente. Com efeito, há outra empresa – a Western Ferries – que presta serviços de transporte (passageiros, veículos e mercadorias) numa rota semelhante que serve, em termos gerais, as mesmas localidades, embora com diferentes pontos de partida e de chegada. A McGill's Buses (um operador local de autocarros) criou um serviço de autocarros de ligação do centro da cidade de Dunoon que transporta passageiros peões directamente para o serviço da Western Ferries e, em seguida, transporta passageiros até ao centro da cidade de Glasgow, passando por Gourock.

(272) O Reino Unido apresentou informações credíveis sobre a adequação de um SIEG para o transporte de passageiros nesta rota. Embora reconheça que a McGill's Buses e a Western Ferries prestam efectivamente um serviço «directo» para passageiros peões num número muito limitado de viagens, as suas características em termos de frequência, comodidade, tempo de viagem, integração do transporte, fiabilidade e acesso para os passageiros significa que este não constitui um substituto ao serviço prestado pela CalMac. Em consequência, existe uma só-

lida justificação económica e social de apoio público a um serviço de passageiros entre centros de cidades.

(273) O serviço da CalMac oferece maior frequência – 18 viagens de ida e volta nos dias úteis, em comparação com 8 viagens de ida e volta (sobretudo nas horas de ponta) oferecidas pela McGill's Buses e esta última não oferece um serviço ao domingo. O tempo total de viagem é inferior para o serviço da CalMac, especialmente em períodos fora das horas de ponta (por vezes até 50 % superior ao tempo de viagem do serviço da McGill). O serviço da CalMac está também estreitamente integrado com a ligação ferroviária para Glasgow, ao contrário do que acontece com os horários da Western Ferries. O serviço da CalMac está também menos sujeito a atrasos e interrupções do que o serviço concorrente de autocarro-ferry-autocarro (por exemplo, avarias mecânicas dos autocarros ou atrasos causados pelo congestionamento do tráfego ou obras rodoviárias podem afectar a fiabilidade e o tempo de viagem do serviço concorrente).

(274) A própria Western Ferries reconhece que «o futuro de qualquer serviço subsidiado para Dunoon só pode ser a continuação das obrigações de serviço público apenas para passageiros prestado por navio(s) apenas para passageiros». Os ferries asseguram actualmente 68 % do transporte de passageiros, representando todavia 86-88 % do tráfego comercial e de veículos ligeiros. Tal demonstra que a CalMac está a desempenhar um papel significativo no tráfego de passageiros, embora desempenhe um menor papel no sector comercial e de transporte de veículos.

(275) O papel da Comissão, ao abrigo do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE, deve limitar-se à verificação de erros manifestos na definição do SIEG. Embora exista outro serviço concorrente para o tráfego de passageiros na mesma rota, este outro serviço não é substituível ao serviço prestado pela CalMac e as particularidades deste último não justificam a conclusão de que houve um erro manifesto na definição das obrigações de serviço público.

(276) Uma questão levantada pela Western Ferries é que a CalMac está autorizada a explorar navios combinados de veículos e passageiros nesta rota, enquanto as obrigações de serviço público abrangem apenas o tráfego de passageiros. A Western Ferries alega que este facto dá origem a subsídios cruzados e a concorrência desleal e que, por conseguinte, as obrigações de serviço público devem ser cumpridas com um navio apenas para passageiros.

(277) Nos termos do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE, tal não pode ser considerado um erro manifesto na definição do SIEG. Os operadores incumbidos de obrigações de serviço público podem também desenvolver actividades comerciais não subsidiadas. Quando realizam efectivamente actividades comerciais, devem satisfazer determinados requisitos, tais como a separação de contas, uma repartição adequada dos custos comuns e a ausência de subsídios cruzados entre os dois tipos de actividades.

(278) Desde que esses requisitos estejam cumpridos no caso em apreço, a Comissão não pode impor que o SIEG seja prestado com um navio apenas para passageiros. Não se pode negar que, no caso em estudo, as actividades comerciais e de serviço público estão estreitamente ligadas – uma vez que os mesmos navios prestam serviços públicos e comerciais em simultâneo – e partilham a maior parte dos custos. Isso indica a necessidade de uma vigilância especial no que diz respeito à separação das contas e ao mecanismo de repartição dos custos⁽⁵²⁾. No entanto, não constitui um erro manifesto na definição do serviço público.

(279) Em conclusão, a definição das obrigações de serviço público não está em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima. Com efeito, as características de base do serviço público, como os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios não estão formalmente definidas no acto jurídico. Por conseguinte, a actual definição de SIEG para a exploração da rota Gourock-Dunoon constitui um erro manifesto.

(280) Contudo é, em princípio, possível no futuro definir legitimamente um SIEG para o transporte de passageiros nesta rota, incluindo a possibilidade de o operador desenvolver actividades comerciais com base num navio de transporte combinado de passageiros e veículos. Tal não constituiria, por si só, um erro manifesto, desde que as suas características estejam definidas com precisão num acto jurídico.

(281) Tal como já referido, o Reino Unido informou a Comissão de que iria abrir um novo concurso público aberto, transparente e não discriminatório para um contrato de serviço público apenas para passageiros nesta rota, como a implementação de uma medida adequada.

(282) Por conseguinte, incumbe ao Reino Unido garantir que este concurso público contenha uma definição adequada das obrigações de serviço público que seja compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado. A Comissão acompanhará a questão no que diz respeito a determinar se a medida adequada, tal como aceite pelo Reino Unido, é correctamente aplicada.

5.3.3.2. Atribuição

a) Hebrides e Clyde (excluindo Gourock-Dunoon)

(283) Parece evidente que a CalMac foi expressamente encarregada da prestação do serviço público em questão. O contrato de serviço público de 2007 contém indicações precisas sobre os serviços que a CalMac tem de prestar e a forma como o âmbito das atribuições de serviço público pode ser alterado.

⁽⁵²⁾ Ver também neste contexto, os considerandos 295 a 298 da presente decisão.

(284) O contrato de serviço público também contém disposições claras sobre o controlo da execução do serviço público, ao obrigar a CalMac a apresentar regularmente ao Governo informações pormenorizadas sobre a exploração das rotas. Há, por exemplo, indicadores de desempenho que são objecto de uma avaliação regular. Se as normas de desempenho não forem cumpridas, então o auxílio poderá ser reduzido em conformidade.

b) Gourock-Dunoon

(285) No caso da rota Gourock-Dunoon, a Comissão considera que a CalMac não foi adequadamente encarregada da exploração dessa rota. Com efeito, para além do facto de o SIEG não estar actualmente bem definido, não existem disposições jurídicas claras que estabeleçam as condições ao abrigo das quais a CalMac deve prestar o SIEG. Também não existem disposições claras para o cálculo da compensação ou para os indicadores de desempenho que afectem a subvenção anual, por exemplo. Por conseguinte, a atribuição desta rota à CalMac não é, neste momento, suficientemente clara e completa.

(286) Cabe às autoridades do Reino Unido assegurar que, no âmbito do novo concurso público para um contrato de serviço público apenas para passageiros nesta rota, as obrigações de serviço público sejam claramente atribuídas ao adjudicatário.

5.3.3.3. Proporcionalidade

a) Hebrides e Clyde (excluindo Gourock-Dunoon)

(287) Uma vez que o auxílio estatal concedido à CalMac até à data é considerado um auxílio existente, a Comissão não tem de avaliar se houve qualquer compensação excessiva pelo cumprimento das obrigações de serviço público da CalMac no passado. Por conseguinte, a avaliação tem de ser efectuada numa perspectiva de futuro. Deve avaliar-se exclusivamente se as disposições do contrato de serviço público de 2007 oferecem garantias suficientes para prevenir uma compensação excessiva e eventuais comportamentos anticoncorrenciais por parte da CalMac.

(288) Tal como já referido⁽⁵³⁾, o concurso público foi realizado de uma forma aberta e transparente.

(289) As disposições do contrato de serviço público são adequadas para prevenir uma compensação excessiva pelo desempenho das obrigações de serviço público. A compensação está limitada aos custos de exploração deduzidos das receitas de exploração (incluindo um lucro razoável). Os custos elegíveis para compensação estão também claramente definidos no contrato de serviço público.

⁽⁵³⁾ Ver considerandos 177-198, nos quais é avaliada a conformidade com o critério Altmark 4. Embora essa condição não seja cumprida, o concurso é considerado suficientemente aberto e transparente, de acordo com o critério estabelecido no Regulamento Cabotagem Marítima.

- (290) Está previsto um mecanismo de recuperação que permitirá às autoridades escocesas recuperar a maior parte de uma eventual compensação excessiva paga. Só não é devolvida uma pequena quantia. Por exemplo, se o excesso da compensação for de 1 milhão de libras esterlinas, a CalMac apenas conservará 275 000 libras. Caso se trate de um excesso de compensação de 10 milhões de libras esterlinas, a CalMac apenas conservará 725 000 libras. Este sistema destina-se a incentivar a CalMac a reduzir os custos e a ser mais eficiente. Estes montantes são muito limitados e estão em conformidade com a definição de «lucro razoável» estabelecida no Enquadramento SIEG (ver o seu ponto 18) ⁽⁵⁴⁾. Embora o Enquadramento SIEG não seja aplicável no presente caso, a Comissão considera que os montantes do potencial excesso de compensação que podem ser conservados pela CalMac são muito limitados e proporcionais em relação aos montantes da compensação.
- (291) Além disso, a margem de lucro prevista no contrato de serviço público resulta de um procedimento concorrencial e, por conseguinte, é assegurado que esta margem seja fixada a um nível razoável.
- (292) Existe igualmente uma cláusula no contrato de serviço público que garante que, caso o prestador de serviço público beneficie de apoio público de outras fontes, a subvenção ao abrigo do contrato será reduzida em conformidade.
- (293) Em conclusão, o contrato de serviço público contém salvaguardas suficientes para prevenir compensações excessivas pela execução das obrigações de serviço público.
- (294) Para além da questão de uma compensação excessiva, a Comissão avaliou também, em função das queixas recebidas sobre esta matéria, se o contrato de serviço público contém salvaguardas suficientes para evitar um comportamento anticoncorrencial por parte da CalMac que possa causar distorções indevidas na concorrência. Seria esse o caso, por exemplo, se a CalMac estivesse em posição de fixar consistentemente preços inferiores aos da concorrência, afastando-os assim do mercado.
- (295) Neste contexto, é de sublinhar que não existe actualmente qualquer concorrência nessas rotas. Além disso, o contrato de serviço público fixa condições rigorosas sobre a fixação dos preços dos bilhetes. Inclui a tabela de preços para 2007/2008 e impõe a consulta das autoridades escocesas caso os preços sejam revistos. Em particular, a CalMac infringiria as disposições do contrato de serviço público se reduzisse os preços, unilateral e injustificadamente, a fim de afastar do mercado concorrentes existentes ou de impedir a entrada de potenciais concorrentes. Além disso, a CalMac não pode exigir qualquer compensação adicional por uma redução das receitas decorrente de descontos ou reduções nos preços estabelecidos na tabela de tarifas publicada. Tal evita também eventuais comportamentos anticoncorrenciais no que diz respeito aos preços.
- (296) Verificar-se-ia uma outra possível distorção do mercado se o prestador do serviço público pudesse, por si só, alterar ou aumentar de forma significativa a sua oferta de serviço público, por exemplo oferecendo novas rotas ou aumentando significativamente a frequência do serviço prestado. Se a CalMac fosse automaticamente elegível para beneficiar de uma maior compensação por estes serviços suplementares, tal poderia resultar em distorções indevidas da concorrência para além do que se pode razoavelmente aceitar como contrapartida pelo cumprimento de obrigações de serviço público.
- (297) O contrato de serviço público prevê explicitamente a consulta prévia e a aprovação pelo Executivo Escocês antes de se efectuarem quaisquer ajustamentos importantes na tabela de horários e frequências publicada ou nos serviços acordados.
- (298) Estão também estabelecidas disposições específicas no contrato de serviço público que proíbem o prestador do serviço público de beneficiar de subsídios cruzados entre o seu serviço público e as actividades de serviço não público e que exigem que todas as transacções entre a CalMac e as suas filiais sejam realizadas com base em condições de mercado.
- (299) Praticamente todas as actividades da CalMac estão abrangidas pelo contrato de serviço público. No entanto, a fim de garantir a transparência, deve haver uma separação contabilística entre as actividades de serviço público e as actividades de serviço não público ou comercial, em conformidade com as disposições da Directiva Transparência ⁽⁵⁵⁾.
- (300) Nos termos do contrato de serviço público, a CalMac deve comunicar anualmente os custos reais incorridos com a prestação das missões de serviço público. Esta «demonstração dos resultados reais» («*Actual Outcome Statement*») diferencia os custos do serviço público do resto das actividades da CalMac. Por conseguinte, é assegurado que o montante dos fundos públicos atribuídos à CalMac e a utilização desses fundos são claramente distinguidos das restantes actividades da CalMac. O contrato de serviço público prevê expressamente a necessidade de manter sistemas contabilísticos claros, separados e transparentes no que diz respeito ao financiamento e exploração das actividades de serviço público.

⁽⁵⁴⁾ Para fins de comparação, se o excesso da compensação for de 10 milhões de libras esterlinas (um cenário muito improvável e sem precedentes), as 725 000 libras que a CalMac conservaria representariam apenas cerca de 1,7 % da compensação anual paga à CalMac em 2007/2008 e uma proporção muito inferior das receitas totais.

⁽⁵⁵⁾ Directiva 2006/111/CE da Comissão, de 16 de Novembro de 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas (JO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

- (301) A fim de garantir que os custos incorridos com as actividades de serviço público sejam claramente distinguidos das despesas incorridas com outras actividades, é igualmente necessário criar um sistema adequado para a imputação dos custos comuns a ambos os tipos de actividades.
- (302) O contrato de serviço público prevê em pormenor todos os custos que são admissíveis para fins de compensação. Para além da subvenção para cobertura do défice, que se destina a cobrir todos os custos de exploração relacionados com a prestação do serviço público (por exemplo, custos de locação de navios da CMAL, custos com pessoal de bordo, combustível, taxas portuárias, bilhética, seguros, etc.), estão também previstos suplementos para aumentos imprevisíveis dos custos do combustível e despesas de capital (por exemplo, aquisição de bens para a prestação das actividades de serviço público, obras nos portos para o mesmo fim, etc.). Todos os custos abrangidos pela subvenção para cobertura do défice são quantificados com precisão no cenário de base e as condições para a sua aplicação e para a determinação dos potenciais suplementos para combustíveis e suplementos de capital estão definidas com precisão no contrato de serviço público.
- (303) Por conseguinte, o contrato de serviço público é suficientemente claro no que diz respeito à imputação dos custos entre as actividades de serviço público e as actividades de serviço não público.
- (304) Em conformidade com a sua prática normal em matéria de regimes de auxílios existentes, a Comissão continuará a acompanhar as actividades da CalMac e, em especial, a adequada imputação dos custos, a prevenção de subsídios cruzados e a plena transparência no que se refere à separação das contas.
- (305) A Comissão considera positivo neste contexto que as autoridades do Reino Unido tencionem consultar publicamente as partes interessadas sempre que são introduzidas alterações substanciais nas obrigações de serviço público da CalMac nas rotas que servem as ilhas Hebrides e Clyde. Estabelecem também que a CalMac deve elaborar demonstrações de resultados separadas e sujeitas a auditoria para as actividades de serviço público e para as actividades comerciais a partir do exercício de 2009-2010 e tenciona incluir esses requisitos em todos os futuros contratos de serviço público de ferry para as ilhas Hebrides e Clyde.
- b) Gourock-Dunoon**
- (306) A Western Ferries alegou que um serviço exclusivamente para passageiros com um navio apenas para transporte de passageiros permitiria poupar dinheiro aos contribuintes, uma vez que reduziria o montante do subsídio anual pago à CalMac. No entanto, o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado não exige que o Estado-Membro escolha a forma mais eficiente em termos de custos para a prestação do serviço público.
- (307) No caso da rota Gourock-Dunoon, não há disposições claras para evitar uma compensação excessiva, não há salvaguardas explícitas contra comportamentos anticoncorrenciais ou subsídios cruzados e também não há qualquer requisito formal de separação das contas nem disposições em matéria de imputação dos custos.
- (308) Por conseguinte, no que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, não existem garantias suficientes de que o auxílio seja proporcional às obrigações de serviço público da CalMac e que, por conseguinte, são necessárias medidas adequadas para tornar o auxílio compatível no futuro.
- (309) As autoridades do Reino Unido aceitaram, como uma medida adequada, a organização de um concurso público. No contexto do regime de auxílio existente para esta rota, a Comissão considera que, ao procederem ao concurso público, as autoridades do Reino Unido devem garantir que este concurso para um contrato de serviço público apenas para o transporte de passageiros na rota Gourock-Dunoon estabeleça disposições claras para evitar uma compensação excessiva e salvaguardas explícitas contra comportamentos anticoncorrenciais e subsídios cruzados, incluindo a obrigação de consultar publicamente as partes interessadas quando se trata de alterações importantes à missão de serviço público. É também necessário o estabelecimento de um requisito formal para a separação das contas e disposições adequadas em matéria de imputação dos custos.
- (310) A Comissão considera positivo neste contexto que as autoridades do Reino Unido tencionem consultar publicamente as partes interessadas sempre que sejam introduzidas alterações significativas nas obrigações de serviço público da CalMac na rota Gourock-Dunoon. Essas autoridades exigem também que a CalMac elabore demonstrações de resultados separadas e sujeitas a auditoria para as actividades de serviço público e para as actividades comerciais a partir do exercício de 2009-2010 e tencionam incluir esses requisitos em todos os futuros contratos de serviço público para serviços de ferry na rota Gourock-Dunoon.
- 5.3.3.4. Conclusão sobre o elemento de auxílio existente**
- a) Hebrides e Clyde (excluindo Gourock-Dunoon)**
- (311) O SIEG para a exploração das rotas para as ilhas Clyde e Hebrides, com excepção de Gourock-Dunoon, está bem definido e foi adequadamente atribuído à CalMac. As salvaguardas são suficientes para garantir que a compensação concedida à CalMac seja proporcional às suas obrigações de serviço público. Por conseguinte, o auxílio estatal concedido à CalMac para a exploração destas rotas é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE.
- b) Gourock-Dunoon**
- (312) O serviço público para a exploração da rota Gourock-Dunoon não está suficientemente bem definido e não foi atribuído de uma forma suficientemente precisa e transparente. As salvaguardas são insuficientes para garantir que a compensação concedida à CalMac seja proporcional às suas obrigações de serviço público. Por conseguinte, o auxílio estatal concedido à CalMac para a exploração da rota Gourock-Dunoon é incompatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado.

- (313) A Comissão salienta que as autoridades do Reino Unido, ao abrigo do procedimento de cooperação previsto para regimes de auxílio existentes, aceitaram como medida adequada a publicação de um novo concurso público aberto, transparente e não discriminatório para um contrato de serviço público apenas para o transporte de passageiros nesta rota, de acordo com os termos expostos supra. Nos termos do artigo 19.º do Regulamento Processual, o Estado-Membro fica pela sua aceitação obrigado a aplicar as medidas adequadas.
- (314) A fim de garantir a compatibilidade do serviço público nessa rota com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE, a implementação deve processar-se de acordo com os seguintes requisitos: o concurso e o subsequente contrato de serviço público devem processar-se num período de tempo razoável; devem conter uma definição clara e precisa das obrigações de serviço público; devem prever uma atribuição completa e pormenorizada ao prestador de serviço público; devem conter salvaguardas adequadas para evitar a compensação excessiva, subsídios cruzados e comportamentos anticoncorrenciais (incluindo a obrigação de consultar publicamente as partes interessadas no que diz respeito a alterações importantes da missão de serviço público) e conter disposições claras sobre a imputação dos custos e a separação das contas.
- (315) Pelas razões supramencionadas, é de concluir que, de acordo com o artigo 18.º do Regulamento Processual, o auxílio existente para esta rota já não é compatível com o mercado comum. Nos termos do artigo 18.º do Regulamento Processual, as medidas adequadas supramencionadas e a sua correcta implementação deverão garantir a futura compatibilidade do auxílio com o direito comunitário.
- (316) Por carta de 15 de Maio de 2009, as autoridades do Reino Unido comprometeram-se a iniciar os procedimentos necessários para o lançamento de um concurso público para esta rota antes do final de 2009, aceitando assim as medidas adequadas propostas. O subsequente contrato de serviço público deverá ter início antes do final de Junho de 2011.
- (317) A Comissão salienta neste contexto que as autoridades do Reino Unido tencionam consultar publicamente as partes interessadas sempre que sejam introduzidas alterações significativas nas obrigações de serviço público da CalMac na rota Gourock-Dunoon. Essas autoridades exigem também que a CalMac elabore demonstrações de resultados separadas e sujeitas a auditoria para as actividades de serviço público e actividades comerciais a partir do exercício de 2009-2010 e tencionam incluir esses requisitos em todos os futuros contratos de serviço público de ferry na rota Gourock-Dunoon.
- (318) Tendo em conta o que precede e em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento Processual, a Comissão regista a aceitação das medidas adequadas pelas autoridades do Reino Unido e considera que, sob reserva de aplicação correcta das medidas adequadas conforme descrito supra, o regime estará em conformidade com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado. Deste modo, a compatibilidade do regime com o Tratado CE está sujeita à verificação pela Comissão de que as medidas adequadas, aceites pelas autoridades do Reino Unido, foram correcta e devidamente postas em prática pelo Estado-Membro.
- (319) A Comissão irá acompanhar de perto a execução das medidas adequadas supramencionadas e solicita às autoridades do Reino Unido que a informem regularmente de todas as medidas tomadas no processo de execução.
- (320) A Comissão reserva-se o direito de avaliar continuamente o regime de auxílio existente ao abrigo do artigo 88.º, n.º 1, do Tratado CE e de propor outras medidas adequadas que possam ser necessárias em função da evolução ou do funcionamento do mercado comum.

5.3.4. NORTHLINK

5.3.4.1. Definição

a) NorthLink 1 (2002-2006)

(321) Tal como mencionado anteriormente (ver ponto 250), o auxílio concedido à NorthLink 1 e à NorthLink 2 constitui um novo auxílio. Por conseguinte, para além da avaliação da situação actual, a Comissão deve também avaliar a compatibilidade da medida desde a assinatura do primeiro contrato de serviço público com a NorthLink 1.

(322) As disposições pertinentes para avaliar se as actividades de serviço público da NorthLink 1 foram adequadamente definidas constam do artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima, que estabelece as especificações que devem fazer parte da definição, nomeadamente: os portos a servir, a regularidade, a continuidade, a frequência, a capacidade de prestação do serviço, as tarifas a cobrar e a tripulação dos navios.

(323) É bastante evidente que o contrato de serviço público que abrange o período de 2002 a 2006 satisfaz este critério ao definir em pormenor todos estes parâmetros. O concurso especificava, em especial: a configuração da rota e o número mínimo de viagens, o requisito de capacidade para o transporte de mercadorias (embora não passível de subsídios) e de animais, os requisitos mínimos de capacidade (pelo menos iguais aos já oferecidos pela P&O Ferries) e as tarifas iniciais, que não podiam ser significativamente superiores às praticadas pela P&O Ferries.

(324) Este contrato de serviço público durava também um período de tempo razoável – menos de seis anos – em conformidade com a interpretação da Comissão do Regulamento Cabotagem Marítima.

(325) A AdA, que foi assinada em 2004, na sequência das dificuldades financeiras da NorthLink 1 em 2003, previa essencialmente um financiamento adicional do défice e não alterava significativamente a definição das obrigações de serviço público já existentes.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

(326) Conforme já indicado na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, a Comissão considera que as funções de serviço público atribuídas à NorthLink 2 correspondem a um serviço de interesse económico geral legítimo.

(327) À semelhança do anterior contrato de serviço público com NorthLink 1, é claro que o segundo contrato de serviço público com a NorthLink 2 também define claramente todos os parâmetros das obrigações de serviço público, em conformidade com o Artigo 4.º do Regulamento Cabotagem Marítima. O concurso especificava, em especial: a configuração da rota e o número mínimo de viagens, o requisito de capacidade «ro-ro» para o transporte de mercadorias (desta vez também elegível para subsídio) e de animais, os requisitos mínimos de capacidade (pelo menos iguais aos já oferecidos pela NorthLink 1) e as tarifas iniciais, que não podiam exceder significativamente as praticadas pela NorthLink 1.

(328) Tal como o anterior contrato com a NorthLink 1, este contrato de serviço público também tem uma duração razoável – seis anos – em conformidade com a interpretação da Comissão do Regulamento Cabotagem Marítima.

5.3.4.2. Atribuição

a) NorthLink 1 (2002-2006)

(329) Parece claro que foi explicitamente atribuída à NorthLink 1 a prestação do serviço público em questão no período de 2002 a 2006. O contrato de serviço público não continha indicações precisas sobre os serviços que a NorthLink 1 tinha de disponibilizar e o modo como o âmbito da missão de serviço público poderia ser alterado.

(330) O Grupo sobre os Transportes do Executivo Escocês acompanhou o desempenho da NorthLink 1 em função tanto do contrato original como das respectivas revisões. A NorthLink 1 apresentou relatórios de desempenho periódicos a este organismo.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

(331) Tal como aconteceu com a NorthLink 1, é claro que foi expressamente atribuída à NorthLink 2 a prestação do serviço público em questão no período de 2006 a 2012.

O contrato de serviço público de 2007 contém indicações precisas sobre os serviços que a NorthLink 2 tem de prestar e a forma como o âmbito das atribuições de serviço público pode ser alterado.

(332) O contrato de serviço público também contém disposições claras sobre o controlo da execução do serviço público, ao obrigar a NorthLink 2 a apresentar regularmente informações pormenorizadas às autoridades escoceas sobre a exploração das rotas. Há, por exemplo, indicadores de desempenho que são objecto de uma avaliação regular. Se as normas de desempenho não forem cumpridas, então o auxílio poderá ser reduzido em conformidade.

5.3.4.3. Proporcionalidade

a) NorthLink 1 (2002-2006)

(333) Contrariamente aos subsídios concedidos à CalMac, que constituem um auxílio existente (ver secção 234 supra), o auxílio concedido à NorthLink 1 e à NorthLink 2 constitui um novo auxílio. Por conseguinte, não é suficiente que a Comissão avalie se as disposições do actual contrato de serviço público (que abrange o período de 2006 a 2012) proporcionam garantias suficientes para evitar a compensação excessiva e eventuais comportamentos anticoncorrenciais por parte do prestador de serviço público. É igualmente necessário avaliar se teria havido uma compensação excessiva pelas obrigações de serviço público da NorthLink a partir de 2002 e se o operador do serviço público teria tido qualquer tipo de comportamento anticoncorrencial que tenha aumentado o custo do cumprimento das suas obrigações de serviço público a ponto de não ser proporcional ao objectivo visado nos contratos de serviço público.

(334) É, todavia, de sublinhar que a avaliação da compatibilidade está limitada à verificação de uma compensação excessiva e a um possível comportamento anticoncorrencial e não trata da questão da eficiência dos custos ou da minimização dos mesmos, ao contrário da avaliação da existência de auxílio estatal ao abrigo da condição Altmarmark 4. Na avaliação de compatibilidade com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado, não cabe à Comissão verificar se o serviço público poderia ter sido prestado de forma mais eficiente.

(335) Conforme mostrado no quadro 3 supra, os resultados líquidos das actividades de serviço público da NorthLink 1 foram positivos em alguns anos (2003/2004 e 2005/2006) e negativos noutros (2002/2003 e 2004/2005). O resultado global das actividades de serviço público da NorthLink 1 durante o período em que esta explorou as rotas das ilhas setentrionais (2002-2006) foi positivo, no montante de 0,9 milhões de libras esterlinas. Este montante corresponde a uma média anual de excesso de financiamento público de 0,2 milhões de libras.

- (336) Importa referir, em primeiro lugar, que os dados apresentados pelas autoridades do Reino Unido resultam de um exercício de contabilidade analítica com base nas contas oficiais. Estes resultados foram validados por um auditor externo independente no que diz respeito à metodologia utilizada, às informações contabilísticas e ao teor da declaração. Não foram detectadas diferenças substanciais entre os montantes comunicados e os livros e registos contabilísticos da NorthLink 1. Estes dados foram devidamente apresentados e são credíveis ⁽⁵⁶⁾.
- (337) O excesso de financiamento público anual médio de 0,2 milhões de libras esterlinas é muito limitado, quando comparado com a média anual da compensação de serviço público concedida à NorthLink 1 – cerca de 23,2 milhões de libras ⁽⁵⁷⁾, representando apenas cerca de 0,9 % deste montante.
- (338) A Comissão aceita o princípio de que a compensação paga às empresas encarregadas de um serviço de interesse económico geral não pode ultrapassar «o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas assim como um lucro razoável pela execução dessas obrigações» ⁽⁵⁸⁾. Por lucro razoável «deve entender-se uma taxa de remuneração do capital próprio que tome em consideração o risco, ou a ausência de risco, suportado pela empresa devido à intervenção do Estado-Membro (...)». No presente caso, a margem média anual de lucro de cerca de 0,6 % das receitas do serviço público é muito limitada ⁽⁵⁹⁾ e pode ser aceite como razoável, tendo em conta os riscos incorridos pela NorthLink 1 para o cumprimento das suas obrigações de serviço público. É nomeadamente de referir que esses lucros muito limitados da NorthLink 1 surgem na sequência de um procedimento de concurso para o contrato de serviço público, pelo que teve de ser mantido ao mínimo, de acordo com as condições de mercado.
- (339) Por conseguinte, a NorthLink 1 não tem recebido indevidamente uma compensação excessiva pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público durante o período em que explorou as rotas das ilhas setentrionais.
- (340) Na queixa original da Streamline Shipping de Julho de 2004, alegava-se que tinham sido pagos à NorthLink 1 pelo menos 2 milhões de libras esterlinas fora do âmbito das despesas reembolsáveis relativas às suas obrigações de serviço público directamente para o afretamento de um navio de transporte de mercadorias. Contudo, conforme demonstrado supra, tal não resultou numa compensação excessiva das obrigações de serviço público da NorthLink 1.
- (341) No que se refere a um possível comportamento anticoncorrencial, os dados relativos aos preços apresentados

pela Streamline Shipping ⁽⁶⁰⁾ não mostram diferenças de preço significativas no transporte de mercadorias entre a NorthLink 1 e a Streamline Shipping. Na rota de Shetland, os preços da NorthLink 1 são superiores aos da Streamline Shipping em todos os anos. Na rota de Orkney, os preços da NorthLink são inferiores aos da Streamline Shipping em todos os anos (entre 5 % e 13 %), mas este facto apenas não constitui prova de comportamento anticoncorrencial. Além disso, a comparação pode induzir em erro, uma vez que as tarifas de transporte «ro-ro» e «lo-lo» de mercadorias não são directamente comparáveis, conforme referido pelas autoridades do Reino Unido.

- (342) Além disso, a Comissão salienta que as actividades comerciais desenvolvidas pela NorthLink 1 eram rentáveis, consideradas isoladamente, em cada um dos anos da exploração das rotas pela NorthLink 1. Isso significa que os preços cobrados pela NorthLink 1 pelas suas actividades comerciais foram condicionados pelo mercado e compatíveis com o comportamento de um investidor privado que procura maximizar os seus lucros.
- (343) Além disso, no seu relatório de Dezembro de 2005, que analisa o desempenho da NorthLink 1, a Audit Scotland não menciona qualquer possível comportamento anticoncorrencial (por exemplo, fixação de preços artificialmente baixos) como uma razão para as dificuldades financeiras da NorthLink 1. Pelo contrário, estas dificuldades são atribuídas essencialmente a uma inesperada e crescente concorrência de outras empresas.
- (344) Em conclusão, a NorthLink 1 não beneficiou indevidamente de uma compensação excessiva pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público e não há indícios de que tido, de alguma forma, comportamentos anticoncorrenciais durante o período em que explorou as rotas nas ilhas setentrionais. Conclui-se que o auxílio estatal concedido à NorthLink 1 era proporcional tendo em conta as suas obrigações de serviço público.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (345) No que diz respeito ao contrato de serviço público celebrado com a NorthLink 2, a Comissão deve verificar, por um lado, se houve alguma compensação excessiva pelas obrigações de serviço público até à data. Verificará também se terá havido um possível comportamento anticoncorrencial que tivesse aumentado os custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público a um nível que não fosse proporcional ao objectivo visado pelo contrato de serviço público. Por outro lado, a Comissão deve verificar se as disposições actuais do contrato de serviço público com a NorthLink 2 estabelecem salvaguardas suficientes para assegurar a proporcionalidade do auxílio.
- (346) Tal como indicado no quadro 5, o resultado líquido das actividades de serviço público da NorthLink 2 foram positivos nos dois primeiros anos de actividade (2006/2007 e 2007/2008). O resultado líquido global das operações da NorthLink 2 tem sido positivo, no montante de 2,4 milhões de libras esterlinas. Este montante corresponde a uma média anual de excesso de financiamento público de 1,2 milhões de libras esterlinas.

⁽⁵⁶⁾ No que diz respeito à admissibilidade do método de «retropolação», ver o Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 7 de Junho de 2006 no processo T-613/97 – UFEEX e outros v Comissão (especialmente os n.ºs 128-147).

⁽⁵⁷⁾ Foi concedido à NorthLink 1 um total de 92,6 milhões de libras esterlinas durante os cerca de quatro anos de funcionamento do serviço.

⁽⁵⁸⁾ Ver ponto 14 do Enquadramento SIEG.

⁽⁵⁹⁾ As receitas anuais médias das actividades de serviço público da NorthLink 1 foram de 32,4 milhões de libras esterlinas (ver quadro 3 supra).

⁽⁶⁰⁾ Ver quadro 6.

- (347) Tal como referido no caso da NorthLink 1, é de salientar em primeiro lugar que os dados fornecidos pelas autoridades do Reino Unido resultam de um exercício de contabilidade analítica com base nas contas oficiais. Estes resultados foram validados por um auditor externo independente no que diz respeito à metodologia utilizada, às informações contabilísticas e ao teor da declaração. Não foram detectadas diferenças substanciais entre os montantes comunicados e os livros e registos contabilísticos da NorthLink 2. A Comissão considera que estes dados foram devidamente apresentados e são credíveis ⁽⁶¹⁾.
- (348) O excesso de financiamento público anual médio de 1,2 milhões de libras esterlinas é limitado, quando comparado com a média anual da compensação de serviço público concedida à NorthLink 2 – cerca de 26,6 milhões de libras ⁽⁶²⁾, o que representa apenas cerca de 4,5 % desse montante.
- (349) Tal como já referido, a Comissão aceitou o princípio de um lucro razoável no cumprimento das obrigações de serviço público. No presente caso, a margem média anual de lucro de cerca de 2,4 % das receitas do serviço público é limitada ⁽⁶³⁾ e pode ser aceite como razoável, tendo em conta os riscos incorridos pela NorthLink 2 para o cumprimento das suas obrigações de serviço público. É nomeadamente de referir que esses lucros limitados da NorthLink 2 surgem na sequência de um procedimento de concurso para o contrato de serviço público, pelo que tiveram de ser mantidos ao mínimo, de acordo com as condições de mercado.
- (350) Por conseguinte, a Comissão considera que a NorthLink 2 não tem recebido indevidamente uma compensação excessiva pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público durante o período em que tem explorado as rotas das ilhas setentrionais e até à data.
- (351) No que se refere ao possível comportamento anticoncorrencial da NorthLink 2, a Streamline Shipping argumentou que as reduções nas tarifas de transporte de mercadorias de 25 % para as ilhas Shetland e de 19 % para as ilhas Orkney, anunciadas no início do terceiro contrato de prestação de serviço público em Julho de 2006, tinham penalizado indevidamente a Streamline Shipping e que só eram possíveis graças ao maior subsídio atribuído à NorthLink 2 em comparação com a NorthLink 1.
- (352) Tal como já referido, a NorthLink 2 não desenvolve actividades fora do âmbito do contrato de serviço público. Em particular e ao contrário do contrato de serviço público com a NorthLink 1, o contrato celebrado entre as autoridades escocesas e a NorthLink 2 abrangia o transporte de mercadorias como uma actividade de serviço público. Esta redução nas tarifas relativas a mercadorias era imposta pelas autoridades escocesas, como parte integrante do concurso. Por conseguinte, esta informação era pública e os proponentes tinham de a ter em conta ao elaborarem as suas propostas.
- (353) A NorthLink 2 não recebeu, até à data, uma compensação excessiva pelas suas obrigações de serviço público. Além disso, conforme indicado no quadro 5, o transporte de mercadorias tem sido rentável, numa base autónoma, nos dois anos de funcionamento da NorthLink 2. Isto significa que as tarifas cobradas pela NorthLink 2 em relação às suas actividades comerciais foram orientadas pelos mecanismos do mercado e são compatíveis com o comportamento de um investidor no mercado que visa a maximização dos seus lucros.
- (354) Além disso, a Comissão reconhece que as tarifas de transporte «ro-ro» e «lo-lo» de mercadorias podem não ser directamente comparáveis pelos motivos expostos no considerando 99 supra.
- (355) Além disso, ao contrário da NorthLink 2, a Pentland Ferries não publica as suas tarifas de transporte de mercadorias e convida os seus potenciais clientes a contactá-la para se informarem do preço e para fazerem uma reserva. Por conseguinte, seria difícil para a NorthLink 2 fixar os seus preços, deliberada e consistentemente, de forma a serem inferiores aos da Pentland Ferries.
- (356) Também no que diz respeito ao possível comportamento anticoncorrencial da NorthLink 2, a Pentland Ferries alegou que a NorthLink 2 tem praticado um regime de desconto para os residentes das ilhas Orkney designado «Amigos e Família», que tem tido um efeito negativo no serviço concorrente prestado pela Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Conforme já apresentado no quadro 7, as tarifas de base cobradas pela NorthLink 2 relativas a passageiros e veículos são mais elevadas do que as cobradas pela Pentland Ferries. Não existem elementos de prova públicos sobre possíveis descontos praticados pela Pentland Ferries, mas mesmo partindo do princípio de que não oferece quaisquer descontos, as tarifas cobradas pela NorthLink 2, incluindo o regime de desconto «Amigos e Família», não são significativa ou sistematicamente mais baixas do que as tarifas cobradas pela Pentland Ferries. Além disso, não há descontos durante a época alta com tráfego intenso (Julho e Agosto). Por outro lado, tal como referido pelas autoridades do Reino Unido, o regime de descontos representa uma percentagem muito pequena do tráfego da NorthLink 2 (1,6 %) e uma proporção ainda mais reduzida das receitas da NorthLink 2 (0,5 %). A perda de receitas para a NorthLink 2 na venda de bilhetes em consequência dos descontos (sem ter em conta a possível procura adicional gerada pelos descontos) é muito limitada ⁽⁶⁵⁾. Por último, a Pentland Ferries não conseguiu apresentar números concretos que comprovassem que fora financeiramente afectada por este regime de descontos. Por conseguinte, a Comissão considera que não existem fundamentos sólidos para alegar um comportamento anticoncorrencial por parte da NorthLink 2 ou quaisquer repercussões graves na concorrência decorrentes desse regime de descontos.

⁽⁶¹⁾ Ver nota 56.

⁽⁶²⁾ Ver quadro 4.

⁽⁶³⁾ As receitas anuais médias das actividades de serviço público da NorthLink 2 foram de 50,5 milhões de libras esterlinas (ver quadro 5 supra).

⁽⁶⁴⁾ Ver considerandos 107 a 109.

⁽⁶⁵⁾ Com base na estimativa das autoridades do Reino Unido quanto às receitas totais decorrentes deste regime (para todos os passageiros e veículos elegíveis) em 2008 – cerca de 95 000 libras esterlinas –, o desconto de 30 % representaria cerca de 40 700 libras.

- (358) Além disso, foi também argumentado por uma parte interessada que a NorthLink 2 está a oferecer alojamentos «Bed & Breakfast» nas ilhas Orkney (quando o navio permanece ancorado no cais durante a noite) como uma actividade comercial com tarifas inferiores aos custos e que esta situação está a afectar os hotéis que oferecem serviços de quarto com pequeno-almoço⁽⁶⁶⁾. Embora esta questão não tenha sido levantada na decisão de dar início ao procedimento formal de investigação, não foram apresentados elementos de prova concretos que demonstrem que os preços cobrados pela NorthLink 2 por este serviço são inferiores ao preço de custo ou que este serviço está a afectar negativamente as receitas de operadores concorrentes que oferecem serviços de hotel com «alojamento e pequeno-almoço». Além do mais, os preços de alojamento no navio e os custos da prestação de tais serviços de alojamento não podem ser directamente comparados com os preços de alojamento em hotel e os respectivos custos. Por conseguinte, a Comissão considera que não existem fundamentos sólidos para alegar um comportamento anticoncorrencial por parte da NorthLink 2 nem quaisquer distorções graves da concorrência decorrentes desse serviço. De qualquer modo, qualquer possível distorção da concorrência não afectaria as trocas comerciais entre os Estados-Membros, uma vez que diz respeito apenas às ilhas Orkney
- (359) Além de avaliar a proporcionalidade do auxílio no passado, a Comissão deve igualmente verificar se as disposições do contrato de serviço público oferecem garantias suficientes de que não haverá qualquer compensação excessiva ou comportamento anticoncorrencial no futuro.
- (360) Tal como já referido⁽⁶⁷⁾, o concurso público foi realizado de uma forma aberta e transparente.
- (361) Na opinião da Comissão, as disposições do contrato de serviço público são adequadas para evitar uma compensação excessiva pela execução das obrigações de serviço público. A compensação está limitada aos custos de exploração (incluindo um lucro razoável) deduzidos das receitas de exploração. Os custos elegíveis para compensação estão também claramente definidos no contrato de serviço público.
- (362) Está previsto um mecanismo de recuperação que permitirá às autoridades escocesas recuperar a maior parte de uma eventual compensação excessiva. Só não é devolvida uma pequena quantia. Por exemplo, se a compensação excessiva for de 1 milhão de libras esterlinas, apenas 275 000 libras esterlinas ficarão na posse da NorthLink 2. Caso se trate de um excesso de compensação de 10 milhões de libras esterlinas, a NorthLink 2 apenas conservará 725 000 libras. Este sistema destina-se a incentivar a NorthLink 2 a reduzir os custos e a ser mais eficiente. Estes montantes são muito limitados e estão em conformidade com a definição de «lucro razoável» estabelecida no Enquadramento SIEG (ver o seu ponto 18)⁽⁶⁸⁾. Embora o Enquadramento SIEG não seja aplicável no presente caso, a Comissão considera que os montantes do potencial excesso de compensação que a NorthLink 2 pode conservar são muito limitados e são proporcionais relativamente aos montantes da compensação.
- (363) Além disso, a margem de lucro prevista no contrato de serviço público resulta de um procedimento concorrencial e, por conseguinte, é assegurado que esta margem seja fixada a um nível razoável.
- (364) Existe igualmente uma cláusula no contrato de serviço público que garante que, caso o prestador de serviço público beneficie de apoio público de outras fontes, a subvenção será reduzida em conformidade.
- (365) Em conclusão, o contrato de serviço público contém salvaguardas suficientes para prevenir compensações excessivas pela execução das obrigações de serviço público.
- (366) Para além da questão da compensação excessiva, deve ainda avaliar-se se o contrato de serviço público contém salvaguardas suficientes para evitar um comportamento anticoncorrencial por parte da NorthLink 2 que possa causar distorções indevidas na concorrência. Seria esse o caso, por exemplo, se a NorthLink 2 estivesse em posição de fixar consistentemente preços inferiores aos da concorrência, afastando-a assim do mercado.
- (367) O contrato de serviço público fixa condições rigorosas sobre a fixação do preço dos bilhetes. Impõe a consulta às autoridades escocesas quando da revisão dos preços. Em particular, a NorthLink 2 infringiria as disposições do contrato de serviço público se reduzisse os preços, unilateral e injustificadamente, a fim de afastar do mercado concorrentes existentes ou de impedir a entrada de potenciais concorrentes. Além disso, a NorthLink 2 não pode exigir qualquer compensação adicional por uma redução das receitas decorrente de descontos ou reduções nos preços estabelecidos na tabela de tarifas publicada. Tal evita também eventuais comportamentos anticoncorrenciais no que diz respeito aos preços.
- (368) Verificar-se-ia uma outra possibilidade de distorção do mercado se o prestador do serviço público pudesse, por sua própria vontade, alterar ou aumentar de forma significativa a sua oferta de serviço público, por exemplo oferecendo novas rotas ou aumentando significativamente a frequência do serviço prestado. Se a NorthLink 2 fosse automaticamente elegível para beneficiar de uma maior compensação por estes serviços suplementares, tal poderia resultar em distorções indevidas da concorrência para além do que se pode razoavelmente aceitar como contrapartida do cumprimento das obrigações de serviço público.

⁽⁶⁶⁾ Ver considerando 111 *supra*.

⁽⁶⁷⁾ Ver o ponto em que é avaliada a conformidade com a condição Altmark 4 (considerandos 220-224).

⁽⁶⁸⁾ Para fins de comparação, se a compensação excessiva fosse de 10 milhões de libras esterlinas (um cenário muito improvável e sem precedentes), as 715 000 libras esterlinas que se manteriam na posse da NorthLink 2 representariam apenas cerca de 2,5 % da compensação anual paga à NorthLink 2 em 2007/2008 e uma proporção muito menor das receitas totais.

- (369) O contrato de serviço público prevê explicitamente a consulta prévia e a aprovação pelos Ministros escoceses antes de se efectuarem quaisquer ajustamentos importantes na tabela de horários e frequências publicada ou nos serviços acordados.
- (370) Estão também estabelecidas disposições específicas no contrato de serviço público que proíbem o operador de beneficiar de subsídios cruzados entre o seu serviço público e as actividades de serviço não público e que exigem que todas as transacções entre a NorthLink 2 e as suas filiais sejam realizadas com base em condições de mercado.
- (371) Praticamente todas as actividades da NorthLink 2 estão abrangidas pelo contrato de serviço público. No entanto, a fim de garantir a transparência, deve haver uma separação da contabilidade entre as actividades de serviço público e as suas potenciais actividades de serviço não público ou comercial, em conformidade com as disposições da Directiva Transparência.
- (372) Nos termos do contrato de serviço público, a NorthLink 2 deve comunicar anualmente os custos reais incorridos com a prestação das missões de serviço público. Esta «demonstração dos resultados reais» («*Actual Outcome Statement*») diferencia os custos do serviço público das restantes das actividades da NorthLink 2. Por conseguinte, é assegurado que o montante dos fundos públicos afectados à NorthLink 2 e a utilização desses fundos são claramente distinguidos das restantes actividades da NorthLink 2. O contrato de serviço público prevê expressamente a necessidade de manter sistemas contabilísticos claros, separados e transparentes para o financiamento e a exploração das actividades de serviço público.
- (373) A fim de garantir que os custos incorridos com as actividades de serviço público sejam claramente distinguidos dos custos incorridos com outras actividades, é igualmente necessário criar um sistema adequado para a imputação dos custos que são comuns a ambos os tipos de actividades.
- (374) O contrato de serviço público prevê em pormenor todos os custos que são admissíveis para compensação. Para além da subvenção para cobertura do défice, que se destina a cobrir todos os custos de exploração relacionados com a prestação do serviço público (por exemplo, custos com pessoal marítimo, combustível, taxas portuárias, bilhética, seguros, etc.), estão também previstos suplementos para aumentos imprevisíveis dos custos do combustível e despesas de capital ligadas à aquisição de bens para a prestação dos serviços acordados. Todos os custos abrangidos pela subvenção para cobertura do défice são quantificados com precisão no cenário de base e as condições para a sua aplicação e para a determinação dos potenciais suplementos para combustíveis e suplementos de capital estão definidas com precisão no contrato de serviço público.
- (375) Por conseguinte, o contrato de serviço público é suficientemente claro no que diz respeito à imputação dos custos

entre as actividades de serviço público e as actividades de serviço não público.

- (376) A Comissão considera positivo neste contexto que as autoridades do Reino Unido tencionem consultar publicamente as partes interessadas sempre que sejam introduzidas alterações significativas nas obrigações de serviço público da NorthLink 2 nas rotas que servem as ilhas setentrionais. Estabelecem também que a NorthLink 2 deve elaborar demonstrações de resultados separadas e sujeitas a auditoria para as actividades de serviço público e para as actividades comerciais a partir do exercício de 2009-2010 e tencionam incluir esses requisitos em todos os futuros contratos de serviço público para serviços de ferry para as ilhas setentrionais.

5.3.4.4. Conclusão

a) NorthLink 1 (2002-2006)

- (377) As obrigações de serviço público impostas à NorthLink 1 foram correctamente definidas e adequadamente atribuídas. O auxílio estatal concedido à NorthLink 1 durante o período de 2002-2006 não constituiu uma compensação excessiva à companhia pela prestação das missões de serviço público que lhe foram confiadas. Também não há provas suficientes de um comportamento anticoncorrencial que tivesse artificialmente aumentado os custos do serviço público, causando assim uma distorção indevida na concorrência.
- (378) Por conseguinte, o auxílio estatal concedido à NorthLink 1 durante o período de 2002 a 2006 é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado.

b) NorthLink 2 (2006-2012)

- (379) O auxílio estatal concedido à NorthLink 2 até à data não constitui uma compensação excessiva da empresa pela prestação das missões de serviço público que lhe foram confiadas. Também não há provas suficientes de um comportamento anticoncorrencial que tivesse artificialmente aumentado os custos do serviço público, causando assim uma distorção indevida na concorrência.
- (380) O SIEG para a exploração das rotas das ilhas setentrionais está bem definido e foi devidamente atribuído à NorthLink 2. As salvaguardas são suficientes para garantir que a compensação concedida à NorthLink 2 seja proporcional às obrigações de serviço público. Por conseguinte, o auxílio estatal concedido à NorthLink 2 para a exploração destas rotas é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE.

6. CONCLUSÃO

- (381) Com base no exposto, conclui-se que o auxílio estatal concedido à CalMac para a exploração das rotas de todas as ilhas ocidentais, com excepção da rota Gourrock-Dunoon, constitui um auxílio existente que é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado.

(382) No que diz respeito à rota Gourock-Dunoon, e em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento Processual, a Comissão regista a aceitação, por parte das autoridades do Reino Unido, das medidas adequadas propostas pela Comissão, em conformidade com o artigo 18.º do Regulamento Processual e considera que, para a correcta execução das medidas supramencionadas, a medida de auxílio existente também será compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado. O Reino Unido deve iniciar os procedimentos necessários para a realização de um concurso público para esta rota antes do final de 2009. O subsequente contrato de serviço público deverá ter início antes do final de Junho de 2011. A execução das medidas supramencionadas será acompanhada de perto pela Comissão e solicita-se ao Reino Unido que a informe regularmente de todas as medidas adoptadas no processo de execução.

(383) A Comissão considera que o auxílio estatal concedido à NorthLink 1 e à NorthLink 2 para a exploração das rotas das ilhas setentrionais nos períodos de 2002-2006 e 2007-2009, respectivamente, é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal existente concedido à CalMac Ferries Ltd. no âmbito do contrato de serviço público para a prestação de serviços de ferry nas ilhas ocidentais escocesas (excluindo a rota Gourock-Dunoon) é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado.

Artigo 2.º

O auxílio estatal existente concedido à Cowal Ferries Ltd. no que diz respeito ao funcionamento da rota Gourock-Dunoon é

compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado, sob reserva da aceitação pelo Reino Unido da execução das medidas adequadas em conformidade com o estabelecido no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999.

O Reino Unido deve, em particular, dar início aos procedimentos necessários para a realização de um concurso público para a rota Gourock-Dunoon antes de 31 de Dezembro de 2009. O subsequente contrato de serviço público deve ter início antes de 30 de Junho de 2011.

Artigo 3.º

O Reino Unido informará imediatamente a Comissão das medidas tomadas para cumprimento dos seus compromissos no que se refere ao financiamento da rota Gourock-Dunoon.

Artigo 4.º

O auxílio estatal concedido à NorthLink Orkney e Shetland Ferries Ltd. e à NorthLink Ferries Ltd., no âmbito dos respectivos contratos de serviço público para a prestação de serviços de ferry nas ilhas setentrionais escocesas, é compatível com o artigo 86.º, n.º 2, do Tratado.

Artigo 5.º

O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 28 de Outubro de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente

Preço das assinaturas 2011 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

