

Uradni list

Evropske unije

L 45



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 54

18. februar 2011

Vsebina

IV Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom

2011/97/ES:

- ★ **Odločba Komisije z dne 14. septembra 2005 – Državna pomoč C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Prestrukturiranje in privatizacija** (notificirano pod dokumentarno številko C(2005) 2706) ⁽¹⁾..... 1

2011/98/ES:

- ★ **Odločba Komisije z dne 28. oktobra 2009 o državni pomoči C 16/08 (ex NN 105/05 in NN 35/07), ki jo izvaja Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske – Subvencije podjetjema CalMac in NorthLink za storitve v pomorskem prometu na Škotskem** (notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 8117) ⁽¹⁾..... 33

Cena: 4 EUR

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

IV

(Akti, sprejeti pred 1. decembrom 2009 v skladu s Pogodbo ES, Pogodbo EU in Pogodbo Euratom)

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 14. septembra 2005

Državna pomoč C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Prestrukturiranje in privatizacija

(notificirano pod dokumentarno številko C(2005) 2706)

(Besedilo v grškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/97/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Grški organi so v dopisu z dne 3. marca 2003 (TREN A/26534, 25. julij 2003) poudarili svojo zavezanost privatizaciji letalske družbe Olympic Airways, ki je v državni lasti, in opisali ukrepe, ki so že bili sprejeti v zvezi s tem.

(2) Ker Komisija ni prejela uradne priglasitve, je 8. septembra 2003 izdala odredbo o predložitvi podatkov, ki je bila grškim organom priglašena 9. septembra 2003 (C(2003) 3266). Z odredbo se je od njih zahtevalo, naj predložijo vse informacije, potrebne za preučitev združljivosti ukrepov za prestrukturiranje in privatizacijo družbe Olympic Airways s členom 87 Pogodbe.

(3) Istega dne je Komisija z dopisom (TREN D/15287) pozvala grške organe, naj ji priglasijo zakon, ki določa privatizacijo družbe Olympic Airways in ki je bil sprejet 9. septembra 2003. Grški organi so v dopisu z dne 17. septembra 2003 (TREN A/30881) navedli, da namepravajo te informacije predložiti pravočasno.

(4) Komisija je 25. septembra 2003 od konkurenčne družbe Aegean Airlines prejela uradno pritožbo (TREN A/30589) v zvezi s privatizacijo družbe Olympic Airways.

(5) Zakon o privatizaciji in odgovor na odredbo o predložitvi podatkov sta bila Komisiji poslana z dopisom z dne 29. septembra 2003 (TREN A/30866). Nekatere informacije so še vedno manjkale, zato je Komisija o tem obvestila grške organe z dopisom z dne 31. oktobra 2003 (TREN D/17821), katerega kopija je bila nato 4. decembra 2003 po telefaksu poslana tudi grškemu stalnemu predstavništvu.

(6) Preden je Komisija končala preučevanje združljivosti ukrepov za prestrukturiranje in privatizacijo družbe Olympic Airways s členom 87 Pogodbe, in sicer 12. decembra 2003, je bila ustanovljena nova družba z imenom Olympic Airlines. Zato je bil postopek odredbe o predložitvi podatkov, ki ga je Komisija začela 8. septembra 2003, v registru državnih pomoči evidentiran pod oznako NN 4/03.

(7) Komisija je 15. decembra 2003 (TREN D/22742) ponovno poslala zahtevo za informacije o privatizaciji, grški organi pa so zahtevane informacije predložili z dopisoma z dne 18. in 19. decembra 2003 (TREN A/38288 oziroma TREN A/38258).

(8) Grškim organom je bila 15. januarja 2004 poslana nova zahteva za dodatne informacije (TREN D/160), navedeni organi pa so odgovorili z dopisoma z dne 16. januarja 2004 (TREN A/11076 oziroma TREN A/11077).

⁽¹⁾ UL C 192, 2.7.2004, str. 2.

- (9) Komisija je 16. januarja 2004 na grške organe naslovila dopis v zvezi z atenskim mednarodnim letališčem („AIA“) v mestu Spata in njegovim razmerjem z družbama Olympic Airways/Airlines. Grški organi so odgovorili z dopisom z dne 23. februarja 2004. Grčiji je bila 15. junija 2004 poslana naknadna zahteva za informacije v zvezi s tem, Komisija pa je 4. avgusta 2004 prejela odgovore na to zahtevo.
- (10) Komisija je z odločbo z dne 16. marca 2004, ki je bila Grčiji priglášena z dopisom z dne 16. marca 2004 (SG(2002) D/228848), začela postopek iz člena 88(2) Pogodbe. Zadeva je bila evidentirana pod oznako C 11/04.
- (11) Odločitev Komisije o začetku formalnega postopka preiskave je bila tudi objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe. Grčija je Komisiji predložila pripombe z dopisom z dne 11. junija 2004.
- (12) V časovnem okviru, ki je bil določen v objavi o začetku postopka, je Komisija prejela pripombe še dveh drugih zainteresiranih strani. Te pripombe so bile nato posredovane grškim organom, da bi predložili svoje ugotovitve. Ugotovitve Grčije je Komisija prejela 3. novembra 2004.
- (13) Komisija je 11. oktobra 2004 grškim organom poslala uradno obvestilo, da bo izdala odredbo o začasnem odlogu, če od nje v desetih dneh od prejema obvestila ne dobi zadovoljivih informacij, ki dokazujejo, da je Grčija upravičencem prenehala izplačevati pomoč. Grški organi so bili pozvani, naj predložijo pripombe v zvezi s tem. Grški organi so na to uradno obvestilo odgovorili 28. oktobra 2004. Grčija je menila, da bi izdaja take odredbe v tej fazi resno ogrozila intenzivna prizadevanja Grčije v okviru iskanja rešitve ter da bi bil tak ukrep nesorazmeren in neupravičen.
- (14) Po predložitvi svojih ugotovitev so predstavniki grških organov redno obveščali službe Komisije o razvoju dogodkov v zvezi s tem (na sestankih 17. decembra 2004, 19. decembra 2004, 3. februarja 2005, 7. februarja 2005 in 28. aprila 2005 ter v dopisih z dne 22. februarja 2005 in 19. aprila 2005) ter o poteku prestrukturiranja in privatizacije družb Olympic Airlines in Olympic Airways Services.
- (15) Službam Komisije so predložili tudi informacije o naslednjih vprašanjih:
- o zakonu št. 3259/2004, s katerim je bila družbi Olympic Airways zagotovljena začasna imuniteta v zvezi z postopki izvršbe, ki bi jih želeli sprožiti upniki (predložen z e-pošto z dne 22. decembra 2004), in
 - o zakonu št. 3282/2004, s katerim je država prevzela obveznosti družbe Olympic Airways do finančnih institucij, kar zadeva dogovore o financiranju in najemu letal Airbus A340-300 družbe Olympic Airlines (predložen z e-poštama z dne 22. decembra 2004 in 4. aprila 2005).
- Ta dodatna pojasnila bodo upoštevana v tej odločbi, če so koristna za vsebino odločbe in pojasnjujejo vprašanja, ki jih je zastavila Komisija ob začetku postopka.

2. DEJSTVA

2.1 PREJŠNJE ODLOČBE KOMISIJE V ZVEZI Z DRUŽBO OLYMPIC AIRWAYS IN NJENIMI HČERINSKIMI DRUŽBAMI

Odločba iz leta 1994

- (16) Komisija je 7. oktobra 1994 sprejela Odločbo 94/696/ES (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 1994), v skladu s katero je bila pomoč, ki jo Grčija je ali bo dodelila družbi Olympic Airways, razglašena za združljivo s skupnim trgom, če bo Grčija izpolnila več obveznosti, navedenih v tej odločbi ⁽³⁾.

Odločba iz leta 1998

- (17) Več pogojev, vključenih v odločbo iz leta 1994, ni bilo izpolnjenih, zato se je Komisija 30. aprila 1996 odločila, da znova odpre postopek iz člena 88(2) Pogodbe in začne postopek v zvezi z novo in nepriglášeno pomočjo, o kateri je bila obveščena ⁽⁴⁾.

- (18) Komisija je 14. avgusta 1998 sprejela Odločbo 1999/332/ES (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 1998), v skladu s katero se je določena pomoč, ki jo Grčija je ali bo dodelila družbi Olympic Airways, štela za združljivo s skupnim trgom v okviru načrta prestrukturiranja za obdobje 1998–2002 ⁽⁵⁾. Tudi tokrat je bilo za odobritev navedene pomoči določenih več pogojev.

⁽³⁾ UL L 273, 25.10.1994, str. 22.

⁽⁴⁾ UL C 176, 19.6.1996, str. 5.

⁽⁵⁾ UL L 128, 21.5.1999, str. 1.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

Odločba iz leta 2000

- (19) Grčija je julija 2000 obvestila Komisijo, da namerava uporabiti preostalo odobreno pomoč za več jamstev za posojila, ki bodo dogovorjena pred koncem leta 2000, namenjena nakupu novih letal in naložbam, potrebnim za preselitev družbe Olympic Airways na atensko mednarodno letališče v Spati. Komisija je z dopisom z dne 10. novembra 2000 (SG(2000) D/108307) obvestila grške organe o odločitvi, da spremeni del odločbe iz leta 1998, povezan z ukrepom pomoči v zvezi z jamstvi za posojila.

Odločba iz leta 2002

- (20) Komisija se je 6. marca 2002 odločila, da začne formalni postopek preiskave iz člena 88(2) Pogodbe. Izrazila je pomisleke v zvezi z zlorabami pri uporabi pomoči, odobrene z odločbama Komisije iz leta 1994 in leta 1998, neizvajanjem načrta prestrukturiranja družbe in dodelitvijo nove nezakonite državne pomoči.
- (21) Komisija je 9. avgusta 2002 na grške organe naslovila novo odredbo o predložitvi že zahtevanih informacij. Zlasti je zahtevala predložitev računovodskih izkazov in podatkov v zvezi s plačili obratovalnih stroškov, ki jih je izvedla država. Odgovori Grčije niso bili zadovoljivi.
- (22) Komisija je 11. decembra 2002 sprejela končno negativno odločbo v zvezi s pomočjo, ki jo je Grčija dodelila družbi Olympic Airways (Odločba 2003/372/ES, v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2002) ⁽⁶⁾. Komisija je v tej odločbi sklenila, da je pomoč, ki jo je Grčija predhodno dodelila, Komisija pa odobrila, nezdržljiva s Pogodbo, ker ne izpolnjuje zadevnih pogojev, zlasti ker se načrt prestrukturiranja ne izvaja pravilno. Poleg tega je Komisija ugotovila, da je družba Olympic Airways prejela novo pomoč, ki je nezakonita in nezdržljiva s skupnim trgov, ker je grška država dopuščala neplačevanje ali podaljševanje rokov za plačilo nekaterih prispevkov za socialno varnost, davka na dodano vrednost za gorivo in rezervne dele, letaliških najemnin in pristojbin ter dajatev (imenovanih „spatosimo“), naloženih potnikom, ki letijo z grških letališč.
- (23) Na podlagi te odločbe bi morala Grčija sprejeti potrebne ukrepe, da bi od upravičenca izterjala pomoč v višini 14 milijard GRD (41 milijonov EUR) iz člena 1 odločbe in novo pomoč iz člena 2 odločbe; pomoč bi bilo treba

izterjati takoj in v skladu z veljavnimi nacionalnimi zakoni, če ti omogočajo takojšnje in učinkovito izvajanje odločbe. Pomoč, ki bi jo bilo treba izterjati, je vključevala obresti od dneva, ko je bila pomoč na voljo upravičencu, do dneva njenega vračila.

- (24) Poleg tega bi morala Grčija v dveh mesecih od priglasitve odločbe obvestiti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela za uskladitev s to odločbo. Odločba je bila grškim organom priglášena z dopisom z dne 13. decembra 2002 (SG(02) D/233148), v *Uradnem listu Evropske unije* pa je bila objavljena 28. maja 2003.
- (25) Grška vlada je 11. februarja 2003 glede odločbe iz leta 2002 obvestila Komisijo, da v skladu z neodvisnim nasvetom, ki ga je prejela ta vlada, družba Olympic Airways ni bila obravnavana ugodneje in da zato vlada ne bo izpolnila zahtev te odločbe glede izterjave zneskov, ki jih je Komisija ocenila za nezdržljive.
- Razvoj dogodkov po odločbi iz leta 2002
- (26) Družba Olympic Airways je 24. februarja 2003 pri Sodišču prve stopnje vložila tožbo za izpodbijanje odločbe (zadeva T-68/03). Grčija se ji ni pridružila in ni vložila ločene tožbe za izpodbijanje odločbe pred Sodiščem.
- (27) Komisija je 6. marca 2003 obvestila grško vlado, da mora ravnati v skladu z odločbo iz leta 2002. Grška vlada je 26. junija 2003 v odgovoru navedla, da preučuje pravne učinke odločbe iz leta 2002 in postopka, ki ga je Komisija uporabila pri sprejetju te odločbe. Komisiji je še zagotovila, da namerava izvesti izterjavo. Tega pa ni storila niti ni Komisiji predložila časovnega razporeda za to izterjavo. Skladno s tem je bila Komisija 3. oktobra 2003 primorana vložiti tožbo pri Sodišču Evropske unije zaradi neizpolnjevanja odločbe (zadeva C-415/03).
- (28) Sodišče Evropske unije je o zadevi odločalo 12. maja 2005: odločilo je v korist Komisije ⁽⁷⁾. Sodišče (drugi senat) je razsodilo, da Grčija s tem, da v predpisanem roku ni sprejela vseh potrebnih ukrepov za izterjavo pomoči, za katere je Komisija ugotovila, da so nezakonite in nezdržljive s skupnim trgov – razen tistih, ki se nanašajo na prispevke socialne varnosti –, ni izpolnila obveznosti.

⁽⁶⁾ UL L 132, 28.5.2003, str. 1.

⁽⁷⁾ Še neobjavljeno v Zbirki odločb.

- (29) Komisija je 23. maja 2005 na grške organe naslovila dopis v zvezi z ukrepi, ki jih mora Grčija sprejeti za zagotovitev skladnosti s sodbo Sodišča Evropske unije.
- (30) Grški organi so v odgovoru z dne 2. junija 2005 ponovno potrdili svojo pripravljenost, da v tej zadevi v celoti sodelujejo s Komisijo. Ta odgovor bo povzet v nadaljevanju, kolikor se nanaša na vprašanja, zastavljena ob začetku postopka.
- (31) Pomoč, katere nezdržljivost je bila ugotovljena v odločbi iz leta 2002, še vedno ni bila izterjana. Komisija lahko na podlagi člena 228 Pogodbe ES vložiti tožbo zaradi neizvršitve sodbe Sodišča.
- (32) Vendar se ta odločba nanaša samo na tiste odločitve ali ukrepe, ki so jih grški organi sprejeli v korist družbe Olympic Airways in njenih naslednikov po sprejetju odločbe iz leta 2002.

3. ZAČETEK POSTOPKA

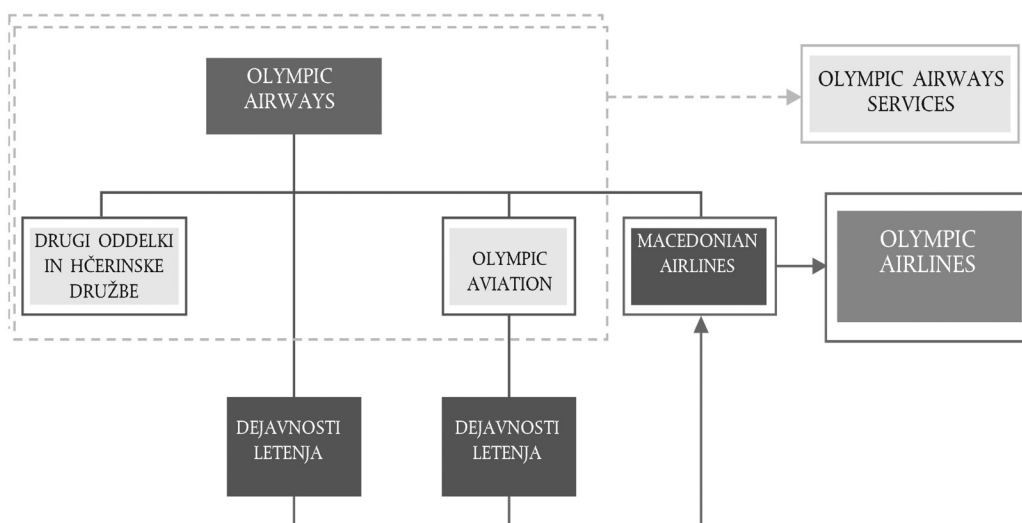
Odločitev Komisije, da začne postopek iz člena 88(2), je temeljila na več razlogih:

3.1 DRUŽBA ŠE NAPREJ NI PLAČEVALA DAVKOV IN SOCIALNIH PRISPEVKOV

- (33) Družba Olympic Airways je od leta 2002 ustvarjala izgubo. Njena donosnost je še naprej negativna. Namesto da bi se z glavno dejavnostjo družbe ustvarjali prihodki, pa se z njo iz leta v leto dejansko zmanjšuje skupna vrednost družbe. Težko ali celo nemogoče je verjeti, da družba ohranja dejavnosti samo z neplačevanjem obveznosti do države. V odločbi iz leta 2002 je bila neuspešna izterjava dolgov opredeljena kot nezakonita državna pomoč.
- (34) Komisija je izrazila mnenje, da je država z dejanskega vidika, če ne s pravnega vidika glavni upnik družbe Olympic Airways in da bi ta brez nenehnih državnih posegov že davno prenehala delovati.

3.2 STRUKTURNO PREOBLIKOVANJE DRUŽBE

- (35) Komisija je bila ob začetku postopka seznanjena z obstojem zakona št. 3185/2003, s katerim sta bili določeni izčlenitev oddelkov za polete različnih družb v skupini Olympic Airways, tj. Olympic Aviation in Macedonian Airlines (v nadaljnjem besedilu: Macedonian), ter združitev teh oddelkov v en subjekt, nekdanji Macedonian, ki je bil preimenovan v Olympic Airlines. Za oddelke, ki ne vključujejo dejavnosti letenja, je bilo predvideno, da bodo ostali znotraj družbe Olympic Airways, zdaj preimenovane v Olympic Air Services. Zakon št. 3185/2003 je določal možnost uporabe enakega postopka za oddelka za zemeljsko oskrbo ter vzdrževanje in inženiring, čeprav se do danes to še ni zgodilo.



- (36) Komisija je ob začetku postopka menila, da se je Grčija, ker ji skupine Olympic Airways ni uspelo privatizirati kot celote, odločila razdeliti skupino na ločene subjekte, da bi ti postali privlačnejši za morebitne vlagatelje, in jih ločiti od obveznosti družbe Olympic Airways.

- (37) Kot kaže, so dejansko po prestrukturiranju skupine Olympic Airways od decembra 2003 vse dejavnosti letenja združene v okviru nove družbe Olympic Airlines, vse druge dejavnosti, zlasti zemeljska oskrba ter vzdrževanje in inženiring, pa ostajajo pod okriljem stare družbe, ki se zdaj imenuje Olympic Air Services. Družba Olympic Air Services ohranja tudi lastništvo nad več večinskimi deleži v drugih grških družbah, ki so povezane z letalskim sektorjem in se ukvarjajo na primer s storitvami oskrbe na krovu, informacijske tehnologije in oskrbe z gorivom.
- (38) Zakon o privatizaciji določa, da je prenos sredstev in obveznosti ter drugih pravic na novo družbo oproščen vseh davkov, dajatev in taks, dolgovanih državi, pravnim osebam javnega prava ali drugim javnim organom. Takšni prenosi so oproščeni tudi vseh dajatev, dolgovi ali terjatev v zvezi s tretjimi fizičnimi ali pravnimi osebami, razen kar zadeva obveznosti, ki so izrecno navedene v bilanci preoblikovanja družbe. Poleg tega člen 27 zakona št. 3185/2003 določa, da je v zvezi z dolgovi, ki so nastali na strani družbe Olympic Airways pred izčlenitvijo oddelka za polete, nova družba oproščena uporabe členov 479 in 939 civilnega zakonika⁽⁸⁾ ter člena 537 in naslednjih trgovinskega zakonika. Zato bodo lahko upniki v skladu s tem ukrepom ukrepali samo v zvezi s tistimi dolgovi, ki se prenesejo na družbo Olympic Airlines, od nove družbe pa ne bodo mogli terjati dolgovi, ki ostanejo družbi Olympic Airways. Pozneje, 15. oktobra 2004, so grški organi sprejeli zakon št. 3259/2004, s katerim je družbi Olympic Airways zagotovljena začasna imuniteta v zvezi s postopki izvršbe, ki jih sprožijo upniki.
- (39) Grška država je pri izvajanju zakona št. 3185/2003 najela svetovalce družbe Deloitte & Touche, katerih naloga je bila opredeliti vrednost oddelkov za polete skupine Olympic Airways. Svetovalci so morali pripraviti tudi načrt prestrukturiranja ter poročilo o stanju družb Olympic Airways in Olympic Aviation, da bi opredelili število in vrsto zaposlenih, ki bodo premeščeni v družbo Olympic Airlines. Družba Deloitte & Touche je navedla, da ni opravila revizije in da je pri delu uporabljala izključno informacije, ki ji jih je zagotovila uprava družb Olympic Airways in Olympic Aviation. Poleg tega družba Deloitte & Touche v oceno ni vključila letal, ki so bila v lasti družb Olympic Airways in Olympic Aviation; tržna vrednost letal je po izračunih drugega zunanjega svetovalca, družbe Airclaims Ltd., znašala 120 milijonov EUR.
- (40) Obveznosti javne službe so bile z družbe Olympic Aviation na družbo Olympic Airlines prenesene brez javnega razpisa. Zdi se tudi, da je družba Olympic Aviation zavarovala svoje obveznosti do letališča AIA v višini 10 milijonov EUR s prihodki od teh obveznosti javne službe in da je to posojilo ostalo družbi Olympic Aviation, čeprav naj bi navedene obveznosti javne službe izvajala družba Olympic Airlines.
- (41) Predsedniški odlok št. 178/2002, s katerim je bila v grško zakonodajo prenesena Direktiva Sveta 98/50/ES⁽⁹⁾, določa, da se v primeru prenosa neke dejavnosti družbe na drugo družbo, ne glede na metodo prenosa, zaposleni, ki so povezani s to dejavnostjo, v to novo družbo premeštujejo z enakim statusom in enakimi pravicami. Vendar pa so grški organi želeli spremeniti status zaposlenih. Za to bi bilo treba izvesti pogajanja, predvidena v predsedniškem odloku št. 178/2002.
- (42) Kar zadeva zaposlene v družbi Olympic Airways, je ob izčlenitvi za to osebe kot celoto veljalo skoraj 300 posebnih zakonov, kolektivnih pogodb ali drugih določb. Grški organi so zato menili, da je treba spremeniti pravni okvir in se s pogajanja znova dogovoriti o kolektivnih pogodbah, še zlasti, ker je skupina junija 2003 zaposlovala 6 171 ljudi (približno 1 850 zaposlenih je bilo premeščenih v družbo Olympic Airlines) in so stroški dela dosegali 38 % vseh prihodkov, medtem ko je povprečje v tem sektorju približno 22–26 %. Zato je bilo v členu 27 zakona št. 3185/2003 predvidenih več sprememb. Zakon št. 2190/1994, ki se nanaša na upravni postopek zaposlovanja za družbe v javnem sektorju, se za družbo Olympic Airlines ne bi uporabljal. Zaposleni, ki so imeli v skladu s pogoji veljavnih kolektivnih pogodb pravico do upokojitve v letu 2003 ali 2004, pa bi svoje pravice ohranili.
- (43) V nasprotju z družbo Olympic Airways, ki je svoje dejavnosti financirala izključno z zadolževanjem, je bilo za družbo Olympic Airlines predvideno, da bo uporabljala lastna sredstva. Ko je družba Olympic Airlines začela delovati, je bil njen dolg majhen oziroma nič, kar je mogoče v precejšnji meri pripisati odločitvi o tem, kaj bo preneseno na novi subjekt. Kar zadeva obveznosti, nova družba ob začetku delovanja ni prevzela finančnih dolgovi matične družbe, katere zadolženost je v tej fazi znašala 207 milijonov EUR.

⁽⁸⁾ Oba člena se nanašata na pravice upnikov do zaščite v okviru prenosa sredstev.

⁽⁹⁾ UL L 201, 17.7.1998, str. 88.

(44) V skladu z veljavnimi določbami grškega zakona o stečaju (zakon št. 2190/1920) ob izčlenitvi oddelka, sektorja ali službe in prenosu izčlenjenega dela na delujočo družbo deleže te družbe zadrži prvotna družba. V tem primeru to pomeni, da bi morala družba Olympic Airlines ostati v lasti družbe Olympic Airways. Vendar člen 27 zakona št. 3185/2003 določa, da v okviru privatizacijskega postopka vsi deleži, ki izhajajo iz izčlenitve različnih oddelkov družbe Olympic Airways, preidejo v last grške države. Poleg tega se vsa denarna sredstva, pridobljena s poznejšo prodajo teh oddelkov, uporabijo za poplačilo dolgov in obveznosti družbe Olympic Airways. Grčija je pojasnila, da se s tem postopkom finančna sredstva prenesejo na državo in da njihova vrednost ne more biti vprašljiva, če izhaja iz ocene, ki jo izvedejo revizorji. Poleg tega Grčija meni, da bodo ta sredstva, ko jih bo država prodala, dosegla višjo ceno, kot bi jo v primeru, če lastništvo nad deleži ne bi bilo preneseno nanjo.

3.3 „PREDPLAČILO“ 130 312 450 EUR DRUŽBI OLYMPIC AIRWAYS

(45) Grška država je z ministrskim odlokom št. 2/71992/A0024 z dne 22. decembra 2003, sprejetim na podlagi člena 27 zakona št. 3185/2003, pri Banki Grčije odprla poseben račun, imenovan „Grška država – račun za denacionalizacijo skupine Olympic Airways“. Na ta račun se bodo v okviru privatizacijskega postopka stekali vsi prihodki od prodaje iz družb v skupini Olympic Airways (prva med njimi je družba Olympic Airlines), katerih deleži so bili preneseni na grško državo. Kljub temu je država za kritje potrebnih izdatkov do izvedbe privatizacije družb v skupini na navedeni račun nakazala znesek, opredeljen kot „predujem“ (*prokatavoli*) ali „predplačilo“ (*propliromi*). Ta predujem ustreza nominalni vrednosti osnovnega kapitala družbe Olympic Airlines (130 312 450 EUR).

(46) Tisti deli obveznosti družbe Olympic Airways, ki niso bili preneseni na novo družbo Olympic Airlines, in zlasti izdatki, povezani s predčasno upokojitvijo nekaterih zaposlenih, se bodo financirali s posebnega računa in iz prihodkov, ustvarjenih z zagotavljanjem storitev družbi Olympic Airlines in tretjim stranem.

3.4 SPATOSIMO IN PLAČILA LETALIŠČU AIA

(47) Pritožnik, družba Aegean Airlines, je z dopisom z dne 19. januarja 2004 Komisiji posredoval kopijo dopisa grške uprave civilnega letalstva, ki je bil naslovljen na državnega generalnega revizorja in poslan tudi Athens International Airport Company AIA (dokument DII/A/28751/11626/ z dne 22. julija 2003). Iz tega dopisa je izhajalo, da je družba Olympic Airways dolgovala 26 001 473,33 EUR „dajatev za posodobitev in

razvoj letališč“, imenovanih tudi „spatosimo“, ki jih obračunavajo letalski prevozniki in jih nato posredujejo državi.

(48) Iz tega dopisa je prav tako izhajalo, da je uprava civilnega letalstva skušala doseči poplačilo teh dolgovanj 26 milijonov EUR. Tako se je zdelo, da družba Olympic Airways, ki je bila glavni uporabnik grških letališč, ni plačevala dajatev „spatosimo“, zaradi česar je morala država poiskati načine za pomoč novemu letališču AIA, ki je bilo odvisno od njih. Kljub obveznosti družbe Olympic Airways, da v prihodnosti poplača dolgovane zneske, je Komisija domnevala, da je do tega poplačila Grčija navedeni družbi dopuščala neplačevanje, pri čemer se je grška država ne le vzdržala kaznovanja družbe zaradi zamud pri plačilih, ampak je poleg tega uvedla mehanizme, na podlagi katerih morajo druga grška letališča plačevati prispevke za kritje izgub, ki jih je družba Olympic Airways ustvarila z zamudami pri plačilih oziroma neplačevanjem dajatev „spatosimo“.

4. PRIPOMBE, PREJETE MED POSTOPKOM

4.1 ZAČETNE PRIPOMBE GRŠKIH ORGANOV

(49) Grčija je 11. junija 2004 predložila odgovor v zvezi z začetkom postopka. Najprej je pojasnila, da je po njenem mnenju najprimernejša rešitev za družbo Olympic Airways privatizacija različnih družb in dejavnosti skupine. Privatizacija naj bi se izvedla takoj, ko bi bilo to mogoče, ter popolnoma v skladu z vsemi veljavnimi pravili in zahtevami grškega prava in prava ES; Komisija naj bi bila v celoti obveščena o razvoju dogodkov. Grčija je pojasnila, da je privatizacija ekonomsko najugodnejša rešitev za organe, saj bi se z njo ustvarila večja denarna sredstva, kot bi bilo mogoče pričakovati v primeru likvidacije družbe. Ob priznavanju, da bi imela izbira možnosti privatizacije tudi družbene in druge neekonomske koristi, so grški organi poudarili, da je ekonomska analiza edino merilo za odločanje o najprimernejši strategiji.

(50) Grčija se je sklicevala na napredek, ki je bil že dosežen pri izvajanju privatizacijskega postopka, o katerem je bila Komisija predhodno obveščena. Grčija je potrdila, da so bile dejavnosti letenja družb Olympic Airways in Olympic Aviation skupaj z vrsto neopredmetenih sredstev, kot so sloti, pravice na podlagi dvostranskih sporazumov, tržno ime in logotip ter dobro ime družbe Olympic Airways, izčlenjene v obstoječo družbo Macedonian. Družba Macedonian je spremenila ime in postala Olympic Airlines. Lastništvo nad deleži družbe Olympic Airlines (po dokapitalizaciji zaradi stvarnega vložka v obliki dejavnosti letenja) je bilo preneseno neposredno na grško državo, s čimer je bila družba Olympic Airlines izločena iz skupine Olympic Airways. Nova družba je začela delovati 12. decembra 2003, potem ko so ji bile izdane vse potrebne licence.

- (51) Nadalje so grški organi pojasnili, da strateški model za družbo Olympic Airlines zajema vzpostavitev donosnega letalskega prevoznika z rednimi linijami, ki ima glede na panogo povprečne stroške dela in ki je sposoben izkoristiti več dejavnikov, vključno z močno blagovno znamko družbe Olympic Airways, položajem Grčije kot ene od 15 najbolj priljubljenih turističnih destinacij na svetu in olimpijskimi igrami leta 2004 v Atenah. Za družbo Olympic Airlines je bila imenovana nova uprava, temeljito pa se je tudi pregledal poslovni načrt.
- (52) Potem ko je družba Olympic Airlines začela delovati, je družba Olympic Airways prenehala biti letalski prevoznik z licenco EU in se je preimenovala v Olympic Airways Services. Tudi družba Olympic Aviation je prenehala z dejavnostmi letenja, opravljala je le še nekatere splošne letalske in helikopterske storitve, za katere se je pričakovalo, da bodo prenesene na novo družbo.
- (53) Kar zadeva dejavnosti, ki ne vključujejo poletov (zemeljska oskrba, vzdrževanje in inženiring ter letalsko usposabljanje) in ki so bile zdaj združene pod okriljem družbe Olympic Airways Services, je Grčija navedla, da namerava privatizirati tudi te. To je bilo določeno tudi z zakonom št. 3185/2003. Prav tako je bila predvidena prodaja vseh deležev v drugih družbah, kot sta Olympic Catering in Galileo Hellas. Poleg tega je bila družba Olympic Airways udeležena v treh družbah za oskrbo z gorivom, ki so delovale na atenskem mednarodnem letališču, to je v družbah Athens Airport Pipeline, Olympic Fuel in Olympic IntoPlane, v katerih pa naj bi bili deleži pravočasno in ustrezno prodani. Prodaja navedenih družb naj bi bila razmeroma preprosta, saj so imele „zdrave bilance stanja“, njihovi zasebni delničarji pa so imeli v zvezi z njimi predkupno pravico.
- (54) Grški organi so želeli pojasniti več vprašanj v zvezi s prestrukturiranjem, ki so bila zastavljena ob začetku postopka.
- (55) Kar zadeva dogovore med družbama Olympic Airways in Olympic Airlines, je Grčija zatrdila, da se vse storitve opravljajo po tržnih cenah in da so v skladu s splošno veljavno poslovno politiko družbe Olympic Airways. Grški organi so se tudi zavezali, da bodo te dogovore posredovali Komisiji.
- (56) V zvezi z najemi letal je Grčija poudarila, da so bila na družbo Olympic Airlines prenesena samo letala, ki so bila v celoti v lasti družbe Olympic Airways. Letala, ki jih je najela družba Olympic Airways, so bila po tržnih cenah dana v podnajem družbi Olympic Airlines, saj bi morala družba Olympic Airways ob prekinitvi pogodb o najemu pred njihovim iztekom veljavnosti kriti izgube, ki bi jih utrpeli najemodajalci. Pogodbe o poslovnem najemu naj bi se neposredno dodelile družbi Olympic Airlines, s čimer družba Olympic Airways ni bila več najemnica.
- (57) Kar zadeva najem štirih letal Airbus A340-300, ki se delno krije z državnimi jamstvi (do 45 % vrednosti financiranja), naj te pogodbe o najemu ne bi bile dodeljene novi družbi. Družba Olympic Airlines naj bi uporabljala ta letala na podlagi podnajema po tržnih cenah, plačanih družbi Olympic Airways. Grški organi so zatrdili, da tako družba Olympic Airlines ne bo deležna nikakršne državne podpore.
- (58) Glede državnih jamstev za navedena letala je Grčija navedla, da je bila v odločbi iz leta 2002 pomoč za prestrukturiranje, ki je bila družbi Olympic Airways dodeljena v več oblikah (vključno z državnimi jamstvi), sicer razglašena za nezdružljivo, vendar je Komisija na podlagi upravičenega pričakovanja odredila samo vračilo zadnjega obroka (41 milijonov EUR) dodeljene pomoči za prestrukturiranje (in vračilo neodobrene nove pomoči). Grčija trdi, da v odločbi iz leta 2002 ni izrecno določeno vračilo državnih jamstev (ali njihova ukinitve), zato je bila omogočena njihova nadaljnja uporaba.
- (59) V zvezi s prenosom obveznosti javne službe so grški organi menili, da je bil ta izveden zakonito, saj so bili poleti na teh linijah sestavni del dejavnosti letenja družbe Olympic Aviation ter so se še naprej izvajali z istimi letali in istim osebjem kot v preostanku mreže.
- (60) Kar zadeva domnevno novo pomoč za družbo Olympic Airways, grški organi ne vedo dobro, kaj je mišljeno z „davčnimi obveznostmi“. Grški organi so navedli, da Komisiji ni uspelo dokazati, da so grški organi „pomagali“ družbi Olympic Airways z dopuščanjem neplačevanja nekaterih obveznosti (ne samo davčnih). Navajali so, da mora Komisija ob izražanju take domneve zadostiti dokaznemu bremenu, česar pa ni storila. Grški organi so ponovili, da za družbo Olympic Airways veljajo splošno veljavna grška zakonodaja in postopki, ki se v zvezi s tem uporabljajo za vse grške družbe.

- (61) Glede domnevnega neplačevanja dajatev „spatosimo“ je grška vlada navedla, da je treba razmerje med letalskimi prevozniki, ki obračunavajo te dajatve, in upravo civilnega letalstva, ki so ji navedene dajatve nato posredovane, razlikovati od razmerja med upravo in grškimi letališči (vključno z AIA), ki prejmejo zneske dajatev „spatosimo“, izračunane glede na število prepeljanih potnikov. Letalski prevozniki dajatev „spatosimo“ zaračunajo potnikom in jo nato posredujejo državi. Tako obračunane dajatve „spatosimo“, ki se državi ne plačajo, pomenijo dolg do države, za katerega se uporablja splošna določba „zakonika o izterjavi dolgov do države“ (KEDE). Tak je bil primer zneska 26 001 473,33 EUR, ki ga družba Olympic Airways ni plačala pravočasno, vendar je bil pozneje odplačan v obrokih z vsemi veljavnimi zamudnimi obrestmi in kaznimi.
- (62) Sistem obračunavanja je ločen od sistema izplačevanja, s katerim grška država (prek uprave civilnega letalstva) izplačuje zneske letališčem. Čeprav sta sistema zasnovana tako, da delujeta zaporedno, tj. s prvim se financira drugi, so grški organi trdili, da obveznost plačevanja letališčem, ki jo ima grška država, ni odvisna od njene zmožnosti izterjave dolgovanj zneskov od letalskih prevoznikov. Posledično so se pojavljali primeri, v katerih je morala država dodeliti zneske, ki jih še ni prejela. To za državo sicer ni bilo sprejemljivo, vendar ni šlo za državno pomoč, saj letalski prevozniki niso bili oproščeni obveznosti plačila (vključno z zamudnimi obrestmi in kaznimi). V konkretnem primeru, ki je bil naveden ob začetku postopka, je morala grška država zaradi težav z denarnimi tokovi spremeniti deleže dajatev „spatosimo“, porazdeljenih med določena letališča, pri čemer je dodelila večji znesek letališču AIA (zaradi česar so se kratkoročno zmanjšala dolgovanja plačila drugim letališčem). Ta ukrep je bil nujen, ker finančni položaj letališča AIA spremljajo Evropska investicijska banka in komercialni posojilodajalci, ter ni bil povezan z vprašanjem, ali je družba Olympic Airways plačala svoje obveznosti.
- (63) Grška država je navedla, da je neplačevanje dajatev „spatosimo“ edini dokaz, ki ga je predložila Komisija, da družba Olympic Airways ni plačevala svojih obveznosti do države.
- (64) Kar zadeva posebni račun, predviden z zakonom št. 3185/2003, so grški organi navedli, da je bilo predplačilo v višini 130 312 450 EUR, ki je bilo nakazano družbi Olympic Airways, začasen ukrep, ki bi ga sprejel vsak preudaren vlagatelj pod tržnimi pogoji. Ob prodaji družbe Olympic Airlines bo celotno predplačilo poplačano z nakazilom na posebni račun. Grški organi so nadalje pojasnili, da deleži v družbi Olympic Airlines ne pripadajo več skupini Olympic Airways, ampak so v lasti države. Ker pa je bila družba Olympic Airways prikrajšana za vrednost svojega oddelka za polete, je bilo določeno predplačilo družbi Olympic Airways, ki ne presega vrednosti njenega „izgubljenega“ premoženja, sorazmeren in ustrezen ukrep za namene prestrukturiranja in privatizacije.
- (65) Če s prodajo družbe Olympic Airlines predplačilo 130 312 450 EUR ne bi bilo poplačano, bo primanjkljaj nadomeščen s prodajo dejavnosti, ki ne vključujejo poletov. Zakon št. 3185/2003 določa, da se prihodki od prodaje navedenih oddelkov stekajo na posebni račun. Če bi finančne obveznosti družbe Olympic Airways presegle nominalno vrednost osnovnega kapitala družb, ki bodo prodane, se bo uporabil grški zakon o plačilni nesposobnosti, v skladu s katerim bodo upniki lahko uveljavljali svoje zadevne terjatve.
- (66) Vsi zneski prihodkov od prodaje, ki presežejo nominalno vrednost osnovnega kapitala prodanih družb, ostanejo državi, družbi Olympic Airways pa niso na voljo. Družba Olympic Airways bo imela dostop do računa samo za poravnavo svojih obveznosti v zvezi z odpravninami in upokojitvami ter finančnih obveznosti družb Olympic Airways in Olympic Aviation med postopkom preoblikovanja in likvidacije.
- (67) Grški organi so navedli, da so poskušali z zakonom št. 3185/2003 kar najbolj povečati vrednost za delničarje, da bi bila vračilo državne pomoči in donosnost naložbe čim večja. V primeru stečaja naj ne bi bili upniki nič boljše zaščiteni.
- (68) V nasprotnem primeru, če bi Komisija menila, da predplačilo ni bilo skladno z ukrepom, ki bi ga sprejel zasebni vlagatelj pod tržnimi pogoji, da bi čim bolj povečal vračilo in donosnost naložbe, bi grški organi zaprosili Komisijo, naj preuči, z vidika smernic za reševanje in prestrukturiranje, ali predplačilo pomeni pomoč za reševanje, ki je združljiva s skupnim trgovim na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe. Grški organi bi v tem primeru navedli, da so bili pogoji za dodelitev pomoči za reševanje izpolnjeni od decembra 2003, kar bi utemeljili s poslovnimi načrti itd.
- (69) Kar zadeva vprašanje mogoče pomoči za prihodnje kupce katere koli od družb iz skupine Olympic, so želeli grški organi Komisiji zagotoviti, da nameravajo prodati družbo Olympic Airlines in vse druge dejavnosti/družbe po tržnih cenah ter da bo to storjeno v skladu z veljavno grško zakonodajo in zakonodajo Skupnosti.

(70) Grški organi se niso strinjali z ugotovitvijo, da je hotela grška država zaščititi družbo Olympic Airlines pred izvrševanjem odločbe iz leta 2002, saj je navedena država upnikom družbe Olympic Airways prepovedala uveljavljanje terjatev do družbe Olympic Airlines. Zatrдили so, da to ni bil namen grške države, temveč da je želela čim bolj povečati vračilo naložbe. Pojasnili so, da posebni račun deluje tako, da zagotavlja, da so zneski do nominalne vrednosti delnic družbe Olympic Airlines na voljo družbi Olympic Airways in njenim upnikom, s čimer se jamči ustrezna raven zaščite upnikov. Grčija je poudarila, da ima pravico do odločanja o najprimernejšem načinu prestrukturiranja in privatizacije ter da je z uvedbo zaščitnega ukrepa, s katerim se upnikom družbe Olympic Airways zagotavlja najmanj enaka raven zaščite, kot bi jo imeli sicer, ravnala zakonito. To zaščito upnikov je treba razlikovati od obveznosti vračila, ki izhaja iz odločbe iz leta 2002.

(71) Grčija se prav tako ni strinjala z ugotovitvijo Komisije, da ustanovitev družbe Olympic Airlines ni rešitev, saj njena rentabilnost ni zagotovljena: Grčija je navedla, da je prepričana o uspehu družbe Olympic Airlines.

(72) V zvezi s predlaganim dolgim obdobjem izvajanja celotnega postopka prestrukturiranja in privatizacije je Grčija izjavila, da je seznanjena s pomisleki Komisije in da bo poskusila pospešiti postopek, če bo to izvedljivo. Grčija je nameravala Komisiji predložiti nov časovni raspored za izvajanje načrta prestrukturiranja in privatizacije ter poznejšo likvidacijo družbe Olympic Airways.

(73) Glede vprašanja drugih zakonov, ki za družbo Olympic Airways določajo posebne oprostitve in imunitete, je Grčija ponovila, da so bile določbe zakona št. 96/1975, s katerimi so bile družbi Olympic Airways podeljene posebne pravice (v zvezi s plačevanjem dajatev na transakcije, oprostitvijo plačevanja kolkov in prometnih dajatev ter državnimi jamstvi), razveljavljene, da za družbo Olympic Airways veljajo vsi splošno veljavni davki in dajatve ter da deluje v odprtem tržnem gospodarstvu.

4.2 PRIPOMBE TRETJIH STRANI

(74) Po objavi dopisa, naslovljenega na grške organe, v Uradnem listu Evropske unije sta v predpisanem roku pripombe predložili dve zainteresirani strani.

4.2.1 AEGEAN AIRLINES

(75) Prvo pripombo je predložil grški letalski prevoznik Aegean Airlines (v nadaljnjem besedilu: Aegean). Njegove ugotovitve so navedene v nadaljevanju.

Ugodnejši plačilni pogoji med družbo Olympic Airways in letališčem AIA

(76) Družba Aegean trdi, da je družba Olympic Airways v svojem prvem letu opravljanja dejavnosti na letališču AIA plačala manj kot 30 % svojih obveznosti do tega letališča, da sta navedeno letališče in družba Olympic Airways (ta je največja posamezna stranka letališča AIA – 35 %) sklepala dogovore in da sta bili na tri letala družbe Olympic Airways evidentirani dve ugodnejši hipoteki, s katerima si je letališče AIA zagotovilo plačilo zneskov, ki presegajo 29 milijonov EUR, tej vsoti pa se prištejejo še obresti in stroški. Po ocenah družbe Aegean znašajo zapadle obveznosti družbe Olympic Airways do letališča AIA približno od 70 do 80 milijonov EUR. Družba Aegean je zatrđila, da je bilo družbama Olympic Airways in Olympic Airlines dopuščeno kopičenje precejšnjih obveznosti do letališča AIA, ki je v 55-odstotni državni lasti, in da to drugim letalskim družbam ni dovoljeno. Kot ocenjuje družba Aegean, bi sama ob zagotovljenih enakih olajšavah pridobila obratna sredstva v višini od 40 do 50 milijonov EUR.

Finančna uspešnost družb v skupini Olympic Airways

(77) Družba Aegean v zvezi z družbo Olympic Aviation navaja, da je imela ta izgube v višini 32,2 milijona EUR oziroma 39 % prihodkov, ki so znašali 83 milijonov EUR, čeprav je od grške države prejela 8,2 milijona EUR nadomestila za „predčasen prenos“ dejavnosti z letališča Ellinikon na letališče AIA. Dolg družbe Olympic Aviation do družbe Olympic Airways se je z 68 milijonov EUR leta 2000 do konca leta 2002 povečal na 127 milijonov EUR. Družba Olympic Airways v letih 2001 in 2002 ni konsolidirala računovodskih evidenc družbe Olympic Aviation, po mnenju družbe Aegean zato, da bi olepšala računovodski izkaz matične družbe.

(78) Družba Aegean podaja tudi nekaj navedb o donosnosti družbe Olympic Airways v letu 2003. V skladu z javno dostopnimi podatki o prometu se je leta 2003 število poletov družbe Olympic Airways zmanjšalo za 8 %, njena zasedenost kabine pa za 5 %. To zmanjšanje je bilo najizrazitejše v evropski mreži družbe, kjer je znašalo 14,4 %, medtem ko se je število poslovnih potnikov zmanjšalo za 26 %. Po mnenju družbe Aegean to zmanjšanje števila potnikov skupaj z vse težjimi tržnimi pogoji (zvišanja cen goriva, večja konkurenca nizkocenovnih prevoznikov) pomeni, da se je finančni položaj skupine Olympic Airways v letu 2003 poslabšal.

Mogoče subvencioniranje družbe Olympic Airlines z njenim neplačevanjem dolgov družbi Olympic Airways Services

(79) Družba Aegean je izrazila sum, da nova družba ne plačuje oziroma premalo plačuje za storitve, ki jih prejme od družbe Olympic Airways Services.

- (80) Po navedbah družbe Aegean je bilo predplačilo 130 312 450 EUR, nakazano na posebni račun, izčrpano v osmih mesecih.
- (81) Sprejet je bil nov zakon (zakon št. 3259/2004), na podlagi katerega sta družbi Olympic Airways Services in Olympic Aviation zaščiteni pred izvršilnimi postopki, vloženi zoper njiju. V skladu z novim zakonom ni mogoče pred 28. februarjem 2005 niti v Grčiji niti zunaj nje v zvezi s premičninami ali nepremičninami družbe Olympic Airways Services ali Olympic Aviation vložiti izvršilnega postopka ali postopka za začasno odredbo. Zdi se, da je bil ta zakon sprejet, ker so nekateri upniki zasegli letalo Airbus 300-600 in grozili, da ga bodo prodali in tako poravnali dolg.
- (82) Družba Aegean se je pritožila, da je grška država družbi Olympic Airlines brez javnega razpisa samodejno dodelila linije obveznosti javne službe, ki so prej pripadale družbi Olympic Aviation. Poleg tega je nova družba prevzela vse prometne pravice družbe Olympic Airways za polete v države zunaj EGP, in sicer brez ponovne presoje meril za določitev izvajalca, čeprav so tudi druge letalske družbe, med drugim Aegean, izrazile zanimanje za uporabo teh pravic.
- (83) Po mnenju družbe Aegean bi bil lahko prenos sredstev na družbo Olympic Airlines brez ustreznih obveznosti nezdržljiv s Pogodbo in grško ustavo.
- (84) V skladu s časopisnim člankom se je družbi Macedonian pred preoblikovanjem v družbo Olympic Airlines nabralo za 3,5 milijarde GRD davčnih obveznosti; družba Aegean trdi, da Grčija tega zneska od družbe Olympic Airlines ni poskusila izterjati.

4.2.2 RYANAIR

- (85) Pripombe je predložila tudi irska nizkocenovna letalska družba Ryanair. Družba Ryanair je podala več splošnih pripomb glede uporabe pravil Skupnosti o državni pomoči v drugih državah članicah in v zvezi z drugimi letalskimi družbami. Kar zadeva ta primer, je družba Ryanair najprej navedla, da ne more predložiti pripomb glede dopisa, poslanega grški vladi, ker njegov angleški prevod ni na voljo.
- (86) Družba Ryanair je nadalje navedla, da je v prvotni preiskavi zoper družbo Olympic Airways znesek, za katerega je bilo ugotovljeno, da ga je prejela ta družba, presegal 1 milijardo EUR, vendar je morala navedena

družba grški državi poplačati samo 200 milijonov EUR. Druge letalske družbe so bile prisiljene v subvencioniranje oslabiljenega nacionalnega prevoznika z višjimi letališkimi pristojbinami, ker je bil družbi Olympic Airways v zvezi z njimi odobren „oddih“. Po mnenju družbe Ryanair nenehna nezakonita podpora tej oslabiljeni nacionalni letalski družbi resno zmanjšuje možnost, da bi na trg vstopili novi in učinkovitejši subjekti. Menila je, da je ustanovitev nove letalske družbe brez dolgov nesprejemljiva, in se spraševala, ali so bili upoštevani veljavni postopki iz člena 4 Uredbe Sveta št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov⁽¹⁰⁾, ko je nova družba zaprosila za novo spričevalo letalskega prevoznika. Nazadnje, družba Ryanair navaja, da Grčiji ne bi smelo biti dovoljeno, da znova zaobide pravila in še naprej podpira svojo oslabiljeno nacionalno letalsko družbo.

4.3 ODGOVORI GRČIJE NA PRIPOMBE TRETJIH STRANI

- (87) Po mnenju Grčije informacije, ki jih vsebujejo pripombe tretjih strani, niso točne in k preiskavi ne prinašajo nič novega. Grški organi so ponovili, da se je predhodni postopek privatizacije letalske družbe končal 6. oktobra 2004 in da je bila za privatizacijo družbe Olympic Airlines in drugih oddelkov ali družb imenovana nova skupina svetovalcev. Ta nova skupina svetovalcev je že začela delo in dosežen je bil napredek v zvezi s „fazo predlogov“. Pripravljen je bil tudi okviren časovni zapored za privatizacijo.
- (88) Glede konkretnih pripomb tretjih strani je Grčija podala naslednje odgovore.

4.3.1 PRIPOMBE DRUŽBE AEGEAN

- (89) Vprašanje domnevno ugodnejšega obravnavanja družbe Olympic Airways na letališču AIA je bilo že preučeno v okviru te preiskave državne pomoči pred Sodiščem Evropske unije (zadeva C-415/03, *Komisija proti Grčiji*) in drugih preiskav državne pomoči (zadeva NN 27/1996, *gradnja in uporaba atenskega mednarodnega letališča*). Čeprav je 55-odstotni delež letališča AIA v državni lasti, se to letališče upravlja kot zasebna družba, ki pri vsakdanjem poslovanju deluje neodvisno od nadzora države. Tako ima letališče AIA izključno odgovornost za obračunavanje letaliških pristojbin in dogovarjanje poravnav v primeru zamud pri plačilih. Od devetih direktorjev letališča AIA štiri imenuje država, štiri določijo nosilci projekta, zadnji pa je imenovan neodvisno. Grčija je ponovila, da je že pojasnila pomisleke v zvezi s zamudami pri plačilih dajatev „spatosimo“.

⁽¹⁰⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 1.

- (90) V zvezi z možnim subvencioniranjem družbe Olympic Airlines z neplačevanjem dolgov družbi Olympic Airways Services so grški organi navedli, da se vse storitve, ki jih družba Olympic Airways Services zagotavlja družbi Olympic Airlines, opravljajo pod tržnimi pogoji. Grški organi so predložili nekaj dokazil o plačilih družbe Olympic Airlines družbi Olympic Airways.
- (91) Na splošnejši ravni je Grčija predložila dokumente v podporo svoji trditvi, da družba Olympic Airlines nima neporavnanih obveznosti do nobenega državnega subjekta. Predložila je tudi dokaze o pravočasnih plačilih davčnim organom, kar zadeva davek na izplačane plače (FMY), DDV, letališke pristojbine (vključno s pristojbinami letališča AIA), dajatve „spatosimo“ in prispevke za socialno varnost (IKA).
- (92) Glede posebnega računa je Grčija navedla, da so bili zneski na računu uporabljeni v skladu z določbami zakona št. 3185/2003. Predplačilo, nakazano na račun, je bilo začasen ukrep, ki bi ga sprejel vsak preudaren vlagatelj pod tržnimi pogoji. Predplačilo je bilo uporabljeno predvsem za plače družb Olympic Airways in Olympic Aviation, stroške najema letal in za predčasne upokojitve osebja navedenih družb.
- (93) Družba Olympic Airlines s posebnega računa ni posredno ali neposredno prejela nobenih sredstev. Poleg tega so grški organi odločno zavrnil trditve, da družba Olympic Airlines ob ustanovitvi ni prevzela nobenih obveznosti.
- (94) Znesek 130 312 450 EUR je bil dodeljen v obdobjih med 24. decembrom 2003 in 13. majem 2004 (obdobje, krajše od 6 mesecev). Na tak način je bil izplačan zato, da bi bili, če bi Komisija odločila, da ta znesek pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, izpolnjeni vsi pogoji za to, da se navedeni znesek opredeli za pomoč za reševanje. V podporo trditvi, da bi predplačilo lahko pomenilo pomoč za reševanje, je Grčija poudarila, da:
- je bila družba Olympic Airways v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje,
 - je bilo predplačilo družbi Olympic Airways likvidnostna pomoč,
 - se je predvidevalo, da bo likvidnostna pomoč povrnjena v največ 12 mesecih po izplačilu zadnjega obroka družbi Olympic Airways; zadnji obrok je bil plačan maja 2004, predplačilo pa naj bi bilo povrnjeno po privatizaciji družbe Olympic Airlines maja 2005,
 - so se z dodelitvijo pomoči za reševanje preprečile resne socialne težave v celotni Grčiji,
 - bo družba Olympic Airways prenehala biti letalski prevoznik in bo začela opravljati samo storitve, ki ne vključujejo poletov, zaradi česar bodo učinki na druge države članice omejeni,
 - je bil dodeljeni znesek nujen, da bi družba lahko poslovala v določenem obdobju, za katero je bila odobrena pomoč; znesek je sorazmeren in primerljiv z drugimi zneski pomoči za reševanje, ki jih je odobrila Komisija za družbe podobne velikosti ali družbe v isti panogi.
- (95) Po mnenju Grčije je bil novi zakon, s katerim sta bili družbi Olympic Airways Services in Olympic Aviation zaščiteni pred izvršilnimi postopki (zakon št. 3259/2004), potreben za zagotovitev postopka privatizacije. S tem začasnim ukrepom upnikom niso bile odvzete pravice, pač pa so bili za določeno obdobje ustavljeni izvršilni postopki. Ta začasna zaščita pred upniki se ni uporabljala v zvezi z grško državo ali drugimi javnimi organi, ampak je veljala samo za družbi Olympic Airways in Olympic Aviation. Ukrep ni pomenil državne pomoči, ker ni vključeval prenosov državnih sredstev. (Na podlagi zakona št. 3185/2003 lahko upniki po izčlenitvi zoper družbo Olympic Airlines ukrepajo samo v zvezi s tistimi dolgov, ki se prenesejo na to družbo.)
- Obveznosti javne službe in prometne pravice na podlagi dvostranskih sporazumov**
- (96) Po mnenju Grčije je bil prenos obveznosti javne službe in prometnih pravic v okviru dvostranskih sporazumov na družbo Olympic Airlines izveden na podlagi nasledstvenih pravic v skladu z grškim pravom družb. Zadevne polete na teh linijah sta opravljali družbi Olympic Airways in Olympic Aviation, oddelka za polete teh družb pa sta postala del družbe Olympic Airlines.
- (97) V zvezi z domnevnim davčnim dolgom družbe Macedonian v višini 3,5 milijarde GRD je Grčija pojasnila, da je bil neporavnan davčni dolg za obdobje 1993–1997 predmet spora pred grškimi sodišči. Zadevni znesek, vključno z obrestmi in kaznimi, znaša 9 106 481,75 EUR, zadeva pa še poteka pred sodišči. Med čakanjem na rešitev tega spora družba v svojih računovodskih izkazih oblikuje ustrezne rezervacije za to obveznost.

4.3.2 PRIPOMBE DRUŽBE RYANAIR

- (98) Grčija je v celoti zavrгла pripombe družbe Ryanair: navaja, da družba Ryanair ni dejavna na grškem trgu, da ni konkurent družbe Olympic Airlines in da izkorišča ta postopek za izpostavljanje trditev v zvezi z lastno tekočo razpravo s Komisijo.

4.4 PRIPOMBE GRČIJE PO PREJEMU URADNEGA OBVESTILA V ZVEZI Z ODREDBO O ZAČASNEM ODLOGU

- (99) Komisija je 11. oktobra 2004 Grčiji poslala uradno obvestilo, da namerava izdati odredbo o začasnem odlogu, v skladu s katero bo morala Grčija začasno odložiti vso nezakonito pomoč, dokler Komisija ne odloči o njeni združljivosti. Grčija je bila tako obveščena, da bo Komisija sprejela tako odredbo, če od te države v desetih dneh od prejema obvestila ne dobi zadovoljivih informacij, ki dokazujejo, da je Grčija upravičenkam prenehala izplačevati pomoč. Grčija je bila pozvana, naj predloži pripombe v zvezi s tem.
- (100) Grški organi so 28. oktobra 2004 odgovorili na to uradno obvestilo. Grčija je menila, da bi bila izdaja take odredbe v tej fazi nesorazmerna in neupravičena in bi resno ogrozila intenzivna prizadevanja Grčije v okviru iskanja rešitve za težave družb. Glede vsebinskih pomislekov Komisije, izraženih v uradnem obvestilu, so grški organi navedli, kar zadeva plačila dajatev „spatosimo“, da ker družba Olympic Airways ni več letalski prevoznik, teh dajatev ne obračunava več. Kar zadeva „posebni račun“ in izplačilo 130 312 450 EUR s tega računa družbi Olympic Airlines, so grški organi navedli, je to ukrep preudarnega vlagatelja ali morda izplačilo pomoči za reševanje. Grški organi so izjavili, da v tej fazi postopka preiskave ne vidijo potrebe po odredbi o začasnem odlogu: okoliščine se od začetka postopka niso bistveno spremenile in ni bilo dokazov o resni nevarnosti znatne in nepopravljive škode, s katero bi bilo mogoče utemeljiti sprejetje take odredbe.

4.5 PRIPOMBE GRČIJE PO SODBI V ZADEVI C-415/03 KOMISIJA PROTI GRČIJI

- (101) Kot je bilo že navedeno, je Komisija na grške organe 23. maja 2005 naslovila dopis, v katerem je zahtevala informacije o ukrepih, ki jih bo sprejela Grčija za zagotovitev skladnosti s sodbo Sodišča v zadevi C-415/03 Komisija proti Grčiji.
- (102) Grški organi so odgovorili z dopisom z dne 2. junija 2005; ta dopis se je nanašal predvsem na vprašanje izterjave na podlagi odločbe iz leta 2002, vendar bo preučen

v okviru tega postopka, če se dotika vprašanj v zvezi s prestrukturiranjem in predlagano privatizacijo, ki so predmet tega postopka preiskave.

- (103) Grški organi so hoteli najprej izpostaviti nekatera vprašanja v zvezi z izterjavo pomoči od družbe Olympic Airways. Grški organi so navedli, da čeprav je v točki 33 sodbe Sodišča navedeno, da so bila „z zadevno transakcijo vsa sredstva družbe Olympic Airways prenesena ... na novo družbo Olympic Airlines“, to ne drži in da je več pomembnih sredstev ostalo v lasti družbe Olympic Airways, ki je še naprej dejavna na več trgih.
- (104) Družbe v skupini Olympic Airways so bile v postopku privatizacije in podrobnosti o tej privatizaciji so že bile sporočene službam Komisije. Grški organi so nameravali v celoti izterjati zadevni znesek; po prodaji sredstev družbe Olympic Airlines naj bi prihodke od prodaje neposredno prejela grška država. Če s tem zadevni znesek ne bi bil v celoti povrnjen, naj bi bili uporabljeni prihodki od prodaje družb skupine Olympic Airways, položeni na posebni račun v imenu grške države. Ko bi bile vse te možnosti izčrpane, naj bi grški organi likvidirali Olympic Airways.
- (105) Če s prodajo družbe Olympic Airlines znesek ne bi bil v celoti povrnjen, se je Grčija zavezala, da „družbe naslednice“ (družba Olympic Airlines je bila izrecno vključena mednje) ne bodo z nobeno splošno ali posebno določbo grške zakonodaje zaščitene pred obveznostjo povračila pomoči, zahtevanega z odločbo iz leta 2002. Natančneje, kar zadeva posebno določbo zakona št. 3185/2003, s katero se družbi Olympic Airlines zagotavlja zaščita pred upniki v zvezi z dolgovi družbe Olympic Airways, nastalimi pred prestrukturiranjem, je v dopisu navedeno, da „tudi grška država ne more terjati dolgov družbe Olympic Airways od družbe Olympic Airlines“, in ponovljeno je mnenje Grčije, da, kar zadeva izterjavo, zaradi primarnosti prava Skupnosti te določbe ni mogoče uporabiti za zmanjševanje učinka odločbe Komisije in pravil Skupnosti o državni pomoči.
- (106) Grški organi so pojasnili, da je namen te določbe zaščititi družbo Olympic Airlines med procesom prestrukturiranja, ne pa jo zaščititi pred morebitno obveznostjo povračila pomoči v skladu z odločbo iz leta 2002. Po mnenju Grčije morebitna bodoča obveznost povračila družbe Olympic Airlines – če izterjava ne bi bila v celoti izvedena na ravni skupine Olympic Airways – ne bo mogoča, če bo družba naslednica prodana po ustrezni tržni ceni na podlagi smernic Komisije za postopke privatizacije.

5 IZSLEDKI STROKOVNE ŠTUDIJE, KI JO JE NAROČILA KOMISIJA

- (107) Preden je Komisija lahko presodila vidike, izpostavljene ob začetku postopka, ter informacije, ki so jih predložili grški organi in tretje strani, je bilo po njenem mnenju treba preučiti sedanje gospodarsko in finančno stanje družb Olympic Airways (Olympic Airways Services) in Olympic Airlines ter napredek, ki je bil dosežen pri prestrukturiranju in privatizaciji.
- (108) V ta namen je Komisija najela neodvisnega strokovnjaka, družbo Moore Stephens, ki je imel nalogo izvesti študijo dosedanjega prestrukturiranja, postopkov in privatizacije različnih družb skupine Olympic Airways ter ugotoviti, kaj se je dogajalo po prestrukturiranju.
- (109) Družba Moore Stephens (v nadaljnjem besedilu: strokovnjaki) je izvedla študijo med 9. in 26. majem 2005 v Atenah. Pomagali so ji grški organi in njihovi svetovalci, v pomoč pa ji je bila tudi podatkovna soba, ki so jo pripravili grški organi in njihovi svetovalci za privatizacijo, da bi lahko morebitni kupci, vključeni v postopek privatizacije, opravljali lastne raziskave.

5.1 UGOTOVITVE STROKOVNJAKOV V ZVEZI S PRESTRUKTURIRANJEM

- (110) Strokovnjaki so preučili postopek prestrukturiranja ter način, kako so bili ocenjeni sredstva in obveznosti, preneseni na družbo Olympic Airlines oziroma prepuščeni družbi Olympic Airways; navedli so, da nekatere vknjizbe niso v skladu bodisi z grškimi bodisi mednarodnimi splošno sprejetimi računovodskimi načeli (GAAP). Po navedbah strokovnjakov je bil v bilanci stanja družbe Olympic Airways pred prestrukturiranjem pripoznan znesek 30 milijonov EUR za dobro ime. S tem zneskom je uprava ovrednotila tržno ime Olympic, logotip Olympic, storitveno znamko družbe Olympic Airlines ter slote in dvostranske sporazume. Ne grška ne mednarodna načela GAAP ne omogočajo, da se v bilanci stanja pripoznajo neopredmetena osnovna sredstva ali dobro ime, ki se ustvarijo znotraj družbe.
- (111) Še en mogoč pomislek je povezan z vrednotenjem letal. Ob izčlenitvi so bili letala in motorji letal, ki so bili v lasti družb Olympic Airways in Olympic Aviation, prevrednoteni na takratno tržno vrednost. To prevrednotenje je 1. oktobra 2003 izvedel mednarodni svetovalec za letalske prevoznike, družba Airclaims Ltd., rezultat

prevrednotenja pa je bilo povečanje obstoječe neto knjigovodske vrednosti za približno 43,2 milijona EUR.

- (112) Strokovnjaki poudarjajo, da začetna bilanca stanja družbe Olympic Airlines ne vsebuje nobenega popravka vrednosti za dvomljive dolgove iz poslovnih terjatev. Medtem ko je bila uprava družbe Olympic Airlines prepričana, da bo ta družba prejela vsa prenesena sredstva, pa strokovnjaki menijo, da predpostavlanje neobstoja slabih dolgov ni realno. Poleg tega je bil v bilanco preoblikovanja družbe Macedonian vključen znesek 825 020 EUR, in sicer pod vrstično postavko „dvomljive terjatve“. Strokovnjaki menijo, da je vključitev tega zneska med sredstva nepremišljena.
- (113) Začetna bilanca stanja družbe Olympic Airlines je vsebovala sredstva v višini 7,9 milijona EUR, prenesena z družbe Olympic Airways, ki jih je ocenila uprava in ki so bila prej dolg do družbe Macedonian. Ustrezna obveznost na družbo Olympic Airlines ni bila prenesena zaradi določb zakona št. 3185/2003, na podlagi katerih lahko obveznosti zadrži družba Olympic Airways.
- (114) V začetno bilanco stanja je bila pod vrstično postavko „razni dolžniki“ vključena vsota 24,4 milijona EUR, ki se nanaša na dolgovani znesek družbe Olympic Airways za pričakovane neto prihodke od prodaje dveh letal A300-600, ki sta v lasti družbe Olympic Airways in navedeni v njeni bilanci stanja ter ki ju ta družba daje v najem družbi Olympic Airlines. Vključitev te postavke ni bila v skladu niti z grškimi niti z mednarodnimi načeli GAAP, saj se nanaša na še neizvedeno prodajo osnovnega sredstva, ki ni v lasti te družbe. Ker se zdi, da je družba Olympic Airlines nosila stroške in uživala koristi, povezane z lastništvom teh letal, bi bili lahko navedeni letali preneseni na družbo Olympic Airlines skupaj s preostalimi letali v lasti, za knjigovodsko vrednost 19,2 milijona EUR.
- (115) Strokovnjaki so potrdili, da večina obveznosti družb Olympic Airways in Olympic Aviation, povezanih z dejavnostmi letenja, ni vključena v bilanco stanja družbe Olympic Airlines. Na podlagi grškega prava družb mora izčlenitev dejavnosti pri prestrukturiranju družbe vključevati prenos vseh sredstev in obveznosti, povezanih s temi dejavnostmi. Čeprav je pri takem preoblikovanju neizogibno prisotna določena subjektivnost, v skladu z zakonodajo uprava ne more izbirati prenesenih sredstev in obveznosti. Vendar zakon št. 3185/2003 vsebuje določbe, ki so upravi skupine Olympic Airways omogočale, da zaobide običajne zahteve v zakonodaji in iz izčlenitve selektivno izključi obveznosti. Uprava je izkoristila zakon št. 3185/2003 in iz izčlenitve izključila vse obveznosti, ki zapadejo pozneje kot v enem mesecu.

- (116) Strokovnjaki so opravili primerjavo prenesenih in neprenesenih obveznosti, tako da so primerjali izvleček iz začetne bilance stanja družbe Olympic Airlines na dan 11. decembra 2003 z izvlečkoma iz zaključnih bilanc stanja družb Olympic Airways in Olympic Aviation na dan 31. decembra 2003 (družbi Olympic Airways in Olympic Aviation nista pripravili bilanc stanja na dan 11. decembra 2003).

| IZVLEČKI IZ BILANC STANJA | Olympic Airlines | Olympic Airways | Olympic Aviation | |
|---|--------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|
| | 11. december 2003 | 31. december 2003 | 31. december 2003 | |
| Rezervacije za prenehanje dejavnosti | | | | |
| Rezervacije za pokojnine | 33 922 469 | 82 035 663 | 10 534 535 | Opomba 1 |
| Drugo | 7 616 | 89 230 530 | 709 865 | Opomba 1 |
| | 33 930 085 | 171 266 193 | 11 244 400 | |
| Dolgoročni dolgovi | | | | |
| Bančna posojila | — | 148 036 005 | — | Opomba 2/ Opomba 1 |
| Drugi dolgoročni dolgovi | — | 1 018 427 | — | Opomba 1 |
| | — | 149 054 432 | — | |
| Kratkoročne obveznosti | | | | |
| Dobavitelji | 31 019 022 | 89 067 738 | 148 671 366 | Opomba 1 |
| Kratkoročne obveznosti do bank | — | 14 504 809 | — | Opomba 3/ Opomba 1 |
| Predplačila strank | 824 482 | — | 392 413 | Opomba 1 |
| Neplačani davki in dajatve (tudi letališke pristojbine) | 4 045 699 | 373 549 262 | 719 901 | Opomba 1 |
| Neplačani prispevki za socialno varnost | 2 495 142 | 147 554 360 | — | Opomba 1 |
| Dolgoročni dolgovi, ki v kratkem zapadejo | — | 22 986 786 | — | Opomba 2/ Opomba 1 |
| Neplačane dividende | 514 739 | — | — | |
| Obveznosti do povezanih družb | — | 4 745 844 | — | Opomba 1 |
| Druge obveznosti | 7 009 156 | 65 838 943 | 617 392 | Opomba 1 |
| Vnaprej plačane vozovnice | 32 288 005 | — | — | |
| | 78 196 245 | 718 247 742 | 150 401 072 | |
| Pasivne časovne razmejitev | | | | |
| Vnaprej vračunani odhodki | — | 49 642 845 | 751 674 | Opomba 1 |
| Druge pasivne časovne razmejitev | — | 57 328 943 | 17 664 167 | Opomba 1 |
| | — | 106 971 788 | 18 415 841 | |
| OBVEZNOSTI SKUPAJ | 112 126 330 | 1 145 540 155 | 180 061 313 | |

Opomba 1: Zadržane obveznosti v skladu z zakonom št. 3185/2003

Opomba 2: Posojilo ABN Amro Bank

Opomba 3: Posojilo Emporiki Bank, poravnano s prihodki 130 milijonov EUR februarja 2004

- (117) Strokovnjaki so dokazali, da družba Olympic Airlines ni prevzela nobenih dolgoročnih obveznosti in da je bilo nanjo prenesenih manj kot 10 % kratkoročnih obveznosti. Na družbo Olympic Airlines je bilo prenesenih samo 9,9 % (145 milijonov EUR) skupnih obveznosti vseh treh družb (1 471 milijonov EUR). Kratkoročne obveznosti, ki jih je prevzela družba Olympic Airlines (10 % skupnih kratkoročnih obveznosti), so obveznosti, ki zapadejo prej kot v enem mesecu.
- (118) Največje obveznosti, ki so preostale skupini Olympic Airways, so davčne in socialnovarstvene obveznosti, ki jih skupina dolguje državi in ki znašajo 521 milijonov EUR. Strokovnjaki poročajo, da je bil namen zadržanja večine obveznosti v skupini Olympic Airways, kot je navedla uprava Olympic Airlines, omogočiti letalskemu prevozniku, preoblikovanemu v družbo Olympic Airlines, nadaljevanje poslovanja in začetek privatizacije. Torej so sklepali, da bi se nova družba Olympic Airlines, če bi uprava skupine Olympic Airways nanjo prenesla vse obveznosti oddelkov za polete, spopadala z enakimi likvidnostnimi težavami, kot so se pojavile v skupini Olympic Airways, to pa bi skoraj zagotovo privedlo do plačilne nesposobnosti in zaprtja letalske družbe. Povedano drugače, izvajanje postopka prestrukturiranja bi bilo nesmiselno, če bi bile skupaj s sredstvi izčlenjene vse obveznosti oddelkov za polete skupine Olympic Airways.
- (119) Kar zadeva družbo Macedonian, je bila iz bilance stanja izključena rezervacija za davke v višini 9,1 milijona EUR, povezana z rezultati davčne revizije, ki je zajemala leta od 1992 do 1997. Družba Macedonian ni imela rezervacije za davke za leta od 1998 do 2003. Revizija davčne službe še ni bila izvedena. Uprava ni oblikovala rezervacije, ker je menila, da družba ne bo imela obveznosti davka od dobička za navedeno obdobje. Družba Macedonian je ustvarila dobiček v letih 2001, 2002 in 2003.
- (120) Strokovnjaki so ugotovili, da so bila sredstva, prenesena na družbo Olympic Airlines, precenjena. Ko so sami izvedli novo vrednotenje prenesenih sredstev, so ugotovili, da je bilo vrednotenje, ki ga je opravila uprava skupine Olympic Airways (130 312 459 EUR) in ki ga ni potrdil neodvisen revizor, močno precenjeno – po mnenju strokovnjakov za več kot 90 milijonov EUR. Strokovnjaki so z uporabo računovodskih metod, priznanih po grških in mednarodnih načelih GAAP, prilagodili bilanco stanja družbe Olympic Airlines, tako da so v njej upoštevani zgornji vidiki, kolikor jih je mogoče ovrednotiti: rezultat pa je bil ta, da se je vrednost neto sredstev, prenesenih na družbo Olympic Airlines, zmanjšala s 130 milijonov EUR na 38 milijonov EUR. V zvezi s tem strokovnjaki navajajo, da je, čeprav se pri vrednotenju dopušča določena subjektivnost, težko pojasniti ugotovljeno odstopanje med zneskoma; sklenili so, da je bila družba Olympic Airlines precenjena ⁽¹¹⁾.

| Postavka | Začetna bilanca stanja (v EUR) | Prilagoditev (v EUR) | Prilagojena bilanca stanja (v EUR) | Obrazložitev |
|---|--------------------------------|----------------------|------------------------------------|---|
| 1. Dobro ime | 30 000 000 | (30 000 000) | — | Črtanje dobrega imena, ustvarjenega znotraj družbe |
| 2. Letala v lasti | 124 599 144 | (43 200 000) | 81 399 144 | Državna letala po neto knjigovodski vrednosti |
| 3. Poslovne terjatve | 51 336 137 | Ocena uprave | Ocena uprave | Črtanje dvomljivih poslovnih terjatev |
| 4. Znesek, ki ga dolguje družba Olympic Airways | 7 904 245 | (2 904 245) | 5 000 000 | Prilagoditev dolga družbe Olympic Airways na dejansko vrednost |
| 5. Terjatve (Macedonian) | 825 020 | (825 020) | — | Črtanje dvomljivih terjatev (Macedonian) |
| 6a. Razni dolžniki | 24 674 196 | (24 674 196) | — | Črtanje dolga v zvezi s prihodnjo prodajo letal |
| 6b. Letala v lasti | — | 19 175 961 | 19 175 961 | Vključitev letal za prodajo po knjigovodski vrednosti |
| 7. Obveznosti po 1 mesecu | — | Ocena uprave | Ocena uprave | Vključitev obveznosti po 1 mesecu |
| 8. Rezervacija za davke: 1992–1997 | — | (9 106 482) | (9 106 482) | Vključitev rezervacije za davke (Macedonian) za obdobje 1992–1997 |
| 9. Rezervacija za davke: 1998–2003 | — | Ocena uprave | Ocena uprave | Vključitev rezervacije za davke (Macedonian) za obdobje 1998–2003 |
| Skupaj | | (91 533 982) | | |

⁽¹¹⁾ Strokovnjaki so navedli, da pri tej prilagoditvi ni šlo za revizijo začetne bilance stanja in da opravljene prilagoditve niso nujno vključevale vseh tistih, ki bi bile potrebne v primeru revizije.

- (121) Strokovnjaki so poročali, da so začetno bilanco stanja družbe Olympic Airlines in bilance preoblikovanja družbe pripravili računovodje družbe iz družbe Deloitte and Touche, in sicer na podlagi podatkov, ki jih je zagotovila uprava in ki niso bili revidirani ali drugače neodvisno ocenjeni. V skladu z običajnim grškim pravom družb bi morali neodvisni revizorji podati mnenje, s katerim bi potrdili, da so bile številke v bilancah preoblikovanja družbe pravilno pridobljene iz temeljne računovodske dokumentacije družbe. Vendar je zakon št. 3185/2003 omogočal družbi Olympic Airlines, da ne uporabi tega postopka, in določal samo, da morajo bilance stanja pripraviti revizorji, pri čemer pa jim ni treba podati mnenja o teh bilancah.
- (122) Strokovnjaki niso bili prepričani, ali je bilanca stanja pripravila družba Deloitte and Touche ali uprava. Poročilo družbe Deloitte and Touche o opravljenem delu je opisne narave in vsebuje pojasnila o sestavi bilanc stanja, navedena družba pa v poročilu poudarja, da „ni izvedla nobene revizije ali drugega neodvisnega pregleda“ ter da uprava prevzema „polno, absolutno in izključno odgovornost“ za bilance preoblikovanja družbe.
- (123) Zato so strokovnjaki sklenili, da se poleg vprašanih pravilne računovodske obravnave, navedenih v zgornjih ugotovitvah, pojavlja tudi splošna negotovost glede števil v začetni bilanci stanja zaradi neizvedbe revizije ali drugega neodvisnega preverjanja te bilance. V podporo temu mnenju so se strokovnjaki sklicevali tudi na revizorsko poročilo o računovodskih izkazih družbe Olympic Airlines na dan 31. decembra 2003, dva tedna in pol po začetni bilanci stanja, v katerem so revizorji izrazili pridržke v zvezi z začetnimi saldi te družbe. Kar zadeva dobro ime, ovrednotena osnovna sredstva ter dolžnike in upnike, prenesene z družb v skupini na družbo Olympic Airlines, revizorji navajajo, da ne morejo potrditi vrednosti teh postavk in zato ne podajajo mnenja o njih.
- (124) Zakon št. 3185/2003 določa, da grška država zagotovi denarno predplačilo za kritje finančnih obveznosti družb Olympic Airways in Olympic Aviation med postopkom preoblikovanja in likvidacije; ta znesek temelji na nominalni vrednosti delnic družbe Olympic Airlines. Strokovnjaki so sklenili, da je bilo v interesu [...] (*) skupine Olympic Airways, da kar najbolj poveča začetni osnovni kapital družbe Olympic Airlines, tako da čim bolj poveča vrednost prenesenih sredstev in čim bolj zmanjša vrednost prenesenih obveznosti. Vrednost prenesenih neto
- sredstev in posledično nominalna vrednost osnovnega kapitala družbe Olympic Airlines je bila 130 milijonov EUR. Grška vlada je v skladu z zakonom št. 3185/2003 izplačala ta znesek družbi Olympic Airways.
- (125) Strokovnjaki so ugotovili, da bi bil, če bi se uporabljale priznane računovodske metode, prispevek, ki ga je lahko grška vlada izplačala družbi Olympic Airways na podlagi zakona št. 3185/2003, precej manjši. Glede na likvidnostno stanje družb Olympic Airways in Olympic Airlines v času prestrukturiranja bi tako zmanjšanje prispevka vlade pomembno vplivalo na zmožnost nadaljnega poslovanja navedenih družb.
- (126) Poleg tega so strokovnjaki sklenili, da je bil končni rezultat postopka izčlenitve, privatizacije in prodaje sredstev ta, da bo skupina Olympic Airways ostala brez poslovnih dejavnosti, z minimalnimi sredstvi in z dolgovi, ki znašajo na stotine milijonov EUR. Verjetno bodo za družbi Olympic Airways in Olympic Aviation uporabljene določbe grškega prava o plačilni nesposobnosti in družbi bosta likvidirani. Stroške bodo nosili upniki, zlasti grška država.

5.2 UGOTOVITVE STROKOVNJAKOV V ZVEZI Z DRUŽBO OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) PO PRESTRUKTURIRANJU

- (127) Strokovnjaki so preučili stanje družbe Olympic Airways (Olympic Airways Services) po odločbi z dne 11. decembra 2003. Družba je še naprej ustvarjala izgube, ki so izčrpale njena lastna sredstva in rezerve ter močno oslabile njeno zmožnost jemanja posojil.

5.2.1 STANJE DRUŽBE OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) V ZVEZI Z DAVKI IN PRISPEVKI ZA SOCIALNO VARNOST

- (128) Strokovnjaki so ugotovili, da bilanca stanja družbe Olympic Airways vsebuje precejšnje davčne in socialnovarstvene obveznosti. Te so se iz leta v leto povečevale, ker plačila davčnim organom niso ustrezala letnim obveznostim. Davčne obveznosti se nanašajo predvsem na davek na izplačane plače za več let nazaj, vključujejo pa tudi obveznosti v zvezi z letališkimi dajatvami, DDV in davkom od dobička. Ob izčlenitvi dejavnosti letenja v družbo Olympic Airlines so bile na to novo ustanovljeno družbo prenesene samo enomesečne davčne obveznosti in obveznosti socialne varnosti. Socialnovarstvene obveznosti so se nanašale zlasti na glavni pokojninski sklad družbe. V letih 2003 in 2004 so se te obveznosti povečale za skupno 137 milijonov EUR. V tem obdobju je družba opravila plačila v višini 7,7 milijona EUR na podlagi dogovora o poravnavi dolga za leta pred letom 2003.

(*) Velja obveznost varovanja poslovne skrivnosti.

(v mio. EUR)

| | 2002 (*) | 2003 (*) | 2004 (**) |
|------------------|----------|----------|-----------|
| Davki | 219 | 374 | 431 |
| Socialna varnost | 54 | 148 | 196 |
| Skupaj | 273 | 522 | 627 |

(*) Podatki iz revidiranih računovodskih izkazov (s pridrčki)

(**) Nerevidirani podatki (osnutek) iz računovodske dokumentacije družbe Olympic Airways.

Opomba: podatki za leto 2005 niso na voljo, ker družba Olympic Airways po 31. decembru 2004 ni posodabljala računovodske dokumentacije.

(129) Kot so opozorili strokovnjaki, je v revizijskem poročilu družbe Olympic Airways za leto 2003 navedeno, da se v poslovnih knjigah in evidencah družbe zelo pogosto ne upoštevajo zahtevane določbe davčne zakonodaje. V poročilu je bilo tudi navedeno, da je bilo v davčni reviziji za leti 1998 in 1999 ugotovljeno, da poslovne knjige in evidence niso ustrezne in da glede na to, da davčni organi niso izvedli revizije družbe za leta od 2000 do 2003, vključno z navedenima letoma, njene davčne obveznosti za leta od 1998 do 2003, vključno z navedenima letoma, niso dokončne.

(130) Strokovnjaki so ugotovili, da ima družba Olympic Airways večletno zgodovino nezadostnega plačevanja davčnih in socialnovarstvenih obveznosti. Skupne obveznosti družbe so bile velike že konec leta 2002, ko so znašale 273 milijonov EUR, ta znesek pa se je po tem letu še naprej znatno povečeval. Obveznosti konec leta 2004, ki so ocenjene na 627 milijonov EUR, presegajo 75 % skupnega letnega prometa družbe Olympic Airlines in skupine Olympic Airways v letu 2003. Dodali so še, da si je družba Olympic Airways z nezadostnim plačevanjem davčnih obveznosti zagotavljala denarni tok pred prestrukturiranjem in po njem.

5.2.2 PREDPLAČILO 130 312 459 EUR DRUŽBI OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES)

(131) Grška vlada je med 24. decembrom 2003 in 13. majem 2004 izvedla prenose denarnih sredstev v dobro skupine Olympic Airways, in sicer v sedmih obrokih v skupni vrednosti 130 312 459 EUR. Strokovnjaki so te zneske preučili, da bi ugotovili, kako so bili izplačani in za kaj so bili pozneje uporabljeni.

(132) Ta denarna sredstva so bila izplačana na podlagi določb zakona št. 3185/2003 in so temeljila na nominalni vrednosti osnovnega kapitala nove družbe Olympic Airlines. V skladu z navedenim zakonom so bila sredstva „namenjena plačilu odpravnin in preostalih stroškov upokojevanja zaposlenih, v kakršni koli obliki, ter kritju fina-

nčnih obveznosti družb Olympic Airways in Olympic Aviation med postopkom preoblikovanja in likvidacije“.

(133) Strokovnjaki so ugotovili, da so bili prenosi izvedeni takrat, ko je na bančnem računu družbe Olympic Airways primanjkovalo sredstev. Razvidno je postalo, da so bili denarni prejemki iz drugih virov manjši od denarnih izplačil, zato so bili državni zneski v nekaj tednih postopno uporabljeni. Tik pred izpraznitvijo bančnega računa je bil izveden nov prenos, in postopek se je ponovil.

| Datum prenosa | EUR |
|-------------------|-------------|
| 24. december 2003 | 32 960 288 |
| 14. januar 2004 | 10 091 143 |
| 30. januar 2004 | 35 356 335 |
| 13. februar 2004 | 10 000 000 |
| 8. april 2004 | 8 000 000 |
| 22. april 2004 | 12 000 000 |
| 13. maj 2004 | 21 904 693 |
| Skupaj | 130 312 459 |

(134) Na podlagi tega časovnega zaporedja izplačil in informacij, ki jih je predložila uprava družbe Olympic Airways, [...]. Strokovnjaki so ugotovili, da je uprava družbe Olympic Airways koncept stroškov za upokojevanje in drugih stroškov prestrukturiranja razlagala v najširšem možnem smislu, z namenom kritja vseh vrst trošenja družbe Olympic Airways v obdobju med izčlenitvijo družbe Olympic Airlines in zaključkom privatizacije. Težko je bilo preveriti analizo tega, za kaj je družba Olympic Airways uporabila sredstva, ker so bili zneski s „posebnega računa“ premešani z vsemi drugimi sredstvi, ki jih je družba prejela na svoj glavni račun, vendar je uprava družbe Olympic Airways strokovnjakom zagotovila, da so bila sredstva uporabljena tako:

| Kategorija stroškov | EUR |
|------------------------------------|-------------|
| Najem letal | 51 012 257 |
| Plačila v zvezi s pokojninami | 29 953 077 |
| Plače | 34 407 994 |
| Poplačilo posojila – Emporiki Bank | 14 939 131 |
| Skupaj | 130 312 459 |

5.2.3 POPLAČILO DELA POSOJILA BANKE ABN AMRO BANK DRUŽBI OLYMPIC AIRWAYS S STRANI GRŠKE DRŽAVE

- (135) Družba Olympic Airways je 9. februarja 2001 z banko ABN Amro Bank sklenila posojilno pogodbo o posojilu v višini 182 198 160 EUR za financiranje premestitve te družbe na novo atensko mednarodno letališče.
- (136) Posojilo naj bi bilo med 9. avgustom 2003 in 9. februarjem 2011 poplačano v 16 polletnih obrokih po 11 387 385 EUR, ki se jim prištejejo obresti, ter je bilo zavarovano z državnim jamstvom, na podlagi katerega je banka ABN Amro Bank dobila pravico, da zahteva izpolnitev plačilnih obveznosti družbe Olympic Airways neposredno od države.
- (137) Kot so določali pogoji za izčlenitev dejavnosti letenja, ki je bila izvedena 11. decembra 2003, v družbo Olympic Airlines, je posojilo kot obveznost zadržala družba Olympic Airways. Družba Olympic Airways je do 31. decembra 2003 plačala en dogovorjeni obrok posojila, obveznosti v njeni bilanci stanja pa so znašale 170 810 775 EUR.
- (138) Strokovnjaki so pri pregledu računovodske dokumentacije družbe Olympic Airways ugotovili, da je banka ABN Amro Bank uveljavljala državno jamstvo v zvezi z drugim, tretjim in četrtim obrokom posojila. Posledično je grška država v imenu družbe Olympic Airways plačala naslednje obroke:

| Datum plačila | Plačani znesek (v EUR) |
|-----------------|------------------------|
| 10. maj 2004 | 12 390 090 (*) |
| 8. oktober 2004 | 12 288 017 (*) |
| 9. marec 2005 | 12 267 250 (*) |
| Skupaj | 36 945 357 |

(*) Glavnica z obrestmi.

- (139) Strokovnjaki so prav tako ugotovili, da je grška vlada od grških davčnih organov zahtevala, naj ta denarna sredstva izterjajo od družbe Olympic Airways. Davčni organi so družbi Olympic Airways izdali opomine in zahtevali plačilo zadevnih zneskov. Ti so bili v poslovnih knjigah družbe Olympic Airways evidentirani kot obveznosti do davčnih organov, vendar do danes še niso bili poplačani.

5.2.4 FINANČNI NAJEM LETAL (A340)

- (140) Strokovnjaki so pri pregledu računovodskih izkazov družbe Olympic Airways ugotovili, da je grška država 24. septembra 2004 kot porok na podlagi dveh pogodb o finančnem najemu, sklenjenih z banko Crédit Lyonnais v zvezi z dvema letaloma A340, plačala najem v skupni vrednosti 11 774 684 EUR. Ta plačila se nanašajo na polletni obrok z dne 29. julija 2004, dolgovan v skladu s pogodbama o najemu letal.
- (141) Strokovnjaki so prav tako ugotovili, da je grška vlada od grških davčnih organov zahtevala, naj ta denarna sredstva izterjajo od družbe Olympic Airways. Davčni organi so družbi Olympic Airways izdali opomine in zahtevali plačilo zadevnih zneskov. Ti so bili v poslovnih knjigah družbe Olympic Airways evidentirani kot obveznosti do davčnih organov, vendar do danes še niso bili poplačani.

5.2.5 NEPOSREDNA DENARNA PLAČILA DRŽAVE DRUŽBI OLYMPIC AIRWAYS

- (142) Strokovnjaki so tudi ugotovili, da je grška država 9. avgusta 2004 v dobro družbe Olympic Airways izvedla denarno plačilo v višini 8,2 milijona EUR. Družba Olympic Airways je od države prejela ta znesek kot predplačilo sredstev, ki jih je ta družba nakazala na depozitni račun banke Crédit Lyonnais kot jamstvo za plačila za finančni najem dveh letal A340. Banka Crédit Lyonnais je privolila v sprostitev teh denarnih sredstev z depozitnega računa po prenosu pogodb o najemu letal z družbe Olympic Airways na državo (s prenovitvijo), do česar naj bi prišlo decembra 2004. Prenos pogodb na državo je bil dejansko izveden decembra 2004.
- (143) Družba Olympic Airways po pridobitvi denarnih sredstev z depozitnega računa decembra 2004 ni poplačala predplačila države. Država je 23. marca 2005 od družbe Olympic Airways pisno zahtevala poplačilo zneska z obrestmi. Strokovnjaki so na dan svojega končnega poročila Komisiji, tj. 14. junija 2005, potrdili, da družba Olympic Airways državi ni poplačala zadevnega zneska.

5.2.6 DRUGI STROŠKI

- (144) Strokovnjaki so pri pregledu poslovnih knjig družbe Olympic Airways ugotovili, da je njen dolg na dan 31. decembra 2004 vseboval znesek 8 milijonov EUR, dolgovan grški organizaciji za telekomunikacije (OTE), ki je v državni lasti. Iz glavne knjige družbe Olympic Airways je bilo razvidno, da ta družba v letih 2003 in 2004 organizaciji OTE ni plačala storitev, opravljenih na nekaterih krajih. Del salda, ki znaša 4,5 milijona EUR, se nanaša na obdobja pred letom 2003.

5.3 UGOTOVITVE STROKOVNJAKOV V ZVEZI Z DRUŽBO OLYMPIC AIRLINES PO PRESTRUKTURIRANJU

5.3.1 REZULTATI DRUŽBE OLYMPIC AIRLINES V LETU 2004

(145) Strokovnjaki so ugotovili, da je bilo poslovno leto 2004 za družbo Olympic Airlines težavno, tako da je ustvarila poslovno izgubo v višini 94,5 milijona EUR ob prometu 616,7 milijona EUR, njena čista izguba za to leto pa je pred obdavčenjem znašala 87,1 milijona EUR. Celo na ravni bruto dobička iz poslovanja (promet, zmanjšan za neposredne stroške storitev) je družba dosegla dobiček, ki je znašal samo 4 milijone EUR. V rezultatih poslovnega izida za leto 2003 je med izrednimi postavkami mogoče najti rezervacijo v višini 13,0 milijona EUR, od katerih je bilo v letu 2004 12,6 milijona EUR znova sproščenih v prihodke. Zato je primernejše šteti, da je izguba v letu 2004 znašala 99,7 milijona EUR in ne 87,1 milijona EUR.

(146) Strokovnjaki so poudarili, da so neto sredstva družbe konec leta 2004 znašala 24,3 milijona EUR, kar pomeni, da so se zmanjšala na 18,6 % osnovnega kapitala, tj. 130,4 milijona EUR. Če bi poleg tega družba odpisala dobro ime v vrednosti 18 milijonov EUR, bi se njena neto sredstva zmanjšala na 4,8 % osnovnega kapitala. V skladu z grškim zakonom št. 2190 o gospodarskih družbah z omejeno odgovornostjo je treba, kadar neto vrednost družbe pade pod 50 % osnovnega kapitala, sklicati sestanek delničarjev in sprejeti ukrepe, da bi se znova vzpostavila bilanca stanja družbe in s tem zaščita upnikov. To se v tem primeru ni zgodilo. Če neto vrednost neke družbe pade pod 10 % njenega osnovnega kapitala, lahko grško ministrstvo za gospodarstvo v skladu z istim zakonom tej družbi odvzame dovoljenje za opravljanje dejavnosti. Vendar so strokovnjaki navedli, da je to ukrep v skrajni sili, ki se v praksi redko uporablja.

(147) Po navedbah uprave družbe Olympic Airlines so bili glavni razlogi za zgornje rezultate naslednji:

— negativen odziv turističnega trga na prestrukturiranje skupine Olympic Airways, kar je privedlo do manjšega števila rezervacij v prazničnem obdobju od božiča 2003 do novega leta 2004;

— stavke kabinskega osebja med decembrom 2003 in februarjem 2004 ter posledični odpovedani leti, manjše število rezervacij in višji stroški v navedenem obdobju;

— dodatni stroški v zvezi s prestrukturiranjem, vključno s potrebo po zaposlitvi bistveno večjega števila pilotov od predvidenega, višjimi najemnimi stroški in več najemi po urni postavki, kot je bilo pričakovano.

(148) Ker družba Olympic Airlines ni imela denarnih rezerv za kritje teh izgub, je imela po mnenju strokovnjakov samo dve možnosti: najeti posojilo ali se dogovoriti za podaljšanje rokov za plačila pri dobaviteljih. Strokovnjaki so

analizirali denarne tokove družbe v letu 2004 in odkrili, da je uporabila drugo možnost, saj so se njene obveznosti do upnikov v tem letu povečale za [...] milijonov EUR. Med najpomembnejšimi povečanji na kontu dobaviteljev je bil znesek v višini [...] milijonov EUR za plačilo letališču AIA (leta 2003 je ta dolg znašal [...] milijonov EUR). Aprila 2005 je družba Olympic Airlines z letališčem AIA sklenila dogovor o poravnavi za plačilo [...] milijonov EUR od [...] milijonov EUR takrat neporavnane dolga. Pogoji dogovora so določali nesprenmenljiva mesečna plačila, ki se izvedejo med 30. aprilom 2005 in 30. novembrom 2005. Še en pomemben element dolga družbe Olympic Airlines na dan 31. decembra 2004 je dolg v višini [...] milijonov EUR do družbe Olympic Aviation; ta znesek se je povečal z [...] milijonov EUR, kolikor je znašalo stanje na dan 31. decembra 2003.

(149) V zvezi z dejavnostmi družbe Olympic Airlines v letu 2005 so strokovnjaki poudarili, da njeni računovodski izkazi za obdobja po 31. decembru 2004 niso na voljo, vendar na podlagi druge finančne dokumentacije in pogovorov z upravo sklepajo, da je družba Olympic Airlines v prvem četrtletju 2005 ustvarila nove izgube. Enako kot v prejšnjih letih je to privedlo do pritiska na denarne tokove, zaradi česar je bila uprava primorana poiskati kratkoročne rešitve financiranja. Dodaten pozitivni denarni tok je bil ustvarjen z odloženimi plačili letališču AIA, zavarovanje pa je bilo zagotovljeno s hipotekami na letala v skupni vrednosti 36 milijonov EUR.

(150) Strokovnjaki so sklenili, da je bilo poslovanje družbe Olympic Airlines izrazito ciklično, kar dokazuje negativni denarni tok v mesecih od oktobra do marca, ki se izravna s pozitivnim denarnim tokom v mesecih od aprila do septembra. Ta cikel se je vsako leto ponovil. Neto odlivi v zimskih mesecih se z neto prilivi v poletnih mesecih niso izravnali v celoti, tako da je družba nenehno potrebovala dodatna sredstva. Ni bilo jasno, kdaj se bodo začeli pozitivni denarni tokovi ohranjati iz leta v leto, vendar je uprava upala, da se bo to zgodilo leta 2006 ali najpozneje leta 2007, ko bo družba dobila nove lastnike.

5.3.2 DAVKI (DAVEK NA IZPLAČANE PLAČE, DAVEK OD DOBIČKA, PRISPEVKI ZA SOCIALNO VARNOST IN DDV)

(151) Strokovnjaki so preučili računovodske izkaze, poslovne knjige in evidence družbe Olympic Airlines v zvezi z davkom na izplačane plače, prispevki za socialno varnost in DDV-jem za obdobje od decembra 2003 do maja 2005. Ugotovili so, da so bile v skladu s pogoji izčlenitve dejavnosti letenja na družbo Olympic Airlines prenesene samo enomesečne davčne in socialnovarstvene obveznosti v zvezi z osebjem družbe Olympic Airways, premeščenim v novo družbo Olympic Airlines.

- (152) Skupni znesek davkov in socialnih prispevkov, ki ga je družba Olympic Airlines dolgovala grški državi, se je v obdobju od decembra 2003 do decembra 2004 povečal za 20,2 milijona EUR. To je bil del zneska v višini 94,4 milijona EUR, ki ga je dolgovala družba Olympic Airlines.
- (153) Prispevki za socialno varnost zaposlenih in delodajalcev (IKA) so se do oktobra 2004 pravočasno obračunavali in plačevali državi. Med oktobrom 2004 in februarjem 2005 plačila niso bila izvedena. Marca 2005 je družba z davčnimi organi sklenila dogovor o poravnavi, in sicer za plačilo neporavnane dolga v višini [...] milijonov EUR v 18 mesečnih obrokih, ki se začnejo plačevati marca 2005; s tem se je dolg dejansko spremenil v osemnajstmesečno posojilo. Družba je od marca 2005 spoštovala ta dogovor in plačevala tudi tekoče mesečne obveznosti.
- (154) V zvezi z DDV so strokovnjaki ugotovili, da je družba Olympic Airlines v tem obdobju pravilno obračunavala in plačevala DDV.

5.3.3 LETALA

| Tip letala | Število | [...] | Število sedežev | Lastništvo |
|-----------------|---------|-------|-----------------|----------------------|
| Airbus A340-313 | 4 | [...] | 295 | V najemu |
| Airbus A300-65 | 3 | [...] | 269 | V najemu |
| Boeing 737-400 | 14 | [...] | 150 | 7 v lasti/7 v najemu |
| Boeing 737-300 | 2 | [...] | 136 | V najemu |
| Boeing 717-200 | 3 | [...] | 100 | V najemu |
| ATR-72-320 | 7 | [...] | 68 | V lasti |
| ATR-42-320 | 6 | [...] | 50 | 4 v lasti/2 v najemu |
| DHC-8 | 4 | [...] | 37 | V najemu |
| Skupaj | 43 | | | |

- (155) Strokovnjaki so poročali, da je družba Olympic Airlines začela opravljati dejavnost s 43 letali – 18 lastnimi in 25 najetimi. Od začetka opravljanja dejavnosti do danes se število letal, ki so v lasti družbe Olympic Airlines, ni spremenilo, število najetih letal pa se je zmanjšalo za tri. Dve letali Airbus A300-600 v lasti družbe Olympic Airways, ki ju je družba Olympic Airlines najela, sta bili prodani februarja 2005, najem letala Boeing 737-3000 pa marca 2005, ko se je pogodba o najemu iztekla, ni bil podaljšan.
- (156) Družba Olympic Airlines je uporabljala letala, ki jih je dobila v podnajem od družb Olympic Airways, Olympic Aviation (Olympic Airways Services) ter pri štirih finančnih najemih neposredno od grške države (glej oddelek 5.3.3.2). Osemnajst letal je bilo najetih na podlagi poslovnega najema bodisi neposredno od najemodajalcev bodisi s podnajemom od družb Olympic Airways ali Olympic Aviation (Olympic Airways Services). Ko so se pogodbe o najemu med najemodajalci ter družbama Olympic Airways in Olympic Aviation (Olympic Airways Services) iztekle, je družba Olympic Airlines sklenila nove pogodbe o najemu neposredno z najemodajalci.
- (157) Strokovnjaki so ugotovili, da so bili stroški podnajema letal v primeru, ko jih je družba Olympic Airlines dobila v podnajem od družb Olympic Airways ali Olympic Aviation (Olympic Airways Services), nižji od obveznosti iz prvotnih najemov. Ko so upravo družbe Olympic Airlines prosili za razlog in pojasnilo, so dobili odgovor, da se pri podnajemih uporabljajo tržne cene. Po besedah uprave družbe Olympic Airlines je to koristilo družbi Olympic Airways (Olympic Airways Services), ker ima tako najemodajalca za svoja letala. Družba Olympic Airlines je poudarila, da bi lahko letala najela tudi pri drugi družbi, če družba Olympic Airways ne bi ponudila tržnih cen. Družba Olympic Airlines je imela korist od tega, da lahko najame letala po ceni, ki je po njenem mnenju trenutna tržna cena, in ne po višjih cenah iz prvotnih pogodb.
- (158) Strokovnjaki so primerjali cene prvotnega najema in cene podnajema ter ugotovili, da so v zadevnem letu do 31. decembra 2004 skupni stroški podnajema pri družbi Olympic Airways, ki jih je nosila družba Olympic Airlines, znašali 29,7 milijona EUR, medtem ko so skupni stroški prvotnega najema, ki jih je družba Olympic Airways plačala za isto letalo v istem obdobju, znašali 67,3 milijona EUR. Stroški najema za družbo Olympic Airways so tako znašali 37,6 milijona EUR (55 % skupnih stroškov najema).

5.3.3.2 **Finančni najemi**

- (159) Strokovnjaki so poročali, da je družba Olympic Airways po začetni izčlenitvi štiri letala Airbus A340-300, za najem katerih je jamčila Grčija, najprej dala v podnajem družbi Olympic Airlines. Vendar so zaradi negotovosti v zvezi s prihodnostjo družb Olympic Airways in Olympic Airlines v času izčlenitve zadevne finančne institucije (najemodajalci) določile strožje plačilne pogoje in pogoje v zvezi z jamstvi za najeme. Da bi grška država omilila pogoje za družbo Olympic Airways in zase kot za poroka, se je odločila prevzeti vlogo družbe Olympic Airways, in tako so bili prvotni najemi za vsa štiri letala preneseni z družbe Olympic Airways na grško državo (s prenovitvijo), in sicer dva decembra 2004, dva pa aprila 2005. Da bi bilo to zakonito, je moral grški parlament po poročanju strokovnjakov sprejeti novo zakonodajo (člen 53 zakona št. 3283/2004).

| Letala | Reg. št. | Cena prvotnega najema Olympic Airways/država-najemodajalec | Cena podnajema Olympic Airways/ Olympic Airlines | Cena podnajema država/Olympic Airlines (po prenovitvi pogodb) |
|----------------------------|----------|--|--|---|
| Airbus A340-300 MSN 280 | SX-DFC | 789 648 EUR | 600 000 USD | 600 000 USD |
| Datum pogodbe o najemu | | 8.10.1999 | 27.5.2004 | 27.4.2004 |
| Airbus A340-300 MSN 292 | SX-DFD | EUR 770 599 | USD 600 000 | USD 600 000 |
| Datum pogodbe o najemu | | 8.10.1999 | 27.5.2004 | 25.4.2004 |
| Airbus A340-300 MSN 235 | SX-DFA | EUR 744 509 | USD 525 000 | EUR 395 000 |
| Datum pogodbe o najemu | | 8.10.1999 | 12.12.2003 | 17.12.2004 |
| Airbus A340-300 MSN 239 | SX-DFB | EUR 744 509 | USD 525 000 | EUR 395 000 |
| Datum pogodbe o najemu | | 8.10.1999 | 12.12.2003 | 17.12.2004 |

Opomba 1: plačila za prvotni najem se izvajajo na pol leta in za nazaj.

Opomba 2: plačila za podnajem se izvajajo mesečno in vnaprej.

Opomba 3: vsa plačila, navedena v preglednici, so mesečna plačila.

Mesečna plačila za prvotni najem temeljijo na letnih plačilih za leto 2004, deljenih z 12.

Opomba 4: vsi zneski so brez obresti.

- (160) Strokovnjaki so tudi primerjali cene prvotnega najema in cene podnajema za ta štiri letala. Ugotovili so, da je država za stroške prvotnih najemov na mesec plačevala približno 750 000 EUR, medtem ko so stroški podnajema na mesec znašali od približno 400 000 EUR do 500 000 EUR. Grška država je pri vsakem od teh štirih letal vsak mesec dejansko izgubila med 250 000 EUR in 350 000 EUR.

- (161) Strokovnjaki so navedli tudi, da država med decembrom 2004 in koncem marca 2005 za dve letali A340, ki ju je dala v podnajem, od družbe Olympic Airlines ni dobila plačila. Konec marca 2005 je obveznost družbe Olympic Airlines do vlade v zvezi s tema podnajemoma znašala 5,1 milijona EUR. Družba Olympic Airlines je aprila 2005 plačala ta znesek in stroške najema za april.

5.3.4 SPATOSIMO

- (162) Strokovnjaki so poročali, da so med decembrom 2003, ko je družba Olympic Airlines začela opravljati dejavnost, in 31. decembrom 2004 letališke dajatve, ki jih je družba Olympic Airlines obračunala strankam, znašale [...] milijonov EUR, znesek, ki ga je ta družba plačala davčnim organom, pa [...] milijonov EUR. Marca 2004 ter od junija do septembra 2004 je družba redno plačevala davčnim organom (do 20. v mesecu po obračunu dajatev). V preostalih mesecih med decembrom 2003 in marcem 2005 so bila plačila izvedena z eno- do petmesečno zamudo. Dolgovani znesek je na dan 31. decembra 2004 znašal [...] milijonov EUR, kar je ustrezalo približno trimesečnemu obračunu dajatev. Dolgovane letališke dajatve so 31. marca 2005 znašale [...] milijonov EUR, kar je ustrezalo dajatvam, obračunanih v približno dveh mesecih in pol.

5.3.5 PLAČILA DRUŽBE OLYMPIC AIRLINES DRUŽBI OLYMPIC AIRWAYS SERVICES ZA ZEMELJSKO OSKRBO IN TEHNIČNO PODPORO

- (163) Družbo Olympic Airlines sestavljajo samo oddelki za polete družb Olympic Airways in Olympic Aviation, zato sama ne more opravljati pomožnih funkcij, ki so bistvene za delovanje letalske družbe (linijsko vzdrževanje, dotakanje goriva, zemeljska oskrba itd.), in mora te storitve plačevati. Komisija je strokovnjake zaprosila, naj preverijo trditve grških organov, da je družba Olympic Airlines te storitve plačevala po tržnih cenah in da so bile pogodbe sklenjene pod tržnimi pogoji.
- (164) Strokovnjaki so poročali, da sta družbi Olympic Airlines in Olympic Airways Services (vključno z družbama Olympic Aviation in Olympic Catering) sklenili sedem pogodb za vrsto storitev, vključno z zemeljsko oskrbo, tehničnim vzdrževanjem, odpremo tovora in pošte, upravljanjem skladišč, računovodsko podporo in svetovanjem, usposabljanjem človeških virov in splošnimi storitvami v zvezi z načrtovanjem zračnih poti, informacijsko tehnologijo in komunikacijskimi storitvami ter oskrbo na krovu. Strokovnjaki so ugotovili, da so leta 2004 družbe skupine Olympic Airways za družbo Olympic Airlines opravile storitve v vrednosti približno [...] milijonov EUR. Glavne pogodbe o opravljanju storitev med družbo Olympic Airlines in skupino Olympic Airways so zadevale storitve zemeljske oskrbe in vzdrževanja. Skupina Olympic Airways je opravljala za družbo Olympic Airlines [...] % storitev zemeljske oskrbe in vse vzdrževalne storitve. Pogodbena plačila za leto 2004, ki temeljijo na dejavnosti rednih linij, so znašala [...] milijonov EUR za zemeljsko oskrbo in [...] milijonov EUR za vzdrževanje.
- (165) Strokovnjaki so preučili cene, ki jih je skupina Olympic Airways zaračunala družbi Olympic Airlines in drugim letalskim družbam. Cene za storitve zemeljske oskrbe so bile nižje, kar pa je treba po besedah uprave družbe Olympic Airlines pripisati poslovnim razlogom, saj je bila družba Olympic Airlines največja stranka in je prejela količinske popuste. Za storitve oskrbe na krovu se zdi, da je družba Olympic Airlines plačevala tržne cene, storitve tehničnega vzdrževanja pa je družba Olympic Airways družbi Olympic Airlines zaračunavala na drugačni podlagi kot drugim strankam, zato smiselna primerjava ni bila mogoča. Uprava družbe Olympic Airlines je navedla, da so bile po njenem mnenju cene vseh storitev, ki jih je zagotovila družba Olympic Airways, določene pod tržnimi pogoji in da ustrezajo poštenim tržni vrednosti.

5.3.6 PLAČILA LETALIŠČU AIA

- (166) Letališče AIA, ki je v 55-odstotni državni lasti, je odgovorno za svojo izgradnjo, obratovanje in razvoj. Čeprav je večinski lastnik država, se na podlagi dogovora o

razvoju letališča vodi kot družba zasebnega sektorja in zanj ne veljajo zakoni o grških subjektih pod državnim nadzorom.

- (167) Letališče AIA je bilo in je še vedno največji upnik družbe Olympic Airways/Olympic Airlines z letnimi terjatvami v višini približno 60 milijonov EUR. Ker so plačila letališču AIA tako zelo pomemben del stroškovne osnove družbe Olympic Airlines, so morali strokovnjaki preučiti povezavo med družbo Olympic Airlines in tem letališčem, da bi ugotovili, ali je letalska družba dobila ugodnejše pogoje, ki bi se lahko šteli za posredno državno podporo. Strokovnjaki so ugotovili, da so obveznosti družbe Olympic Airlines do letališča AIA in njena plačila temu letališču za obdobje od začetka opravljanja dejavnosti do 19. maja 2005 znašali:

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| [...] | [] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] | [...] |

- (168) Strokovnjaki so poročali, da je letališče AIA letalskim družbam zaračunavalo pristojbine za različne storitve, ki jih zagotavlja, vključno s pristojbinami za pristajanje in parkiranje letal, varovanjem ter infrastrukturo za zemeljsko oskrbo. Pristojbine so se obračunavale po standardnih cenah, določenih v dokumentu letališča AIA iz junija 2003, ki navaja smernice za stranke, pogoje uporabe in cenik prometnih dajatev. Standardni plačilni rok je bil 20 koledarskih dni. Zamudne obresti so se zaračunale po obrestni meri EURIBOR, ki so se ji prišteli 3 %.
- (169) Strokovnjaki so izvedeli, da je družba Olympic Airlines proti koncu leta 2004 z letališčem AIA sklenila dogovor o finančni poravnavi računov, ki je družbi Olympic Airlines omogočal, da je račune letališča AIA poravnala v 45 dneh in ne v 20 dneh, kot določajo običajni plačilni pogoji tega letališča. Podaljšani plačilni rok je veljal od 1. julija 2004 do 28. februarja 2005. Pogoj za podaljšanje plačilnega roka je bil, da je družba Olympic Airlines kot jamstvo vzela hipoteko v korist letališča AIA na dve letali [...] v višini največ [...] milijonov EUR. Obveznosti na dan 31. decembra 2004 so ustrezale približno štirimesečnim pristojbinam, maja 2005 pa približno petmesečnim pristojbinam, kar je nedvomno prekoračitev 45-dnevnega plačilnega roka iz dogovora o finančni poravnavi računov.

(170) 22. aprila 2005 je družba Olympic Airlines z letališčem AIA sklenila dogovor o poravnavi za plačilo [...] milijonov EUR od [...] milijonov EUR takrat neporavnane dolga. Ta dogovor je vključeval nadaljnje jamstvo v višini [...] milijonov EUR. Ta dogovor je določal različna mesečna plačila med 30. aprilom 2005 in 30. novembrom 2005. Od [...] milijonov EUR naj bi [...] milijonov EUR izhajalo iz prihodkov iz naslova obveznosti javne službe. Jamstvo v višini [...] milijonov EUR je bilo zagotovljeno s prednostnimi hipotekami na dve letali [...] in štiri motorje.

(171) Na podlagi teh informacij so strokovnjaki izrazili mnenje, da je bilo družbi Olympic Airlines dejansko zagotovljeno financiranje obratnih sredstev, prilagojeno sezonski potrebi, ker je družba Olympic Airlines lahko med zimsko sezono ustvarila dolg v višini [...] milijonov EUR, ki ga je lahko nato pretvorila v kratkoročno posojilo z 18-mesečnim rokom vračila, ki ga je bilo treba odplačati v poletni sezoni. To financiranje in nenehno dopuščanje zamud pri plačilih kažeta, da je letališče AIA obravnavalo družbo Olympic Airlines drugače kot druge letalske družbe.

6 OCENA POMOČI

6.1 PRAVNA PODLAGA ZA OCENO

(172) Člen 87(1) Pogodbe ES navaja, da je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.

(173) Pojem državne pomoči zajema vsako neposredno ali posredno prednost, ki se financira iz državnih sredstev in jo odobri država sama ali posrednik po naročilu države.

(174) Predmet te odločbe je samo pomoč, dodeljena po odločbi iz leta 2002. Ta odločba ne zadeva morebitnih elementov državne pomoči v kakršni koli prihodnji transakciji ali transakcijah v zvezi z deleži ali premoženjem katere koli zadevne družbe.

(175) Člen 228 Pogodbe ES določa, da „mora država članica, če Sodišče Evropskih skupnosti ugotovi, da ni izpolnila obveznosti na podlagi Pogodbe, sprejeti vse potrebne ukrepe za uskladitev s sodbo Sodišča“. V tem primeru je bilo z odločbo iz leta 2002 ugotovljeno, da je pomoč nezakonita in nezdružljiva s skupnim trgovom. Sodišče je v

sodbi z dne 12. maja 2005 v zadevi C-415/03 Komisija proti Grčiji ugotovilo, da država članica ni sprejela potrebnih ukrepov.

(176) Člen 228(2) Pogodbe določa, da „če po mnenju Komisije zadevna država članica ni sprejela takih ukrepov, Komisija izda obrazloženo mnenje, v katerem natančno navede, v katerih točkah zadevna država članica ni upoštevala sodbe Sodišča, potem ko je tej državi dala [z uradnim obvestilom] možnost, da predloži svoje pripombe“.

6.2 OBSTOJ POMOČI

(177) Komisija je izvedla poglobljeno analizo pripomb, ki jih je prejela med potekom postopka, pripomb Grčije in strokovne študije o prestrukturiranju družbe Olympic Airways ter o ravnanju družb Olympic Airways in Olympic Airlines po prestrukturiranju. Komisija je odločila, da bo obravnavo vprašanja, ali je bila državna pomoč dodeljena, razdelila v štiri glavne naslove: (i) prestrukturiranje, (ii) ali je družba Olympic Airlines od leta 2003 prejela drugo državno pomoč, (iii) plačilo družbi Olympic Airways v višini 130 milijonov EUR in (iv) ali je družba Olympic Airways prejela drugo državno pomoč.

(i) Kakšna je bila narava prestrukturiranja skupine Olympic Airways, izvedenega decembra 2003?

(178) Grški organi so s pripravo in izvajanjem zakona št. 3185/2003 očitno želeli oddelkom za polete skupine Olympic Airways, preoblikovanim v novo družbo Olympic Airlines, omogočiti nadaljevanje poslovanja in začetek privatizacije. Zato mora Komisija preučiti razmerje med družbama Olympic Airways in Olympic Airlines. Družba Olympic Airlines je bila ustanovljena iz oddelkov za polete družbe Olympic Airways in nadaljuje glavno dejavnost letenja te družbe; družba Olympic Airlines je najprej prevzela vsa letala družbe Olympic Airways in zdaj opravlja polete s 40 letali, medtem ko jih je prej družba Olympic Airways opravljala s 43 letali z istim osebjem in na istih linijah. Družba Olympic Airlines je z nasledstvom pridobila mrežo linij, pogodbe za obveznosti javne službe in pravice do linij na podlagi dvostranskih sporazumov z državami zunaj EU, na katerih je prej letela družba Olympic Airways. Kot je bilo že navedeno, je bila družba Olympic Airlines ustanovljena na podlagi zakona št. 3185/2003, ki se nanaša posebej na družbi Olympic Airways/Olympic Airlines ter omogoča odstopanje od določb grškega prava družb, ki se običajno uporabljajo.

- (179) Družba Olympic Airways je bila močno zadolžena in zanjo je Komisija že predhodno ugotovila, da je prejela nezakonito in nezdružljivo državno pomoč; izčlenitev je ločila dobičkonosne oddelke za polete družbe Olympic Airways, medtem ko je bilo ob tem prenesenih zelo malo pripadajočih obveznosti. Vse dolgoročne dolgove so zadržale prenosne družbe, od davkov, prispevkov za socialno varnost in drugih dajatev, ki jih skupina Olympic Airways dolguje grški državi, pa so bile na družbo Olympic Airlines prenesene samo enomesečne obveznosti. Poleg davčnih obveznosti, dolgovanih neposredno grški državi, so na dan izčlenitve obveznosti družbe Olympic Airways do letališča AIA znašale približno 93 milijonov EUR. V skladu s pogoji izčlenitve ni bila na družbo Olympic Airlines prenesena nobena od teh obveznosti, pač pa so vse ostale družbi Olympic Airways.
- (180) Komisija tudi ugotavlja, da bo že tako močno zadolžena skupina Olympic Airways s potekom postopka privatizacije, predvidenega z zakonom št. 3185/2003, ostala brez poslovnih dejavnosti ter da bo zadržala samo minimalna sredstva in dolgove, ki znašajo več sto milijonov eurov. Zato je še manj verjetno, da bo družba poplačala nezdružljivo državno pomoč, kot se zahteva z odločbo iz leta 2002. Namen grških organov je, da bi se za družbi Olympic Airways in Olympic Aviation uporabile določbe o plačilni nesposobnosti ter da bi bili ti družbi likvidirani. Stroške bodo nosili upniki, zlasti grška država. Komisija ugotavlja, da je Grčija 100-odstotni lastnik obeh družb, Olympic Airways in Olympic Airlines, pri ustanovitvi družbe Olympic Airlines pa ne gre toliko za prestrukturiranje kot za umetno preoblikovanje znotraj skupine. To ugotovitev potrjuje tudi preučitev zakona št. 3185/203, na podlagi katerega je družba Olympic Airlines „zaščiten“ pred običajno veljavnimi določbami grškega civilnega in trgovskega zakonika, kar zadeva dolgove družbe Olympic Airways, ki so nastali pred izčlenitvijo njenega oddelka za polete. To kaže, da bi brez tega posebnega zakona uporaba običajnih določb nacionalnega prava prav tako privedla do sklepa, da je med obema družbama obstajala kontinuiteta.
- (181) Komisija nadalje ugotavlja, da je Grčija izrecno priznala opredelitev družbe Olympic Airlines kot naslednice družbe Olympic Airways v dopisu Komisiji z dne 2. junija 2005, v katerem se za namene izterjave pomoči sklicuje na družbo Olympic Airlines kot na „naslednico“ družbe Olympic Airways.
- (182) Tudi Sodišče je v sodbi v zadevi C-415/03 *Komisija proti Grčiji* preučilo prenos sredstev na družbo Olympic Airlines, ki je bistveni vidik prestrukturiranja. Sodišče je v tej sodbi ugotovilo, da se je „predmetni prenos nanašal na vsa sredstva, prosta vseh dolgov, družbe Olympic Airways na novo družbo Olympic Airlines [in] da je bila ta transakcija zasnovana tako, da bi se na podlagi nacionalnega prava onemogočila izterjava dolgov nekdanje družbe Olympic Airways od nove družbe Olympic Airlines“⁽¹²⁾. Dodalo je, da je „ta transakcija ovirala dejansko izvršitev Odločbe 2003/372/ES (odločba iz leta 2002) in izterjavo pomoči, s katero je Grčija podpirala gospodarsko dejavnost te družbe. Zato je bil cilj navedene odločbe, da se v sektorju civilnega letalstva vzpostavi neizkrivljen konkurenčni položaj, resno ogrožen.“ Sodišče je tako ugotovilo, da je bil bistveni namen prestrukturiranja umetno ločiti oddelke za polete družbe Olympic Airways od predhodnih dogodkov.
- (183) Zato je očitno, da je bil namen prestrukturiranja družbe Olympic Airways leta 2003, s katerim je bila ustanovljena družba Olympic Airlines, čeprav je to prestrukturiranje privedlo do ločenega pravnega subjekta, izogniti se vračilu državne pomoči na podlagi odločbe iz leta 2002, ter da je družba Olympic Airlines naslednica družbe Olympic Airways vsaj za namene izterjave državne pomoči, dodeljene pred izčlenitvijo.
- (ii) Ali je družba Olympic Airlines po ustanovitvi prejela državno pomoč?
- (184) Strokovnjaki so ugotovili, da je družba Olympic Airlines od svoje ustanovitve ustvarjala izgube. V zvezi z vidiki, na katere je bilo opozorjeno ob začetku postopka, so strokovnjaki ugotovili, da je družba Olympic Airlines od svoje ustanovitve poplačala vse zahtevane dajatve „spatosimo“; kar zadeva storitve zemeljske oskrbe in vzdrževanja, ki jih družba Olympic Airways zagotavlja družbi Olympic Airlines, pa Komisija nima dovolj informacij za mnenje o tem, ali te storitve vsebujejo elemente državne pomoči. V zvezi z davčnimi in socialnovarstvenimi obveznostmi družbe Olympic Airlines so strokovnjaki ugotovili, da je ta družba izpolnila svoje obveznosti, razen nekaterih zamud pri plačilih (za katere so bile obračunane zamudne obresti).
- (185) Zato, kar zadeva dajatve „spatosimo“ ter davčne in socialnovarstvene obveznosti, Komisija sklepa, da družba Olympic Airlines od svoje ustanovitve ni prejela državne pomoči. Vendar so strokovnjaki med pregledom poslovnih knjig družbe Olympic Airlines ugotovili, da je bila ta družba pri svojih dobaviteljih v dveh primerih obravnavana pod ugodnimi pogoji.

⁽¹²⁾ Točka 33 sodbe.

- (186) Družba Olympic Airlines uporablja letala, ki jih je dobila v podnajem od družb Olympic Airways, Olympic Aviation ter pri štirih finančnih najemih neposredno od grške države. Kot so dokazali strokovnjaki, so v vseh primerih cene podnajema nižje od cen prvotnega najema pri najemodajalcih. Pri štirih finančnih najemih grška država pri vsakem letalu mesečno izgubi od 250 000 EUR do 350 000 EUR. Pri letalih, ki jih je družba Olympic Airways dala v podnajem družbi Olympic Airlines, razlika med zneskom, ki ga plačuje družba Olympic Airlines, in zneskom, ki ga plačuje družba Olympic Airways, pomeni, da je družba Olympic Airways v letu 2004 izgubila 37,6 milijona EUR ali 55 % stroškov najema.
- (187) Ko so strokovnjaki preučili razmerje med družbo Olympic Airlines in letališčem AIA, so ugotovili, da je bilo družbi Olympic Airlines dejansko zagotovljeno financiranje obratnih sredstev, prilagojeno sezonski potrebi, ker je družba Olympic Airlines med zimsko sezono ustvarila dolg v višini [...] milijonov EUR, ki ga je lahko nato pretvorila v kratkoročno posojilo z osemmesečnim rokom vračila, ki ga je bilo treba odplačati v poletni sezoni. To financiranje in nenehno dopuščanje zamud pri plačilih kažeta, da je letališče AIA obravnavalo družbo Olympic Airlines drugače kot druge letalske družbe.
- (188) Pri preučevanju te ugodne obravnave lahko Komisija najprej ugotovi, da odločitev grških organov, da oddajo letala v podnajem družbi Olympic Airlines in tako mesečno izgubijo od 250 000 EUR do 350 000 EUR na letalo, nedvomno pomeni prenos državnih sredstev z države na družbo Olympic Airlines. S tem ukrepom se znižajo stroški, ki bi jih družba Olympic Airlines sicer morala plačati. Ta ukrep je poseben v smislu, da je namenjen izključno družbi Olympic Airlines in da izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco, ker družba Olympic Airlines posluje na popolnoma liberaliziranem trgu zračnega prometa.
- (189) V skladu z ustaljeno sodno prakso se ne sme razlikovati med primeri, v katerih pomoč dodeli neposredno država, in tistimi, v katerih jo dodelijo javni ali zasebni organi, ki jih država ustanovi ali določi za upravljanje pomoči⁽¹³⁾. Da bi bilo ugodnosti mogoče šteti za državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, pa jih je treba, prvič, dodeliti neposredno ali posredno iz državnih sredstev⁽¹⁴⁾, in, drugič, tako, da jih je mogoče pripisati državi⁽¹⁵⁾.
- (190) Komisija mora zato odločiti, ali je mogoče ukrepe, ki sta jih sprejela družba Olympic Airways in letališče AIA, pripisati državi. Kot je navedeno v uvodni izjavi 192 v nadaljevanju, se lahko državi pripiše ukrep pomoči, ki ga je sprejelo javno podjetje, na podlagi celote indicov, ki izvirajo iz okoliščin v postopku v glavni stvari, in konteksta, v katerem je nastopil ta ukrep.
- (191) V zvezi z odločitvijo družbe Olympic Airways, da svoja letala odda v podnajem družbi Olympic Airlines po cenah, ki so znatno nižje od cen prvotnih najemov, in tako izgubi 37,6 milijona EUR, Komisija ugotavlja, da je imela država 100-odstotni lastniški delež v obeh družbah, Olympic Airways in Olympic Airlines. Upravo in direktorja obeh družb je imenovala država. Treba je sklepati, da sta družbi Olympic Airways in Olympic Airlines bili (in sta še vedno) pod nadzorom države. Grčija je lahko neposredno in posredno, kot največji upnik družbe Olympic Airways, uveljavljala prevladujoč vpliv nad obema družbama. Tako odločitev družbe Olympic Airways, da letala odda v podnajem družbi Olympic Airlines, ni bila dejanje neodvisne družbe.
- (192) V zvezi z letališčem AIA kljub vztrajanju Grčije, da ne vpliva na poslovno ravnanje letališča, Komisija ugotavlja, da ima država v lasti 55 % osnovnega kapitala in da imenuje štiri od devetih direktorjev tega letališča. Sodišče je navedlo druga merila, ki jih je mogoče upoštevati pri ugotavljanju, ali je državi mogoče pripisati ukrep pomoči, ki ga je sprejela javna družba⁽¹⁶⁾. Ta merila vključujejo „njeno integracijo v strukturo javne uprave, naravo njenih dejavnosti in njihovo izvajanje na trgu v običajnih razmerah konkurence z drugimi zasebnimi gospodarskimi subjekti, pravni status družbe (v smislu, ali ta spada v javno pravo ali pravo družb), intenzivnost vpliva javnih organov na upravljanje družbe ali druge indicje, ki v posameznem primeru kažejo na vpletenost javnih organov ali na težko verjetni neobstoje vpletenosti pri sprejetju ukrepa, tudi ob upoštevanju razsežnosti tega, njegove vsebine ali pogojev, ki jih vsebuje“. Čeprav je letališče AIA v večinski državni lasti, se upravlja kot zasebna družba, ki pri vsakdanjem poslovanju deluje neodvisno od grške države (država imenuje samo štiri od devetih direktorjev družbe), in glede na to, da so vsi dolgovi družb Olympic Airways/Olympic Airlines do letališča AIA poplačani z obrestmi in so bili zavarovani s hipotekami na letala, Komisija ne more z gotovostjo skleniti, da je mogoče dejanja tega letališča AIA pripisati državi.

⁽¹³⁾ Sodba z dne 22. marca 1977 v zadevi *Steinike & Weinlig* proti *Zvezni republiki Nemčiji*, 78/76, Recueil, str. 595, točka 21.

⁽¹⁴⁾ Sodba z dne 17. marca 1993 v združenih zadevah *Sloman Neptun* proti *Bodo Ziesemer*, C-72/91 in C-73/91, Recueil, str. I-887, točka 19.

⁽¹⁵⁾ Sodba z dne 2. februarja 1988 v združenih zadevah *Van der Kooy* in *drugi* proti *Komisiji*, 67/85, 68/85 in 70/85, Recueil, str. 219, točka 35.

⁽¹⁶⁾ Sodba z dne 16. maja 2002 v zadevi *Komisija* proti *Franciji (Stardus Marinet)*, C-482/99, Recueil, str. I-4397, točka 56.

(193) Komisija skladno s tem ugotavlja, da pogodbe o najemu med družbama Olympic Airways in Olympic Airlines izkrivljajo ali bi lahko izkrivljale konkurenco, ker so posebne v smislu, da se z njimi daje prednost eni družbi, ko je oproščena obveznosti, ki bi jih sicer morala nositi. Komisija tudi ugotavlja, da zadevni ukrepi vplivajo na trgovino med državami članicami in izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco na tem trgu, saj vključujejo letalskega prevoznika Skupnosti, kot je navedeno v uvodni izjavi 193. Komisija zato sklepa, da te pogodbe o najemu, na podlagi katerih družba Olympic Airlines najema letala bodisi od družbe Olympic Airways bodisi od države, za namene člena 87(1) Pogodbe pomenijo državno pomoč družbi Olympic Airlines.

(iii) Kakšen je bil status denarnega „predplačila“ s posebnega računa, predvidenega z zakonom št. 3185/2003? Kako so bila ta denarna sredstva izplačana in uporabljena? Kdo je imel korist od denarnih izplačil?

(194) Komisija lahko najprej sklepa, da gre pri tem plačilu za prenos državnih sredstev (denarnih sredstev, ki izhajajo neposredno iz državnega proračuna in so izrecno določena v členu 27 zakona št. 3185/2003) in da je ukrep poseben, ker je namenjen izključno družbi Olympic Airways.

(195) Grški organi trdijo, da je bilo izplačilo 130 312 459 EUR družbi Olympic Airways dejanje preudarnega vlagatelja. Glede na veljavno sodno prakso Skupnosti je treba ravnanje države kot javnega vlagatelja primerjati z ravnanjem hipotetičnega zasebnega vlagatelja, katerega ravnanje temelji na možnostih dolgoročne donosnosti⁽¹⁷⁾. Dokapitalizacija, potrebna za zagotovitev preživetja družbe, ki se je znašla v začasnih težavah, a postane po sprejetju ustreznih ukrepov prestrukturiranja spet donosna, ni nujno državna pomoč, če bi zasebni vlagatelj ravnal enako. Sodišče je tudi navedlo, da državna pomoč ne obstaja, če se dokapitalizacija izvede pod pogoji, ki bi bili sprejemljivi za zasebnega vlagatelja, ki deluje pod normalnimi tržnimi pogoji⁽¹⁸⁾.

(196) Družba Olympic Airways je bila ob prejetju predplačila 130 312 459 EUR v že zelo slabem finančnem položaju. Komisija je v odločbi iz leta 2002 ugotovila, da je družba

Olympic Airways prejela nezakonito in nezdržljivo državno pomoč, in z navedeno odločbo odredila vračilo te pomoči skupaj z obrestmi. Poleg tega so bili družbi Olympic Airways ravno odvzeti oddelki za polete, prevzeti pa je morala večino obveznosti, ki bi jih v običajnih okoliščinah nosili ti oddelki. Družba Olympic Airways je ob koncu leta 2003 dolgovala grški državi skupno 522 milijonov EUR neporavnanih davčnih in socialnovarstvenih obveznosti. Glede na finančni položaj družbe Olympic Airways mora Komisija ugotoviti, da ta družba očitno ne bi mogla pridobiti primerljivega denarnega predplačila od zasebnega vlagatelja v enakem položaju. To velja toliko bolj glede na dejstvo, da je „vlagatelj“ v tem primeru tudi največji upnik družbe Olympic Airways in da ima le malo resničnih možnosti za izterjavo zneskov, ki mu jih družba Olympic Airways že dolguje. Tak upnik ne bi dovolil položaja, v katerem bi se dolgovi še povečevali, medtem ko bi sredstva, ki bi jih bilo mogoče uporabiti za poplačilo teh dolgov, kopnela⁽¹⁹⁾. Nasprotno, zasebni upnik bi uporabil vsa pravna sredstva za izterjavo zapadlih dolgov ali izvršitev svojih jamstev. Zato se Komisija ne more strinjati s trditvijo Grčije, da je bilo izplačilo zadevnega zneska družbi Olympic Airways dejanje preudarnega vlagatelja.

(197) Komisija mora nato preučiti, ali je, kot je prvotno trdila Grčija, znesek v višini 130 312 459 EUR mogoče šteti za obliko državnega nadomestila družbi Olympic Airways za sredstva, ki so bila prenesena s te družbe in jih je država dodelila družbi Olympic Airlines. Da bi lahko Komisija ocenila utemeljenost te trditve, mora preučiti vrednost sredstev, prenesenih z družbe Olympic Airways na družbo Olympic Airlines. V skladu z vrednotenjem, ki ga je izvedla uprava družbe Olympic Airways, znašajo sredstva, prenesena na družbo Olympic Airlines, 130 312 459 EUR. Če bi to držalo, potem prenos tega zneska na družbo Olympic Airways ne bi pomenil državne pomoči, ker družba Olympic Airways ne bi bila deležna nobene ugodnosti.

(198) V zvezi s tem se Komisiji zdi pomembno, da lastni revizorji skupine Olympic, družba Deloitte & Touche, v zaključnem računu na dan 31. decembra 2003 izražajo pridržke v zvezi z vrednotenjem sredstev, zadržanih in prenesenih med družbama Olympic Airways in Olympic Airlines. Kar zadeva dobro ime, ovrednotena osnovna sredstva ter dolžnike in upnike, prenesene z družb v skupini na družbo Olympic Airlines, revizorji navajajo, da ne morejo potrditi vrednosti teh postavk in zato ne podajajo mnenja o njih.

⁽¹⁷⁾ Sodba z dne 21. marca 1991 v zadevi *Italija proti Komisiji (Alfa Romeo)*, C-305/89, Recueil, str. I-1603, točka 20.

⁽¹⁸⁾ Sodba z dne 13. marca 1985 v združenih zadevah *Leeuwarder Papierwarenfabriek*, C-296/82 in C-318/82, Recueil, str. 3727.

⁽¹⁹⁾ Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Míscha, predstavljeni v zadevi *Magfesa*, C-480/98, Recueil, str. I-8717, točke od 32 do 43.

- (199) Strokovnjaki so v študiji, izvedeni v imenu Komisije, prepričljivo dokazali, da so bila sredstva, prenesena na družbo Olympic Airlines, precenjena. V skladu z navodili Komisije so strokovnjaki tudi sami ovrednotili prenesena sredstva, pri čemer so uporabili računovodske metode in standarde, priznane v Grčiji in na mednarodni ravni. Ugotovili so, da vrednost neto sredstev, prenesenih na družbo Olympic Airlines, ni približno 130 milijonov EUR, ampak je približno 38 milijonov EUR. Komisija je natančno preučila podatke in metodologijo, ki so jih uporabili strokovnjaki, ter v zvezi s tem zavzema enako stališče kot strokovnjaki. Komisija ugotavlja, da je bila vrednost prenesenih sredstev precenjena za približno 91,5 milijona EUR.
- (200) Čeprav bi bilo treba za natančno vrednotenje zadevnih zneskov opraviti celovito revizijo vseh sredstev in obveznosti, lahko Komisija kljub temu ocenjuje, da gre za precenjen znesek v višini približno 91,5 milijona EUR.
- (201) Na podlagi te odločitve Komisija ugotavlja, da je prece-nitev posebna, saj se z njo denarna sredstva zagotavljajo izrecno in neposredno družbi Olympic Airways, tej družbi pa se daje tudi prednost, saj so ta sredstva namenjena „plačilu odpravnin in preostalih stroškov upokojevanja zaposlenih, v kakršni koli obliki, ter kritju finančnih obveznosti družb Olympic Airways in Olympic Aviation med postopkom preoblikovanja in likvidacije“⁽²⁰⁾, da bi lahko družba „izpolnila svoje finančne obveznosti“. Ob tej priložnosti Komisija ugotavlja, da se je ta določba razlagala široko in da je bil zadevni znesek uporabljen za splošne obratovalne stroške družbe Olympic Airways: več kot 51 milijonov EUR izplačanega zneska je bilo uporabljenih za najem letal.
- (202) Komisija prav tako ugotavlja, da ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljaj konkurenco in da vpliva na trgovino med državami članicami, saj se nanaša na družbo, ki konkurira drugim družbam Skupnosti, zlasti od začetka veljavnosti Direktive Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti, saj je konkurenca v zvezi s storitvami zemeljske oskrbe odprta na letališčih, katerih promet ni manjši od 2 milijonov potnikov ali 50 000 ton tovora⁽²¹⁾. Komisija mora zato sklepati, da znesek, za katerega so bila sredstva, prenesena na družbo Olympic Airlines, precenjena, in ki je bil izplačan družbi Olympic Airways, pomeni državno pomoč družbi Olympic Airways v smislu člena 87(1) Pogodbe.
- (iv) Ali je družba Olympic Airways (Olympic Airways Services) prejela državno pomoč po decembru 2002?
- (203) Kot so dokazali strokovnjaki, je od datuma zadnje odločbe Komisije v zvezi z družbo Olympic Airways (od 12. decembra 2002) in odcepitve od družbe Olympic Airlines družba Olympic Airways od države prejela denarna predplačila, njene davčne in socialnovarstvene obveznosti do države pa so se povečevale.
- (204) Kar zadeva poplačila posojila banke ABN Amro Bank v višini 36 945 357 EUR, plačila za finančni najem letal A340 v višini 11 774 684 EUR in neposredna denarna plačila družbi Olympic Airways v višini 8,2 milijona EUR, je jasno, da so ti primeri vključevali neposredne prenose državnih sredstev družbi Olympic Airways. Iz razlogov, navedenih v odstavku 7, so ti ukrepi novi nezakoniti in nezdružljivi ukrepi pomoči, če ne gre le za izvajanje jamstev, ki jih je predhodno zagotovila grška država. Kot je bilo pojasnjeno že v okviru preučitve „predplačila“, izplačanega družbi Olympic Airways, ima država, tudi če te zneske evidentira kot terjatve do družbe Olympic Airways pri davčnih organih in se navedeni zneski v poslovnih knjigah družbe Olympic Airways evidentirajo kot davčne obveznosti, malo ali nobene resnične možnosti za izterjavo teh zneskov, zato ni mogoče trditi, da je država z izvedbo teh plačil ravnala razumno ali poslovno ustrezno.
- (205) Položaj družbe Olympic Airways (Olympic Airways Services), kar zadeva njene davčne in socialnovarstvene obveznostmi, je slab in se še slabša, kakor je bilo že opisano. Davčne in socialnovarstvene obveznosti družbe so bile velike že ob koncu leta 2002, ko so znašale 273 milijonov EUR. Ta dolg se je od takrat še močno povečal. Ob koncu leta 2004 so bile te obveznosti ocenjene na 627 milijonov EUR, kar pomeni, da so se obveznosti družbe Olympic Airways do države v obdobju, na katero se nanaša ta odločba, povečale za 354 milijonov EUR.
- (206) Kar zadeva naraščajoče davčne obveznosti družbe Olympic Airways, je država tista, ki prek davčne uprave dopušča nenehno odlaganje in neplačevanje različnih davkov in dajatev, ki jih dolguje družba Olympic Airways. Za obračunavanje prispevkov za socialno varnost je pristojen javni organ IKA, ustanovljen z grško zakonodajo⁽²²⁾, ki je pod nadzorom države pristojen za upravljanje sistema socialnega varstva in obračunavanje obveznih prispevkov za socialno varnost. Ta organ lahko sklepa dogovore o poravnavi za pozna plačila dolgov⁽²³⁾, ni pa k temu zavezan. Vse večje davčne obveznosti družbe Olympic Airways do države se zato lahko nedvomno pripišejo državi.

⁽²⁰⁾ Člen 27(5)(b) zakona št. 3185/2003.

⁽²¹⁾ UL L 272, 25.10.1996, str. 36.

⁽²²⁾ Zakon št. 1846/1951, člen 11.

⁽²³⁾ Zakon št. 2676/1999.

- (207) Komisija mora preučiti, ali to dopuščanje neplačevanja vključuje prenos državnih sredstev. Ker se za državno pomoč štejejo ne le prejemki, ampak tudi ukrepi, s katerimi se zmanjšajo običajne dajatve, to neukrepanje Grčije v zvezi z izterjavo dolgov očitno vključuje tak prenos.
- (208) Komisija je ugotovila obstoj prenosa sredstev, ki ga je mogoče pripisati državi, zdaj pa mora ugotoviti še, ali ta pomoč izkrivlja konkurenco. Po mnenju Komisije je bila z dodelitvijo neposredne pomoči in neukrepanjem države v zvezi z izterjavo neporavnanih dolgov družbi Olympic Airways zagotovljena precejšnja poslovna prednost pred njenimi konkurenti. Država v zvezi z družbo Olympic Airways ni ravnala razumno in poslovno ustrezno. Kot je navedeno v odstavku 209, je to privedlo do izkrivljanja konkurence v liberaliziranem sektorju notranjega trga. Komisija mora zato skleniti, da tako državno dopuščanje neplačevanja in naraščanja davčnih in socialnovarstvenih obveznosti kot tudi plačila, ki jih je država izvajala namesto družbe Olympic Airways, pomenijo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe.
- 6.3 ZDRUŽLJIVOST POMOČI**
- (i) Zdržljivost pomoči, dodeljene družbi Olympic Airlines
- (209) Komisija je ugotovila, da je družba Olympic Airlines po ustanovitvi prejela državno pomoč, zdaj pa mora preučiti ukrepe, sprejete v korist družbe Olympic Airlines, z vidika člena 87(2) in (3) Pogodbe, v katerem so določene izjeme od splošnega pravila o nezdržljivosti iz člena 87(1).
- (210) Izjem iz člena 87(2) Pogodbe v tem primeru ni mogoče uporabiti: ta ukrep pomoči ni socialnega značaja, se ne dodeljuje posameznim potrošnikom, ni namenjen povrnitvi škode zaradi naravnih nesreč ali izjemnih dogodkov niti ni dodeljen gospodarstvu nekaterih območij Zvezne republike Nemčije, ki jih je prizadela delitev Nemčije.
- (211) Druge izjeme od splošne prepovedi državne pomoči so določene v členu 87(3). Izjeme iz členov 87(3)(b) in 87(3)(d) se v tem primeru ne uporabljajo: zadevni ukrep ni namenjen pospeševanju izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa, odpravljanju resne motnje v gospodarstvu države članice ali pospeševanju kulture in ohranjanju kulturne dediščine.
- (212) Člen 87(3)(a) in (c) Pogodbe vsebuje izjeme v zvezi s pomočjo za pospeševanje gospodarskega razvoja območij, kjer je življenjska raven izjemno nizka ali kjer je podzaposlenost velika. Grčija je regija, ki v celoti spada na področje uporabe člena 87(3)(a).
- (213) Kar zadeva letalske storitve, Komisija meni, da je cilje regionalne pomoči navadno lažje doseči z uvedbo obveznosti javne službe. V Grčiji obveznosti javne službe uvaja država za družbe, ki opravljajo storitve med otoki ter med celinskim delom Grčije in otoki, v nekaterih primerih, na tako imenovanih linijah z redkim prometom, pa lahko država te storitve odda zunanjemu ponudniku storitev, ki za njihovo opravljanje prejema nadomestilo. Komisija meni, da gre pri teh nadomestilih na splošno za nujno in ciljno usmerjeno podporo, in če je ponudnik izbran na podlagi preglednega in nediskriminacijskega postopka ter ne prejema prevelikega nadomestila, taka državna podpora navadno ne vzbudi pomislekov v zvezi z nezdržljivo državno pomočjo. To je veljalo za pogodbe družbe Olympic Aviation. V skladu s pogoji prestrukturiranja zdaj na teh linijah polete opravlja družba Olympic Airlines kot družba „naslednica“. Komisija glede na omejene razpoložljive informacije v zvezi z načinom prenosa teh javnih naročil za storitve z družbe Olympic Aviation na družbo Olympic Airlines ne more izključiti možnosti, da se postopki, ki jih določa Uredba Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti⁽²⁴⁾, pri obveznosti javne službe niso upoštevali. Vendar Grčija nikakor ne more uveljavljati izjeme iz člena 87(3)(a) za zneske, dodeljene družbi Olympic Airlines po njeni ustanovitvi.
- (214) Kar zadeva izjemo iz člena 87(3)(c) Pogodbe, ki se nanaša na pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, mora Komisija preučiti možnost uporabe te določbe v obravnavanem primeru. Pri tej preučitvi mora Komisija upoštevati veljavne smernice v zvezi z državno pomočjo v letalskem sektorju⁽²⁵⁾ in o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ UL L 240, 24.8.1992, str. 8.

⁽²⁵⁾ „Uporaba členov 92 in 93 Pogodbe ES ter člena 61 Sporazuma EGP za državne pomoči v letalskem sektorju“ (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽²⁶⁾ UL C 288, 9.10.1999, str. 2.

- (215) V zvezi s pomočjo, dodeljeno družbi Olympic Airlines z znižanjem stroškov za najem letal, se Komisija znova sklicuje na smernice o državnih pomoči v letalskem sektorju. Te smernice v točki 14 določajo, da neposredna pomoč za kritje izgub iz poslovanja navadno ni združljiva s skupnim trgov in da izjeme od splošne prepovedi državne pomoči za tako pomoč ni mogoče uporabiti. Smernice v nadaljevanju določajo, da je neposredna pomoč za tekoče poslovanje letalskih prog sprejemljiva samo v primeru obveznosti javne službe in pri pomoči socialnega značaja, ki se dodeli posameznim potrošnikom.
- (216) V tem primeru pomoč, ki jo je družbi Olympic Airlines dodelila grška država neposredno z najemi ali posredno prek družbe Olympic Airways, ne spada v nobeno od obeh kategorij sprejemljive pomoči za tekoče poslovanje letalskih prog. Poleg tega ustaljena sodna praksa v zvezi z državno pomočjo določa, da nova pomoč ne more biti združljiva s skupnim trgov, dokler pomoč, ki je predhodno veljala za nezakonito, ni poplačana, ker bi združeni učinki vseh pomoči znatno izkrivljali konkurenco na skupnem trgu⁽²⁷⁾. Ker je družba Olympic Airlines iz zgoraj navedenih razlogov naslednica oddelka za polete družbe Olympic Airways in zato tudi naslednica za namene izterjave, nova pomoč, dodeljena družbi Olympic Airlines, ne more biti združljiva, dokler predhodna pomoč ni povrnjena. Poleg tega Grčija z dodelitvijo pomoči krši svoje pretekle zaveze, da družbi Olympic Airways ne bo več dodeljevala pomoči (člen 1(e) odločbe iz leta 1994), posledično pa to velja tudi za njene družbe naslednice.
- (217) Čeprav grški organi niso trdili, da so zneski, ki jih je družba Olympic Airlines prejela po ustanovitvi, rezultat prestrukturiranja, in čeprav je Komisija ugotovila, da je družba Olympic Airlines vsaj v zvezi s povračilom pomoči, prejete pred izčlenitvijo, naslednica družbe Olympic Airways, bo Komisija zaradi celovitosti dodatno preučila pomoč, dodeljeno družbi Olympic Airlines, z vidika smernic za reševanje in prestrukturiranje podjetij iz leta 1999. Točka 7 teh smernic določa, da nova družba ni upravičena do pomoči za reševanje in prestrukturiranje, tudi če je njen finančni položaj negotov: zato ta pomoč ne more spadati v okvir teh smernic.
- (218) Skladno s tem pomoč, dodeljena družbi Olympic Airlines po ustanovitvi, ne izpolnjuje pogojev za izjemo iz člena 87(3)(c). Komisija ugotavlja, da je Grčija z znižanimi cenami podnajemov, sklenjenih z družbo Olympic Airlines, tej družbi nezakonito dodelila novo nepriglašeno pomoč.
- (ii) (a) Združljivost pomoči, dodeljene družbi Olympic Airways
- (219) Komisija je ugotovila, da znesek, za katerega so bila sredstva družbe Olympic Airlines precenjena in ki ga je grška država zatem izplačala družbi Olympic Airways, pomeni državno pomoč za Olympic Airways, zdaj pa mora preučiti zadevni ukrep z vidika člena 87(2) in (3) Pogodbe, v katerem so določene izjeme od splošnega pravila o nezdružljivosti iz člena 87(1).
- (220) Izjem iz člena 87(2) Pogodbe v tem primeru ni mogoče uporabiti: ta ukrep pomoči ni socialnega značaja, se ne dodeljuje posameznim potrošnikom, ni namenjen povrnitvi škode zaradi naravnih nesreč ali izjemnih dogodkov niti ni dodeljen gospodarstvu nekaterih območij Zvezne republike Nemčije, ki jih je prizadela delitev Nemčije.
- (221) Druge izjeme od splošne prepovedi državne pomoči so določene v členu 87(3). Izjeme iz členov 87(3)(b) in 87(3)(d) se v tem primeru ne uporabljajo: zadevni ukrep ni namenjen pospeševanju izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa, odpravljanju resne motnje v gospodarstvu države članice ali pospeševanju kulture in ohranjanju kulturne dediščine.
- (222) Člen 87(3)(a) in (c) Pogodbe vsebuje izjeme v zvezi s pomočjo za pospeševanje gospodarskega razvoja območij, kjer je življenjska raven izjemno nizka ali kjer je podzaposlenost velika. Čeprav je Grčija regija, ki v celoti spada na področje uporabe člena 87(3)(a), se ta določba ne more uporabljati iz razlogov, navedenih v odstavku 211.
- (223) Člen 87(3)(c) Pogodbe določa izjemo, ki se nanaša na „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“, in grški organi so zaprosili Komisijo, naj – če bi menila, da predplačilo ni bilo skladno z ravnanjem vlagatelja pod tržnimi pogoji in da torej to predplačilo pomeni državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe –, preuči, ali je mogoče ta ukrep obravnavati kot pomoč za reševanje.

⁽²⁷⁾ Sodba z dne 15. maja 1997 v zadevi *Textilwerke Degendorf* proti Komisiji, C-355/95, Recueil, str. II-2265.

(b) Morebitna pomoč za reševanje

(224) Zadevni znesek je bil izplačan med decembrom 2003 in majem 2004 in veljavne smernice za odločanje o združljivosti so torej Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999. V skladu s točko 104 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004⁽²⁸⁾ se za ukrepe, pri katerih je bila pomoč dodeljena pred 10. oktobrom 2004, uporabljajo smernice iz leta 1999.

(c) Uporaba smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 1999

(225) V točki 4 smernic iz leta 1999 je navedeno, da „v Skupnosti ne obstaja opredelitev podjetja v težavah“ in da „Komisija za podjetje šteje, da je v težavah, ko ni zmožno z lastnimi sredstvi ali sredstvi, ki jih lahko pridobi od svojih lastnikov/delničarjev ali upnikov, preprečiti izgub, ki bi brez zunanjega posredovanja državnih organov kratkoročno ali srednjeročno skoraj gotovo ogrozile obstoj družbe“.

(226) V nadaljevanju smernic je pojasnjeno, da je „za namene teh smernic podjetje v težavah, v vsakem primeru ne glede na velikost, zlasti v naslednjih okoliščinah: (a) v primeru družbe z omejeno odgovornostjo, pri kateri je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala, in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala“.

(227) V točki 6 je navedeno tudi, da so „običajni znaki podjetja v težavah naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi in stroški obresti, pa tudi zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“.

(228) Komisija ugotavlja, da je družba Olympic Airways kronično zadolžena in da je že izgubila precejšen del svojega odobrenega kapitala. Navaja, da so se davčne in socialnovarstvene obveznosti družbe Olympic Airways do grške države povečale z 273 milijonov EUR ob koncu leta 2002 na 522 milijonov EUR ob koncu leta 2003, ko je družba prejela predplačilo. Kot je že bilo navedeno, si družba ni bila sposobna zagotoviti finančnih sredstev na prostem trgu in ima le malo realnih možnosti za poplačilo svojih dolgov državi. Komisija lahko zato sklepa, da je družba Olympic Airways podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 1999.

(d) Pogoji za odobritev pomoči za reševanje

(229) Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 določajo pet kumulativnih pogojev, pod katerimi se lahko dodeli pomoč za reševanje. Komisija mora zato preveriti, ali so v obravnavanem primeru vsi ti pogoji izpolnjeni.

(230) Prvič, „pomoč za reševanje mora vključevati likvidnostno pomoč v obliki jamstev za posojilo ali v obliki posojil. V obeh primerih mora biti posojilo zagotovljeno po obrestni meri, ki je vsaj primerljiva z obrestno mero, ki jo plačujejo zdrava podjetja, in zlasti z referenčno mero Komisije; vsako posojilo je treba odplačati, vsako jamstvo pa mora prenehati v obdobju največ šestih mesecev po izplačilu prvega obroka podjetju.“

(231) V tem primeru je pomoč v obliki denarnega izplačila (opisanega kot „predplačilo“) v višini 130 312 450 EUR, ki ga je Grčija dodelila družbama Olympic Airways in Olympic Aviation, da bi jima, kot se zdi, pomagala pri prestrukturiranju po odcepitvi njenih oddelkov za polete in ustanovitvi družbe Olympic Airlines. V tem primeru se družbama Olympic Airways in Olympic Aviation obresti na posojilo ne obračunajo, znesek v višini 130 312 450 EUR pa bo državi poplačan neposredno iz prihodkov od prodaje v okviru privatizacije družbe Olympic Airlines, za katero Grčija zatrjuje, da ni v lasti skupine Olympic Airways. Če s prodajo družbe Olympic Airlines ne bo ustvarjenih dovolj sredstev za povračilo tega „predplačila“, se bodo za kritje razlike prodala druga sredstva družbe Olympic Airways. V teh okoliščinah torej ni mogoče sklepati, da je prvi pogoj iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 1999 izpolnjen.

(232) Drugič, pomoč mora biti „povezana s posojili, ki jih je treba vrniti v največ dvanajstih mesecih po izplačilu zadnjega obroka podjetju“. V tem primeru, kot je bilo navedeno zgoraj, zadevnega zneska ni mogoče ustrezno obravnavati kot posojilo družbama Olympic Airways in Olympic Aviation, ker je poplačilo odvisno od prodaje druge družbe. Znesek 130 312 450 EUR se je izplačal v obrokih med 24. decembrom 2003 in 13. majem 2004 glede na potrebe družb Olympic Airways in Olympic Aviation. Do danes, to je več kot eno leto pozneje, ni bil povrnjen noben obrok tega zneska, tako da drugi pogoj ne more biti izpolnjen. Glede na to, da zadevni ukrep ne izpolnjuje prvih dveh pogojev, je nadaljnja preučitev preostalih treh pogojev nepotrebna.

⁽²⁸⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

(233) Komisija ugotavlja, da je dodelitev pomoči družbi Olympic Airways v letu 2003 tudi v nasprotju s predhodnimi zavezami Grčije, da družbi Olympic Airways ne bo več dodelila pomoči (člen 1(e) odločbe iz leta 1994). Komisija meni, da zadevni ukrep ne izpolnjuje pogojev, zahtevanih v smernicah za reševanje in prestrukturiranje podjetij, da bi ga bilo mogoče obravnavati kot pomoč za reševanje.

(234) Komisija mora preučiti tudi druge ukrepe, ki jih je označila za državno pomoč, in sicer izplačila grške države družbi Olympic Airways v skupni vrednosti skoraj 57 milijonov EUR ter neplačevanje, ki ga je država dovolila tej družbi in zaradi katerega so se davčne in socialnovarstvene obveznosti navedene družbe povečale z 273 milijonov EUR konec leta 2002, ko je bilo izvedeno prestrukturiranje, na 627 milijonov EUR konec leta 2004. Izjem iz člena 87(2) ter člena 87(3)(a), (b) in (d) Pogodbe za družbo Olympic Airways ni mogoče uporabiti (glej odstavke od 219 do 221), zato mora Komisija presoditi, ali je mogoče v tem primeru uporabiti odstopanje iz člena 87(3)(c) Pogodbe.

(235) Kot je bilo že navedeno zgoraj, vsaka nova pomoč družbi Olympic Airways pomeni kršitev prejšnjih zavez, da Grčija družbi Olympic Airways ne bo več dodelila pomoči (člen 1(e) odločbe iz leta 1994). Kar je pomembnejše, dodelitev nove nezakonite pomoči je treba obravnavati glede na okoliščino, da je družba Olympic Airways v preteklosti že prejela pomoč, tako da sedanje stanje jasno kaže kršitev načela „prvič in zadnjič“, ki ga vsebujejo smernice o državni pomoči v letalskem sektorju in o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah. Poleg tega Komisija opozarja na sodno prakso Sodišča, v skladu s katero nova pomoč ne more biti združljiva s skupnim trgov, dokler ni poplačana pomoč, ki je bila predhodno razglašena za nezakonito ⁽²⁹⁾. Nova pomoč, dodeljena družbi, torej ne izpolnjuje pogojev za izjemo iz člena 87(3)(c).

(236) Komisija ugotavlja, da je Grčija s precenitvijo sredstev, prenesenih na družbo Olympic Airlines, družbi Olympic Airways dodelila nezakonito in nezdružljivo državno pomoč v višini te precenitve. Prav tako ugotavlja, da izplačila družbi Olympic Airways v skupni vrednosti skoraj 57 milijonov EUR ter zamude pri plačilih in neplačevanje davčnih in socialnovarstvenih obveznosti te družbe, ki jih je dopustila država, pomenijo nezdružljivo državno pomoč.

7. UPRAVIČENO PRIČAKOVANJE IN DRŽAVNA JAMSTVA

(237) Kar zadeva štiri finančne najeme v zvezi z letali A340-3000 in posojilo banke ABN Amro Bank, je več plačil opravila Grčija; jamstva grške države za družbo Olympic Airways v zvezi s temi posojili izhajajo iz obdobja pred odločbo iz leta 2002. Grčija trdi, da odločba iz leta 2002 ni vsebovala izrecne zahteve po začasnem odlogu ali prenehanju jamstev, ki jih je grška država zagotovila družbi Olympic Airways po letu 1998, ter da to implicitno pomeni, da je Komisija soglašala z nadaljevanjem teh jamstev in vsemi plačili, izvedenimi na njihovi podlagi. Komisija ne more sprejeti te izjave iz naslednjih razlogov.

(238) Komisija meni, da so operativni deli odločbe iz leta 2002 dovolj jasni in nedvoumni: „Člen 1: Pomoč za prestrukturiranje, ki jo je Grčija dodelila družbi Olympic Airways v obliki [...] (b) novih jamstev za posojila v skupni vrednosti 378 milijonov USD za posojila, dogovorjena pred 31. marcem 2001 za nakup novih letal in naložbe, ki so potrebne za premestitev družbe Olympic Airways na novo letališče v Spati; [...] se šteje za nezdružljivo s skupnim trgov v smislu člena 87(1) Pogodbe [...]“.

V zvezi z obveznostjo izterjave se v odločbi iz leta 2002 razlikuje med obdobjem 1994–1998 in obdobjem 1998–2002. V skladu s členom 14(1) Uredbe (ES) št. 659/1999 ⁽³⁰⁾ in v povezavi z obdobjem 1994–1998 je Komisija odločila, da za pomoč, dodeljeno pred 14. avgustom 1998, izterjava ni potrebna. Vendar je država zagotovila zadevna jamstva, ko je od navedenega datuma minilo že precej časa (oktobra 1999 za štiri letala, februarja 2001 pa za posojilo banke ABN Amro Bank).

(239) Vsekakor Komisija opozarja, da morajo zadevni ukrepi za to, da se sama izvršitev predhodno zagotovljenega državnega jamstva ne obravnava kot dodelitev nove pomoči, v celoti izpolnjevati pogoje prvotnega jamstva (kot so istovetnost upravičenca, roki, zavarovani znesek, potreba po predhodni objavi stečaja itd.). Če država članica izvede plačilo v zvezi z zajamčenim posojilom pod drugačnimi pogoji od tistih, ki jih je prvotno sprejela v fazi dodelitve, šteje Komisija to plačilo za novo pomoč, ki jo je treba priglasiti na podlagi člena 88(3). ⁽³¹⁾

(240) Natančneje, zdi se, da nedavna plačila grške države v zvezi z zgoraj navedenimi posojili niso izpolnjevala pogojev iz prvotnih jamstev, kot so jih takrat opisali grški organi. Na primer:

⁽³⁰⁾ „Komisija ne zahteva vračila pomoči, če bi bilo to v nasprotju s splošnim načelom prava Skupnosti.“

⁽³¹⁾ Glej Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki poroštev (UL C 71, 11.3.2000, str. 14).

⁽²⁹⁾ Zgoraj navedena zadeva *Deggendorf*, C-355/95.

- kar zadeva posojilo banke ABN Amro Bank, je vlada neposredno izvedla obročna plačila v višini približno 36 milijonov EUR namesto družbe, brez predhodnega neplačila ali predhodne objave stečaja ali plačilne nesposobnosti. Dejstvo, da je vlada od družbe naknadno zahtevala, naj zneske vrne, kaže, da to plačilo ni bilo samo izvršitev predhodno zagovljenega jamstva,
 - enaki pomisleki veljajo za posojila v zvezi s plačili za finančni najem letal v višini približno 11 milijonov EUR in z neposrednimi denarnimi plačili v višini približno 8 milijonov EUR,
 - poleg tega so bile posojilne pogodbe v zvezi s štirimi letali uradno spremenjene (preoblikovane), da bi država nadomestila družbo kot prejemnik posojila. Te pomembne spremembe so bile izvedene pred zadevnimi plačili,
 - kar zadeva predplačilo v višini 8 milijonov EUR pred spremembo dveh pogodb o najemu, je bil to očitno ukrep, ki ni bil predviden v prvotnem jamstvu.
- (241) Če so bile uvedene spremembe in če te spremembe niso bile nikoli priglašene Komisiji niti jih Komisija nikoli ni odobrila, ta plačila nedvomno pomenijo novo nezakonito pomoč. V fazi izvršitve te odločbe je Komisija pripravljena preučiti vsa naknadna stališča, ki bi jih grški organi predložili v zvezi z obročnimi plačili v višini približno 36 milijonov EUR za poplačilo posojila banke ABN Amro Bank ali plačilom v višini približno 11 milijonov EUR za pogodbo o najemu za nakup štirih letal in (ne)združljivostjo dela ali vseh teh plačil s pogoji prvotnih jamstev –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

1. Dejstvo, da sta družba Olympic Airways in Grčija od družbe Olympic Airlines sprejeli plačila za podnajem letal, ki so nižja od zneskov, plačanih na podlagi prvotnih pogodb o najemu, zaradi česar je imela družba Olympic Airways leta 2004 izgubo približno 37 milijonov EUR in zaradi česar je imela država do maja 2005 izgube približno 2,75 milijona EUR, pomeni, da je družba Olympic Airlines prejela nezakonito državno pomoč, ki je nezdružljiva s Pogodbo.

2. Grčija je družbi Olympic Airways dodelila nezakonito in nezdružljivo pomoč v znesku, za katerega je precenila sredstva družbe Olympic Airlines ob njeni ustanovitvi; po okvirni oceni Komisije znaša ta znesek približno 91,5 milijona EUR.

3. Zneski v skupni vrednosti približno 8 milijonov EUR, ki jih je grška država dodelila družbi Olympic Airways, in nekatera dodatna obročna plačila za bančno posojilo in finančni najem, ki jih je grška država poravnala namesto družbe Olympic Airways med majem 2004 in marcem 2005 – če ta plačila ne pomenijo samo izvršitve jamstev iz člena 1(b) Odločbe 2003/372/ES in s tem povezanih pogojev –, pomenijo nezakonito državno pomoč družbi Olympic Airways, ki je nezdružljiva s Pogodbo.

4. Dejstvo, da je Grčija družbi Olympic Airways nenehno dopuščala neplačevanje njenih davčnih in socialnovarstvenih obveznosti do države, ki so za obdobje med decembrom 2002 in decembrom 2004 znašale približno 354 milijonov EUR, pomeni, da je družba Olympic Airways prejela nezakonito državno pomoč, ki je nezdružljiva s Pogodbo.

Člen 2

1. Grčija od prejemnikov izterja pomoč iz člena 1.

2. Izterjava se izvede nemudoma in v skladu s postopki nacionalnega prava, če ti omogočajo takojšnjo in učinkovito izvršitev te odločbe. Pomoč, ki jo je treba izterjati, vključuje obresti od datuma, ko je bila nezakonita pomoč na voljo prejemniku, do datuma njenega vračila. Obresti se obračunajo na podlagi referenčne obrestne mere, ki se uporablja za izračun ekvivalenta regionalnih pomoči.

Člen 3

Grčija nemudoma prekine vsa nadaljnja plačila pomoči družbama Olympic Airways in Olympic Airlines.

Člen 4

Grčija v dveh mesecih od vročitve te odločbe obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih bo sprejela za uskladitev s členoma 2 in 3.

Člen 5

Ta odločba je naslovljena na Helensko republiko.

V Bruslju, 14. septembra 2005

Za Komisijo
Jacques BARROT
Podpredsednik

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 28. oktobra 2009

o državni pomoči C 16/08 (ex NN 105/05 in NN 35/07), ki jo izvaja Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske – Subvencije podjetjema CalMac in NorthLink za storitve v pomorskem prometu na Škotskem

(notificirano pod dokumentarno številko C(2009) 8117)

(Samo angleška različica je verodostojna)

(Besedilo velja za EGP)

(2011/98/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob pozivu zainteresiranim strankam, da predložijo pripombe v skladu z zgoraj navedenimi določbami ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) V pismu z dne 19. decembra 2003 je Združeno kraljestvo obvestilo Komisijo o ukrepih, ki jih je nameravala izvesti škotska vlada, da bi škotske prevoze s trajekti „uskladila s [svojim] razumevanjem evropskih predpisov v zvezi z pomorsko državno pomočjo“.
- (2) V pismih z dne 19. aprila 2004 in 30. junija 2004 je Združeno kraljestvo obvestilo Komisijo, da namerava škotska vlada izvesti dva javna razpisa za pogodbe za prevozne storitve do severnih in zahodnih otokov.
- (3) Komisija je od takrat prejela več uradnih pritožb in neuradnih pripomb zainteresiranih strank o domnevno nezdržljivi državni pomoči, dodeljeni podjetjem, ki izvajajo te prevozne storitve ⁽²⁾.
- (4) Po teh pritožbah je Komisija Združenemu kraljestvu poslala več zahtev po dodatnih informacijah v skladu s členom 5 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 (zdaj člen 88) Pogodbe ES ⁽³⁾ (v nadaljnjem besedilu: Postopkovna uredba), na katere so bili podani odgovori.
- (5) Dne 16. aprila 2008 se je Komisija odločila, da začne formalni postopek preiskave glede ukrepov državne

pomoči, povezanih s podjetji NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited in CalMac Ferries Limited ⁽⁴⁾.

- (6) Dne 16. julija 2008 je Združeno kraljestvo v odgovor na odločitev o začetku formalnega postopka preiskave poslalo svoje ugotovitve. V pismih z dne 22. decembra 2008 in 2. februarja 2009 je Združeno kraljestvo posredovalo dodatne informacije.
- (7) Komisija je po objavi svoje odločitve o začetku formalnega postopka preiskave prejela pripombe več zainteresiranih strani. Združeno kraljestvo je bilo pozvano, da na te pripombe odgovori.
- (8) Dne 11., 12. in 13. decembra 2008 se je Komisija sestala s predstavniki več zainteresiranih strani: NorthLink Ferries Limited, Cowal Ferries Limited, CalMac Ferries Limited, Pentland Ferries, Western Ferries (Clyde) Limited, Svet okrožja Orkney, Svet regij Argyll in Bute, Svet regije Inverclyde, škotski ministri in škotska vlada ter skupina za medsebojni pritisk.
- (9) Na podlagi dodatnih informacij, ki jih je prejela med formalnim postopkom preiskave, je Komisija sklenila, da del programa predstavlja obstoječo pomoč. Zato se je odločila, da sočasno s formalnim postopkom preiskave začne postopek sodelovanja, predviden v členu 17 Postopkovne uredbe.
- (10) Dne 17. marca 2009 se je Komisija sestala s predstavniki Združenega kraljestva. Na tem sestanku je Komisija v skladu s členom 17 Postopkovne uredbe državo članico obvestila o svojem mnenju, da del programa predstavlja obstoječo pomoč, in izrazila svoje predhodno stališče, da nekateri vidiki programa niso več združljivi s skupnim trgov. Organi države članice so lahko podali svoje pripombe o tem predhodnem stališču tako na sestanku kot kasneje v pisni obliki.
- (11) Dne 23. marca 2009 je Komisija od Združenega kraljestva zahtevala dodatne informacije. Te informacije so bile posredovane 15. maja 2009 in 3. julija 2009.

⁽¹⁾ UL C 126, 23.5.2008, str. 16.

⁽²⁾ S čimer sta bili začeti dve zadevi pod sklicema NN 105/05 in NN 35/07.

⁽³⁾ UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

⁽⁴⁾ Glej opombo 1.

2. OPIS

- (12) Ta zadeva se nanaša na zagotavljanje rednih prevozov s trajekti med škotskim kopnim in otoki ob zahodni in severni obali Škotske. Ti redni prevozi se trenutno zagotavljajo po pogodbah o izvajanju javne službe ⁽⁵⁾, izvajalci pa prejema nadomestilo za njihovo izvajanje.
- (13) Ker so pravni okvirji, ki urejajo javne službe, ki se opravljajo na zahodnih in severnih otokih, različni, upravičenci pa so ločeni pravni subjekti, se proge zahodnih in severnih otokov v nadaljnjem besedilu te odločbe obravnavajo ločeno.

2.1 ZAHODNI OTOKI

2.1.1 POMORSKE PROGE

- (14) Obstoječe trajektno proge na zahodnih škotskih otokih so prikazane na karti 1.

Karta 1:

Pomorske proge v zahodni Škotski



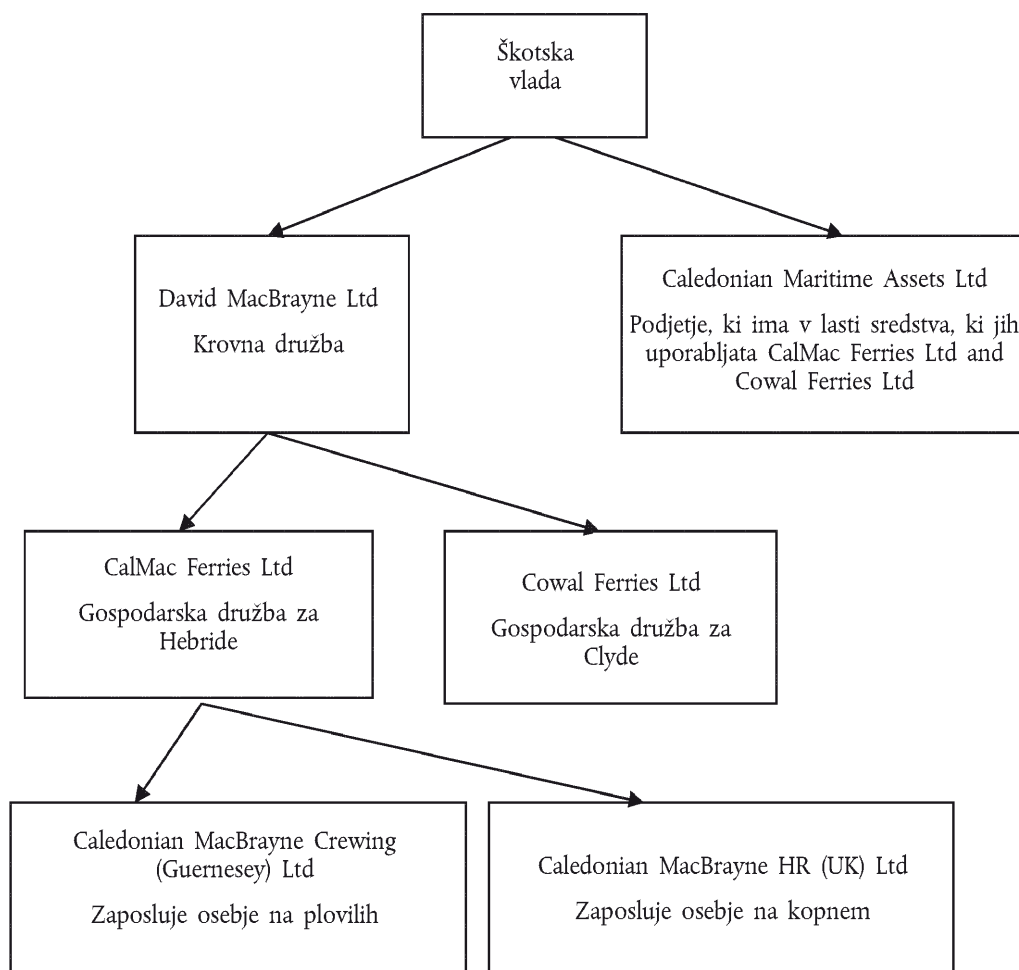
⁽⁵⁾ Z izjemo proge Gourock–Dunoon.

2.1.2 IZVAJALCI

2.1.2.1 **CalMac Ferries Ltd**

- (15) V 50. letih 20. stoletja sta na področju obalnih prevozov potnikov, pošte in tovora na zahodnih otokih ⁽⁶⁾ prevladovali dve podjetji v javni lasti: Caledonian Steam Packet Company Ltd in David MacBrayne Ltd.
- (16) Leta 1973 se je podjetje Caledonian Steam Packet Company Ltd združilo z delom podjetja David MacBrayne Ltd, tako da je nastalo podjetje Caledonian MacBrayne Ltd. Novo podjetje je bilo zadolženo za večino rednih prevozov na področju Firth of Clyde, zahodnega višavja in otokov.
- (17) Pred letom 2006 je bilo podjetje Caledonian MacBrayne Ltd v celoti v lasti države, zanj je bil zadolžen državni sekretar za Škotsko, po decentralizaciji leta 1999 pa škotska vlada.
- (18) Oktobra 2006 je bilo podjetje Caledonian MacBrayne Ltd prestrukturirano, tako da sta vloga lastništva plovil in kopenskih sredstev ter vloga opravljanja prevozov s trajekti postali ločeni. Nova struktura je prikazana na diagramu 1:

Diagram 1:

Obstoječa lastniška struktura

- (19) Prevozi s trajekti so bili preneseni na dve novi podjetji, CalMac Ferries Ltd in Cowal Ferries Ltd, ki sta bili ustanovljeni kot hčerinski družbi v celotni lasti podjetja David MacBrayne Ltd. Slednje je bilo pred tem mirujoče podjetje, v popolni lasti škotske vlade.

⁽⁶⁾ Notranji in Zunanji Hebridi ter otočje Firth of Clyde.

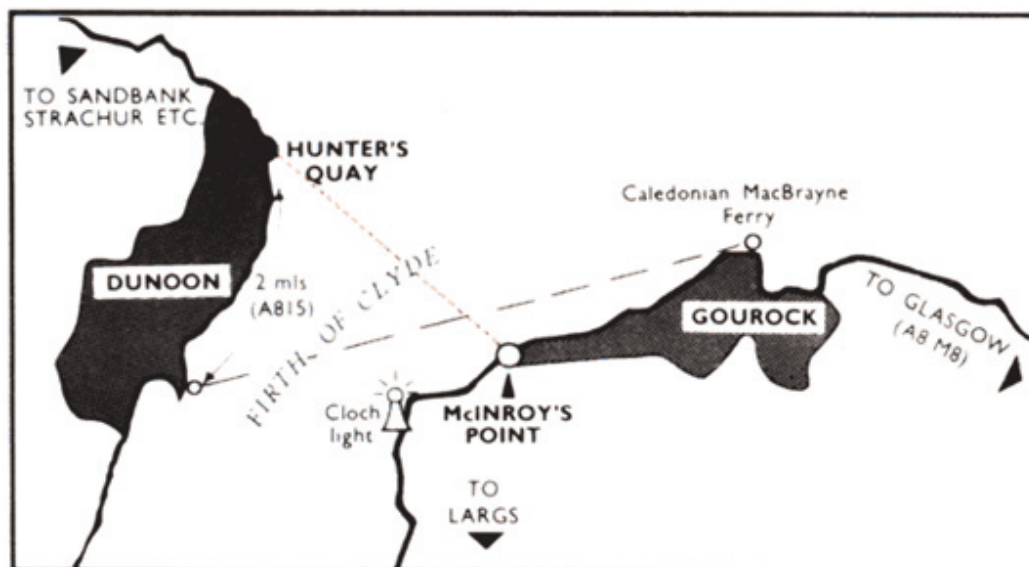
- (20) Podjetje CalMac Ferries Ltd je skupaj z dvema hčerinskima družbama, Caledonian MacBrayne Crewing (Guernsey) Ltd in Caledonian MacBrayne HR (ZK) Ltd, ki sta v njegovi popolni lasti in ki zaposlujeta osebje na plovilih oziroma osebje na kopnem, prevzelo prevoze do Hebridov.
- (21) Podjetje Cowal Ferries Ltd je prevzelo prevoze na reki Clyde.
- (22) Vzporedno s tem je podjetje Caledonian Maritime Assets Ltd (v nadaljnjem besedilu: CMAL) obdržalo lastništvo nad plovili in pomoli, ki se uporabljajo za opravljanje prevozov s trajekti na reki Clyde in Hebridih.
- (23) Po novi ureditvi podjetje CMAL oddaja plovila in pomole v zakup podjetjema CalMac Ferries Ltd in Cowal Ferries Ltd. Obenem ima v lasti in upravlja pristaniške zmogljivosti na skoraj polovici izmed 50 destinacij, kamor plujeta podjetji CalMac Ferries Ltd in Cowal Ferries Ltd. Podjetje CMAL je v neposredni popolni lasti škotske vlade.
- (24) Podjetje CalMac Ferries Ltd ima trenutno v zakupu od podjetja CMAL floto 29 plovil za zagotavljanje prevozov potnikov, vozil in pomorskih prevoznih storitev do otokov ob zahodni obali Škotske in v ustju reke Clyde. Še dve plovili sta zakupljeni posebej.
- (25) Tudi podjetje Cowal Ferries Ltd ima v zakupu tri plovila od podjetja CMAL.
- (26) Ker različna podjetja, omenjena zgoraj, pripadajo isti skupini in zaradi poenostavitve se v preostanku te odločbe izraz „CalMac“ uporablja za podjetja, ki so v lasti podjetja David MacBrayne Ltd, in v obdobju pred prestrukturiranjem za podjetja Caledonian MacBrayne Ltd, Caledonian Steam Packet Company Ltd in David MacBrayne Ltd.
- (27) Trenutno podjetje CalMac obratuje na 26 progah v mreži. Podjetje CalMac Ferries Ltd je v letu, končanem 31. marca 2006, na teh progah prevozilo 5,3 milijona potnikov, 1,1 milijona avtomobilov, 94 000 gospodarskih vozil in 14 000 avtobusov.

2.1.2.2 Western Ferries Ltd

- (28) Podjetje CalMac na progah, kjer obratuje, nima praktično nobene konkurence. Edini konkurent, Western Ferries Ltd, obratuje samo v ustju reke Clyde med Gourockom, ki se nahaja v Upper Firth of Clyde, in Dunoonom, ki se nahaja na škotskem polotoku Cowal, kot je prikazano na karti 2.

Karta 2:

Pomorske proge v ustju reke Clyde



- (29) Podjetje Western Ferries je začelo obratovati na progi Gourock–Dunoon leta 1973. Trenutno ima štiri plovila za vozila/potnike, ki opravijo več prevozov na dan, in zagotovi okrog 88 % prevozov avtomobilov, 86 % prevozov blaga in 68 % prevozov potnikov (7).

(7) Podatke je posredovalo podjetje Western Ferries Ltd.

2.1.3 OBVEZNOSTI JAVNE SLUŽBE

- (30) Splošni pravni okvir, ki predvideva finančno podporo za izvajanje prevozov s trajekti na Škotskem, je Zakon o prevozih na področju višavja in otokov iz leta 1960⁽⁸⁾, kot je bil spremenjen z razdelkom 70 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2001⁽⁹⁾ in razdelkom 45 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2005⁽¹⁰⁾. Ta pravni okvir je bil dopolnjen z „obvezami“ državnega sekretarja v dogovoru s podjetjem CalMac⁽¹¹⁾.
- (31) Ta pravni okvir je zelo splošen. Navaja le, da lahko škotski organi dajejo predplačila osebam v obliki dotacij ali posojil za namene, povezane s prevozom. Ne določa podrobno pogojev za dajanje takšnih predplačil. Obveza iz leta 1995 predvideva dotacije in posojila podjetju CalMac za izvajanje storitev pomorskega prometa, da bi ohranilo ali izboljšalo gospodarske ali socialne pogoje na področju višavja in otokov. S prihodki povezane dotacije so namenjene za pokrivanje primanjkljajev iz rednega poslovanja, medtem ko so kapitalske dotacije namenjene za naložbe, kot so nakup plovil ter dela na pomolih in v pristaniščih.
- (32) Vse podrobnosti javne storitve, kot so proge, upravičene do podpore, urejenost, pogostost, zmogljivosti, cene vozovnic in zneski subvencij, so določili škotski organi in jih sporočili podjetju CalMac v letnih dopisih.
- (33) Oktobra 2006 je potekla zadnja obveza iz leta 1995, ko se je podjetje CalMac prestrukturiralo. Od takrat do septembra 2007, ko je stopila v veljavo obstoječa pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007, ni bila podpisana nobena dodatna obveza.
- (34) Od septembra 2007 podjetje CalMac opravlja prevoze s trajekti po pogodbi o izvajanju javne službe iz leta 2007, zatem ko je zmagalo v postopku javnega razpisa⁽¹²⁾ (na razpisu je sodelovalo le še podjetje V-Ships, ki se je kasneje umaknilo iz postopka). Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007 zajema vse proge, na katerih

je do takrat obratovalo podjetje CalMac, razen Gourock–Dunoon, in opredeljuje vse podrobnosti obveznosti javne službe, ki jih je treba izpolniti. Storitve zajemajo prevoz potnikov, avtomobilov in blaga. Plovila, s katerimi se izvajajo storitve, so najeta od CMAL, podjetja, ustanovljenega oktobra 2006, katerega edina dejavnost je lastništvo in dajanje v zakup plovil.

- (35) V letih 2005–2006 je bil uveden javni razpis za progo Gourock–Dunoon, da bi našli izvajalce za neomejeno in nesubvencionirano službo. V začetni fazi so zanimanje pokazala tri podjetja (Western Ferries, CalMac in V-Ships), vendar na koncu ni nobeno vložilo ponudbe.
- (36) Dokler ni stopila v veljavo pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007, se nadomestilo za obratovanje na progi Gourock–Dunoon ni razlikovalo od nadomestila, ki se je plačevalo za druge proge, plačano je bilo namreč enkratno v kosu, brez zastave posameznih prog. Od začetka veljavnosti pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007 se subvencija za progo Gourock–Dunoon plačuje ločeno podjetju CalMac.
- (37) Obveznosti javne službe za to progo in zadevno nadomestilo so namenjeni samo za prevoz potnikov, medtem ko so gospodarska vozila izključena. Toda podjetje CalMac lahko opravlja prevoze za gospodarska vozila pod povsem tržnimi pogoji.
- (38) Odkar je bila proga Gourock–Dunoon izključena iz pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007, pravno podlago za nadomestilo, povezano s to progo, še vedno predstavlja Zakon o prevozih na področju višavja in otokov iz leta 1960, kot je bil spremenjen z razdelkom 70 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2001 in razdelkom 45 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2005.
- (39) V preteklosti je bila zagotovljena precejšnja neprekinjenost na progah, na katerih obratuje podjetje CalMac na področju zahodnih otokov. Vendar je prišlo do nekaterih sprememb zaradi odločitve škotskih organov, na primer do zaprtja ene proge po odprtju mostu, novih storitev na obstoječih progah in večje pogostosti. Na splošno so se zmogljivosti povečale zaradi zamenjave starih plovil z novimi, ki imajo večinoma večjo zmogljivost kot plovila, ki so bila zamenjana⁽¹³⁾. Tarife so se po navadi povečevale v skladu z inflacijo⁽¹⁴⁾.
- (40) Podjetje CalMac je do zdaj od škotskih organov prejelo naslednja plačila v povezavi s temi obveznostmi javne službe:

⁽⁸⁾ Besedilo tega zakona je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://www.opsi.gov.uk/RevisedStatutes/Acts/ukpga/1960/ukpga_19600031_en_1

⁽⁹⁾ Besedilo tega zakona je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2001/asp_20010002_en_1

⁽¹⁰⁾ Besedilo tega zakona je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: <http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2005/20050012.htm>.

⁽¹¹⁾ Te „obveze“ so bile zaveze državnega sekretarja, da bo zagotovil sredstva za prevoze s trajekti ob soglasju Finančnega ministrstva in v dogovoru s podjetjem CalMac. Več obvez je bilo podpisanih leta 1961, 1973, 1975 in 1995, vsaka pa je odražala predhodne strukture podjetja, odgovorne za storitve, ki so kasneje predstavljale osnovo za pogodbo o prevozih s trajekti na reki Clyde in Hebridih iz leta 2007. Besedilo obveze iz leta 1995 je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: <http://www.calmac.co.uk/policies/undertakingbysecretaryofstate.pdf>

⁽¹²⁾ Besedilo javnega razpisa je na voljo javnosti na naslednjem spletnem naslovu: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/161181/0043718.pdf>.

⁽¹³⁾ Od leta 1995 je flota pridobila enajst plovil.

⁽¹⁴⁾ Od leta 1995 so se cene povečale za 2 % do 5 % letno.

Preglednica 1:

Javna sredstva, dodeljena podjetju CalMac od leta 1995

(v milijonih GBP)

| | Dotacije za primanjkljaj | Kapitalske dotacije/posojila ⁽¹⁾ | Skupaj |
|-----------|--------------------------|---|--------|
| 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⁾ V posojila niso zajeta že izvedena odplačila posojil. Do leta 2002 so se nakupi novih plovil financirali s kombinacijo dotacij (75 %) in posojil (25 %). Od leta 2002 se vsi nakupi plovil financirajo izključno s posojili.

- (41) Kar zadeva progo Gourock–Dunoon, je Združeno kraljestvo zagotovilo finančne informacije, ki izkazujejo čisti prihodek dejavnosti javne službe (večinoma prevoz potnikov) in komercialnih dejavnosti (večinoma prevoz vozil), ki jih je podjetje CalMac opravilo od finančnega izračuna za leto 2002/2003:

Preglednica 2:

Izkaz uspeha javne službe in komercialnih dejavnosti podjetja CalMac na progi Gourock–Dunoon od leta 2002/2003

(v milijonih GBP)

| | Dejavnosti javne službe | | | Komerzialne dejavnosti | | | Skupaj |
|-----------|-------------------------|---------|---------------|------------------------|---------|---------------|---------------|
| | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Poslovni izid |
| 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) Zneski, navedeni v preglednici 2, izhajajo iz analitično knjigovodskega izračuna na podlagi zakonsko predpisanih izkazov. Komerzialni prihodki so večinoma prihodki iz prevoza vozil in potnikov v njih ⁽¹⁵⁾. Prihodki javne službe so pretežno iz naslova potnikov brez vozila. Na stroškovni strani se skupni stroški, kot so stroški zaposlenih, plovil in terminala, povezani s plovili, namenjenimi tako za prevoz potnikov kot vozil, delijo glede na povprečno zmogljivost plovila za vozila in za potnike brez vozila.

⁽¹⁵⁾ Predpostavlja se, da v enem avtomobilu povprečno potujeta dve osebi. Iz števila „voznih“ potnikov kot deleža v številu vseh potnikov se glede na skupne prihodke iz prevoza potnikov izračunajo prihodki iz prevoza potnikov za komercialne dejavnosti v primerjavi z dejavnostmi javne službe.

- (43) Dogovorjene postopke je izvedel revizor podjetja (KPMG LLP) na podlagi metodologije, računovodskih podrobnosti in vsebine izkazov. Zneski, poročani v preglednici 2 zgoraj ter v osnovnih knjigah in evidencah podjetja CalMac, se bistveno ne razlikujejo.

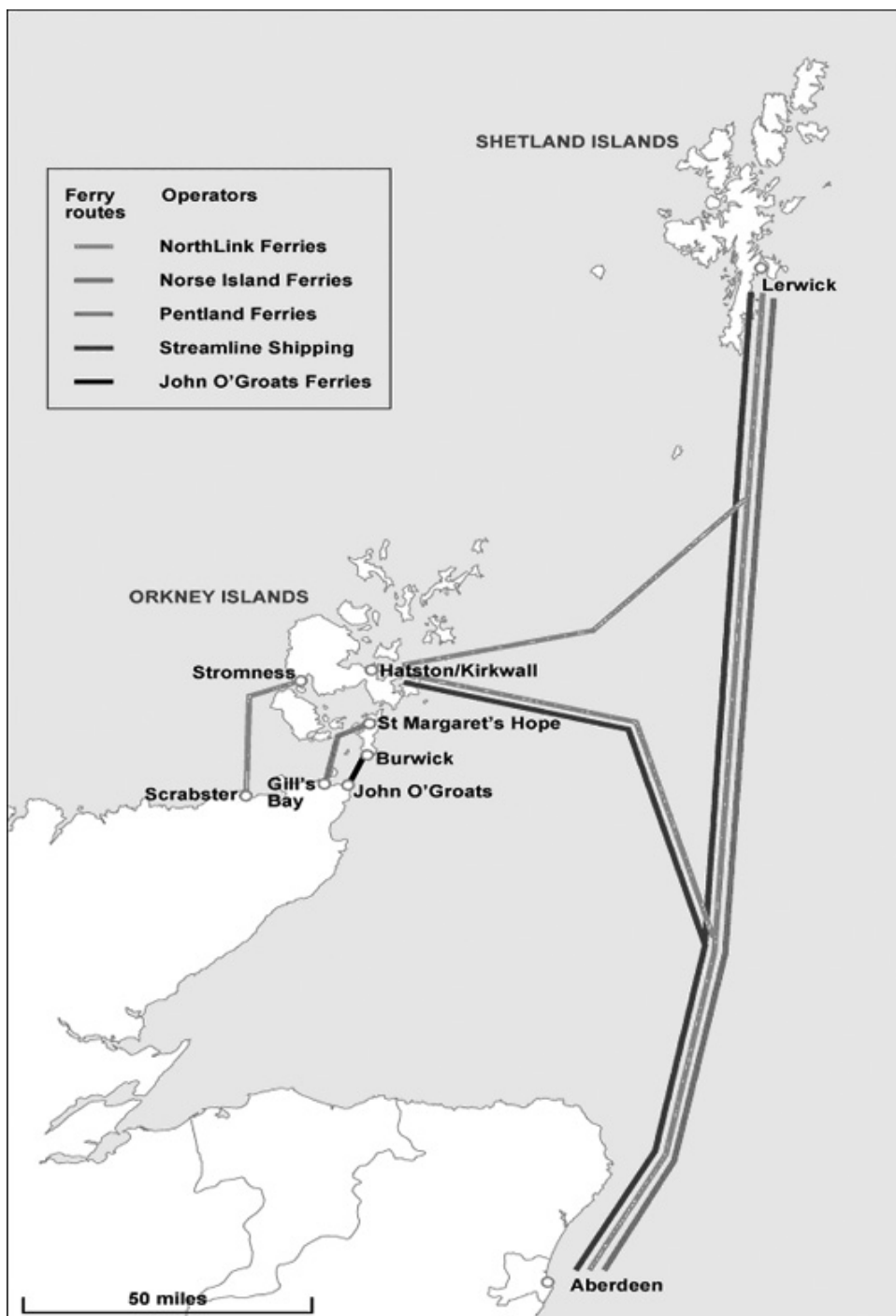
2.2 SEVERNI OTOKI

2.2.1 POMORSKE PROGE

- (44) Obstoječe trajektne proge na severnih škotskih otokih (arhipelaga Orkney in Shetland) so prikazane na karti 3.

Karta 3:

Pomorske proge v severni Škotski



2.2.2 IZVAJALCI

2.2.2.1 **NorthLink**

- (45) Podjetje NorthLink Orkney and Shetland Ferries Ltd (v nadaljnjem besedilu: NorthLink 1) je bilo ustanovljeno leta 2000 kot mešana družba Royal Bank of Scotland, ene izmed vodilnih bank v Združenem kraljestvu, in podjetja CalMac, ki sta imela vsak 50-odstotni delež.
- (46) Med letoma 2002 in 2006 je podjetje NorthLink 1 obratovalo na dveh progah po pogodbi o izvajanju javne službe: na trikotni progi med Aberdeenom (škotsko kopno), Kirkwallom (Orkney) in Lerwickom (Shetland) ter na krajši progi med pristaniščem Scrabster (škotsko kopno) in mestom Stromness (Orkney), prek Pentland Firth.
- (47) Skupni pomorski prevoz potnikov na teh dveh progah znaša letno okrog 300 000.
- (48) Leta 2006 je bilo ustanovljeno novo podjetje – NorthLink Ferries Ltd (v nadaljnjem besedilu: NorthLink 2) kot hčerinska družba v izključni lasti podjetja CalMac (ki je samo v izključni lasti škotske vlade). Podjetje NorthLink 2 je leta 2006 prevzelo obratovanje na navedenih dveh progah do severnih otokov ter večino sredstev in zaposlenih podjetja NorthLink 1. Obratuje po pogodbi o izvajanju javne službe, ki je bila podpisana 6. julija 2006 in velja do leta 2012.
- (49) NorthLink 2 trenutno upravlja dve kombinirani plovili za prevoz potnikov, avtomobilov in blaga ter dve za prevoz blaga in živine.
- (50) Podjetje NorthLink 1 še obstaja, vendar je v osnovi mirujoče podjetje brez rednih dejavnosti in z malo sredstvi.

2.2.2.2 **P&O Ferries**

- (51) Med letoma 1997 in 2002 je podjetje P&O Ferries obratovalo na dveh progah, kjer sta kasneje obratovali podjetji NorthLink 1 in 2 po pogodbi o izvajanju javne službe. Podjetje P&O Ferries na teh progah ne obratuje več.

2.2.2.3 **Pentland Ferries**

- (52) Od leta 2001 je podjetje Pentland Ferries dnevno obratovalo na progi med Gills Bay na škotskem kopnem in St. Margaret's Hope v Orkneyju. Podjetje Pentland Ferries opravlja dve službi prevoza potnikov, vozil in blaga ter trenutno prevozi okoli 80 % vse živine in nevarnega blaga med škotskim kopnim in Orkneyjski otoki.

2.2.2.4 **Streamline Shipping**

- (53) Od leta 1984 podjetje Streamline Shipping opravlja storitev prevoza kontejnerskega blaga na dva tedna med Aberdeenom in Lerwickom, pri čemer uporablja zakupljena tovorna plovila s tehnologijo dviganja LO-LO ali lastno kontejnersko ladjo. Leta 1987 je začelo opravljati tudi storitve prevoza kontejnerskega blaga od Aberdeena do Kirkwalla v Orkneyju z uporabo zakupljenih tovornih plovil s tehnologijo dviganja LO-LO (v nadaljnjem besedilu: LO-LO plovil).
- (54) Sredi leta 2008 je škotska vlada podjetju Streamline Shipping dodelila pogodbo o prevozu tovora za prevoz blaga do severnih otokov.

2.2.2.5 **John O'Groats Ferries**

- (55) Od leta 1971 podjetje John O'Groats Ferries opravlja turistične potniške prevoze s trajekti od John O'Groatsa na škotskem kopnem do Burwicka v Orkneyju. Podjetje John O'Groats Ferries svojo storitev opravlja le od maja do konca septembra.

2.2.2.6 **Norse Islands Ferries**

- (56) Med septembrom 2002 in junijem 2003 je podjetje Norse Islands Ferries upravljalo eno, občasno pa dve plovili, namenjeni samo prevozu blaga, med škotskim kopnim in Shetlandskimi otoki. Podjetje Norse Islands Ferries na tej progi ne obratuje več.

2.2.3 OBVEZNOSTI JAVNE SLUŽBE

- (57) Za dve progi severnih otokov veljajo obveznosti javne službe: za trikotno proggo med Aberdeenom (škotsko kopno), Kirkwallom (Orkney) in Lerwickom (Shetland) ter za krajšo proggo med pristaniščem Scrabster (škotsko kopno) in mestom Stromness (Orkney).
- (58) Za ti progi so bili razpisani trije javni razpisi, na podlagi katerih so bile sklenjene tri pogodbe o izvajanju javne službe med škotskimi organi in tremi izvajalci: P&O Ferries med letoma 1997 in 2002, NorthLink 1 med letoma 2002 in 2006 ter NorthLink 2 med letoma 2006 in 2012. Na prvih dveh razpisih so obveznosti javne službe zajemale samo prevoz potnikov (prevoz blaga ni bil subvencioniran, vendar tudi ni bil prepovedan). Pogodba za obdobje med letoma 2006 in 2012 pa vključuje tudi obveznost javne službe za prevoz blaga z določeno omejitvijo.

2.2.3.1 **Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 1997 s podjetjem P&O Ferries**

- (59) Škotski organi so junija 1995 izvedli odprt razpis za progi Aberdeen–Kirkwall–Lerwick in Scrabster–Stromness. Odločili so se, da podjetju CalMac ne bodo dovolili sodelovati na razpisu.

- (60) Na razpisu je škotska vlada izbrala podjetje P&O Ferries. Skladno s pogodbo o izvajanju javne službe je podjetju P&O Ferries pripadala letna dotacija, za katero je veljal „dogovor o vrnitvi neupravičenega nadomestila“, katerega namen je bil omejiti morebitne ugodnosti, če bi bil dobiček podjetja večji od predvidenega. Podjetje P&O Ferries je v obdobju med letoma 1997 in 2002 od škotskih organov za izvedbo pogodbe prejelo 55 milijonov GBP ⁽¹⁶⁾.
- (61) Po pogodbi o izvajanju javne službe je bila subvencija omejena na potnike, njihove avtomobile in druga vozila, kot so avtodomi in motorna kolesa.
- 2.2.3.2 Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2000 s podjetjem NorthLink 1**
- (62) Leta 1998 je škotska vlada odprla nov razpisni postopek za pogodbo o izvajanju javne službe na progah Aberdeen–Kirkwall–Lerwick in Scrabster–Stromness za obdobje 2002–2007.
- (63) Medtem ko je bilo v opredelitvi službe v okviru javnega razpisa navedeno, da bodo morali izvajalci zagotoviti zmogljivosti za prevoz blaga, se je pričakovalo, da se bo ta element storitve izvajal na komercialni podlagi, kar pomeni brez subvencije. Tako so lahko ponudniki določili natančen obseg storitev prevoza blaga, ki bo na voljo, čeprav bi morala zmogljivost zadostovati vsaj za obseg storitev, ki jih je takrat opravljalo podjetje P&O Ferries, vključno z razumnim povečanjem za predviden porast povpraševanja.
- (64) V okviru javnega razpisa je bila opredeljena konfiguracija proge in najmanjše število predpisanih plovb, vendar so morali ponudniki predlagati podrobne vozne rede. Cenovni načrt izbranega ponudnika je moral biti dogovorjen s škotsko vlado in objaviti je bilo treba najvišje tarife. Po pričakovanjih naj bi prvotne tarife ne bile bistveno višje od prevladujočih cen.
- (65) Novembra 1998 je trinajst izvajalcev ladijskih prevozov izrazilo zanimanje za javni razpis. Šest upraviteljev trajektov je bilo uvrščeno v ožji izbor, na koncu pa so junija 1999 trije predložili ponudbe: SERCO Denholm, P&O Ferries in NorthLink 1.
- (66) Škotska vlada je izključila ponudbo podjetja SERCO Denholm, ker je bila ta ponudba najvišja in tudi zato, ker je menila, da je nesprejemljiva zahteva ponudnika, da se mu dovoli prodati njegova plovila ali prenesti obstoječe zakupe na škotsko vlado ob poteku pogodbe.
- (67) Septembra 2000 je škotska vlada izbrala podjetje NorthLink 1 kot prednostnega ponudnika. Ponudba podjetja NorthLink 1 za osnovno subvencijo v višini 45,7 milijona GBP za petletno pogodbo je bila 14 milijonov GBP cenejša kot ponudba podjetja P&O. Predvideni stroški podjetja NorthLink 1 so bili višji kot predvideni stroški podjetja P&O Ferries, vendar je prvo predvidevalo okoli 8 milijonov GBP več prihodkov od prevoza potnikov in 13 milijonov GBP več iz naslova presežka blaga, ker je predvidevalo večji porast prometa. Podjetje NorthLink 1 je bilo v primerjavi s podjetjem podjetje P&O Ferries tudi pripravljeno sprejeti pogodbo, ki je predvidevala manj dobička.
- (68) Pogodba med podjetjem NorthLink 1 in škotsko vlado je bila podpisana decembra 2000. Po dodelitvi pogodbe je podjetje NorthLink 1 naročilo tri nove trajekte za potnike/vozila in kupilo rabljeno namensko tovorno plovilo.
- (69) Sprva je bilo predvideno, da bo imel novi izvajalec čas, da naroči in zgradi nova plovila, ki bi bila pripravljena za začetek obratovanja aprila 2002. Vendar pa je lahko podjetje NorthLink 1 začelo obratovati šele 1. oktobra 2002. Zaradi te zamude je škotska vlada podaljšala pogodbo o izvajanju javne službe s podjetjem P&O Ferries za šest mesecev.
- (70) Projekcija stroškov in prihodkov podjetja NorthLink 1, na kateri je temeljila njegova ponudba, se je izkazala za pretirano optimistično. Podjetje P&O Ferries je bilo edini izvajalec, ki je ponudil RO-RO storitev za prevoz potnikov, avtomobilov in blaga med škotskim kopnim in severnimi otoki med letoma 1997 in 2002. V svojih projekcijah je podjetje NorthLink 1 predvidelo tudi, da bo imelo monopol nad RO-RO prevozi.
- (71) Vendar se to ni uresničilo. Spomladi leta 2001 je novi izvajalec, podjetje Pentland Ferries, začel opravljati prevoze s škotskega kopna do Orkneyja in postopoma prevzel precejšen delež na trgu prevozov potnikov, avtomobilov in blaga na območju Orkneyja.
- (72) Julija 2002 je konzorcij treh cestnih prevoznikov blaga ⁽¹⁷⁾ najavil, da bodo oblikovali novo podjetje za prevoze s trajekti, Norse Island Ferries, v odgovor na cene prevozov, ki jih je objavilo podjetje NorthLink 1 leta 2001 in za katere so menili, da so previsoke v primerjavi s cenami, ki jih je pred tem nudilo podjetje P&O Ferries. V začetku septembra 2002 je podjetje Norse Island Ferries začelo izvajati dnevne RO-RO prevoze blaga med območjem Shetland in škotskim kopnim in v prvih mesecih obratovanja pokrivalo velik delež trga prevozov blaga.

⁽¹⁶⁾ Vir: Poročilo Revizijskega urada Škotske za december 2005 o pogodbi o prevozih s trajekti s podjetjem NorthLink. Poročilo je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://www.audit-scotland.gov.uk/docs/central/2005/nr_051222_northlink_ferry.pdf.

⁽¹⁷⁾ Ti trije cestni prevozniki blaga so opravili okoli 80 % prevozov blaga med Shetlandskimi otoki in škotskim kopnim, pri čemer je prevoze s trajekti zagotovilo podjetje P&O Ferries.

- (73) Zatem ko je podjetje Pentland Ferries najavilo novo storitev prevozov blaga, je podjetje NorthLink 1 zahtevalo pogovor s škotsko vlado o vplivu te nove konkurence na njegov finančni položaj. Podjetje NorthLink 1 je škotski vladi predložilo svoj poslovni model, da bi slednja lahko preučila vpliv konkurence na sposobnost preživetja podjetja. Na podlagi tega modela je podjetje NorthLink 1 sprva predvidelo skupni donos v višini 14,9 milijona GBP v času trajanja pogodbe. Zaradi spremenjenih okoliščin se je ta znesek spremenil v predvideno izgubo v višini 16,4 milijona GBP. Zato so se pojavili resni pomisleki glede solventnosti izvajalca in njegove sposobnosti izvajanja pogodbe. Po mnenju Združenega kraljestva je bil poglaviti dejavnik pri tem konkurenca, ki jo je predstavljalo podjetje Norse Island Ferries, saj je temu mogoče pripisati več kot 25,5 milijona GBP od skupno 31,3 milijona GBP slabšega poslovnega rezultata podjetja NorthLink 1.
- (74) Konkurenca na shetlandskem trgu prevozov blaga, ki jo je predstavljalo podjetje Norse Islands Ferries, se je končala v začetku junija 2003, ko se je to podjetje odločilo, da preneha poslovati. Tako je imelo podjetje NorthLink 1 možnost, da ponovno postane rentabilno. Škotska vlada se je zato odločila, da bo še naprej financirala podjetje NorthLink 1 skladno s pogoji pogodbe o izvajanju javne službe v prepričanju, da se bo zaradi prenehanja podjetja Norse Islands Ferries lahko pogodba iztekla do konca.
- (75) Toda poleti 2003 je podjetje NorthLink 1 obvestilo škotsko vlado, da ne more več realno izpolnjevati svojih pogodbenih obveznosti do izteka pogodbe o izvajanju javne službe, namreč do konca septembra 2007.
- (76) Škotska vlada je ob pomoči neodvisnih računovodij preučila finančni položaj podjetja in ugotovila, da je NorthLink 1 blizu postopka zaradi insolventnosti.
- (77) Po mnenju škotske vlade bi v primeru, če podjetju NorthLink 1 ne bi bile izplačane dodatne subvencije, obstajalo tveganje prekinitve prevozov do odrezanih krajev, če bi bil proti podjetju sprožen uradni postopek zaradi insolventnosti (ki bi ga lahko sprožili številni upniki). Dolgoročna prihodnost obveznosti javne službe bi bila odvisna od pripravljenosti stečajnega upravitelja, ki je bil imenovan za upravljanje podjetja. Stečajnega upravitelja ne bi zavezovale nobene pogodbene obveznosti podjetja, zato ne bi bil zavezan zagotavljati subvencionirane službe.
- (78) Dne 8. aprila 2004 je škotska vlada po stikih s službami Komisije naznanila, da namerava ponovno izvesti razpis za službo, in objavila obvestilo o javnem naročilu v *Uradnem listu Evropske unije* v zvezi s tem razpisom. Sočasno s tem novim razpisnim postopkom, ki bo podrobneje opisan v nadaljnjem besedilu, je škotska vlada izvedla več ukrepov, da bi v vmesnem obdobju zagotovila neprekinjenost prevozov do odrezanih krajev.
- 2.2.3.3 Zapisnik o spremembi, sklenjen s podjetjem NorthLink 1 iz leta 2004**
- (79) Dne 29. septembra 2004 je škotska vlada sklenila s podjetjem NorthLink 1 spremenjene dogovore o financiranju na podlagi zapisnika o spremembi (v nadaljnjem besedilu: zapisnik) pogodbe o izvajanju javne službe. V zapisniku je bil opredeljen sistem financiranja primanjkljaja, ki je zagotavljal, da je podjetje NorthLink 1 lahko izvajalo storitve do predaje pogodbe in skladno s standardom, določenim v njegovih specifikacijah. V zapisniku je bilo določeno tudi, da so lahko nekatera sredstva, ki jih je podjetje NorthLink 1 zakupilo ali imelo v lasti, na naslednjem javnem razpisu po presoji podjetja in po ocenjeni tržni vrednosti na voljo ponudnikom, ki bi jih želeli uporabiti za izvajanje storitev v okviru prihodnje pogodbe. Da bi se v tem obdobju ohranil proračunski nadzor, je zapisnik vključeval ukrepe za nadzor zmognosti podjetja NorthLink 1, da preseže dogovorjeni proračun brez soglasja škotske vlade.
- (80) Poleg tega je zapisnik predvideval omejene „spodbudnine“ v višini okoli 1,5 milijona GBP do 2 milijona GBP letno, pod predpostavko, da se dosežejo ali presežejo številni zahtevni cilji glede izvajanja storitev, stroškov in prihodkov. Prvi element spodbudnine bi bil izplačan pod pogojem, da so v celoti izpolnjeni številni cilji glede točnosti in zanesljivosti ter drugi cilji v zvezi z izvajanjem storitev. Namen tega elementa je bil nadomestiti in razširiti sistem kazni za izvajanje, vgrajen v prvotni sporazum. Drugi element bi bil izplačan ob prihranku stroškov/ustvarjenem prihodku v primerjavi s primerljivim proračunom, ki bi ga odobrili neodvisni računovodje škotske vlade.
- (81) Avgusta 2005 je generalni revizor Škotske prosil Revizijski urad Škotske, da preuči novo pogodbo o izvajanju javne službe, ki je bila dodeljena podjetju NorthLink 1. Revizijski urad Škotske je z zakonom določeni organ, ustanovljen aprila 2000 po škotskem Zakonu o javnih financah in odgovornosti iz leta 2000⁽¹⁸⁾ za opravljanje storitev za generalnega revizorja. Njegova naloga je zagotoviti, da je škotska vlada odgovorna za ustrezno, učinkovito in smotrno uporabo javnih sredstev.

⁽¹⁸⁾ Besedilo tega zakona je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://www.opsi.gov.uk/legislation/scotland/acts2000/asp_20000001_en_1.

- (82) V poročilu, ki ga je Revizijski urad Škotske ⁽¹⁹⁾ objavil decembra 2005, je navedeno, da je podjetje NorthLink 1 prejelo od škotske vlade 71 milijonov GBP v prvih treh letih pogodbe o izvajanju javne službe, in sicer v obdobju od oktobra 2002 do konca septembra 2005, v primerjavi z nadomestilom, ki je po pogodbi omejeno na 50,3 milijona GBP. V poročilu je 71 prejetih milijonov GBP razčlenjeno, kot sledi:
- (a) 33,6 milijona GBP osnovnega nadomestila po prvotni pogodbi;
- (b) 16,7 milijona GBP drugih plačil v skladu s pogoji prvotne pogodbe;
- (c) 18,2 milijona GBP dodatnih sredstev, da se ohrani zagotavljanje storitev; in
- (d) 2,5 milijona GBP za plačilo nekaterih predmetov zakupa, ki jih uporablja podjetje NorthLink 1, v enem obroku.
- (83) Na podlagi informacij, ki so bile posredovane organom Združenega kraljestva, je škotska vlada dala dodatno dotacijo podjetju NorthLink 1 v višini 21,6 milijona GBP v obdobju med septembrom 2005 in predajo pogodbe njegovemu nasledniku 6. julija 2006.
- (84) Združeno kraljestvo je zagotovilo finančne informacije, ki izkazujejo čisti prihodek dejavnosti javne službe (večinoma prevoz potnikov) in komercialnih dejavnosti (večinoma prevoz blaga), ki jih je podjetje NorthLink 1 opravilo od finančnega izračuna za leto 2002/2003 do finančnega izračuna za leto 2005/2006:

Preglednica 3:

Izkaz uspeha javne službe in komercialnih dejavnosti podjetja NorthLink 1 od leta 2002/03 do 2005/2006

(v milijonih GBP)

| | Dejavnosti javne službe | | | Komerencialne dejavnosti | | | Skupaj |
|--------------------------|-------------------------|---------|---------------|--------------------------|---------|---------------|---------------|
| | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Poslovni izid |
| 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⁾ V devetmesečnem obdobju do 6. julija 2006.

- (85) Zneski, navedeni v preglednici 3, izhajajo iz analitično knjigovodskega izračuna na podlagi zakonsko predpisanih izkazov. Komerencialni prihodki ustrezajo prihodku iz prevoza blaga in živine ⁽²⁰⁾. Prihodki javne službe zajemajo vladno financiranje in prihodke iz prodaje vozovnic. Na strani stroškov so skupni stroški, kot so pristaniške takse, stroški terminala in upravni stroški, razdeljeni glede na sorazmerno utež dejavnosti javne službe in komercialnih dejavnosti v teh stroških.
- (86) Dogovorjene postopke je izvedel revizor podjetja (KPMG LLP) na podlagi metodologije, računovodskih podrobnosti in vsebine izkazov. Zneski, poročani v pregled-
- nici 3 zgoraj ter v osnovnih knjigah in evidencah podjetja NorthLink 1, se ne razlikujejo bistveno.
- 2.2.3.4 Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2006 s podjetjem NorthLink 2**
- (87) Marca 2004 je Združeno kraljestvo obvestilo Komisijo, da namerava škotska vlada čim prej ponovno izvesti razpis za pogodbo o izvajanju javne službe.
- (88) Dne 8. aprila 2004 je škotska vlada javno naznanila, da namerava ponovno izvesti razpis za službo, in objavila obvestilo o javnem naročilu v *Uradnem listu Evropske unije* v zvezi z oddajo službe prek razpisa. Dne 27. maja 2004 je objavila osnutek opredelitve službe za razpis kot del posvetovanja.

⁽¹⁹⁾ Glej opombo 16.⁽²⁰⁾ Prevoz živine in blaga je bil zunaj obsega pogodbe o izvajanju javne službe.

- (89) V nasprotju z razpisom iz leta 2000 so bile na novem javnem razpisu ⁽²¹⁾ uvedene obveznosti javne službe za prevoz blaga. Izbrani ponudnik bi moral zagotoviti celovit RO-RO prevoz blaga, vključno z živino in nevarnim blagom, ter dodaten pomorski prevoz blaga med tednom na progi od Kirkwalla do Aberdeena. Tarife iz leta 2005 so predstavljale osnovo za leto 2006, ob upoštevanju indeksacije z uporabo indeksa cen življenjskih potrebščin. Tarife za splošni prevoz blaga je bilo treba zmanjšati na progah Aberdeen/Kirkwall/Lerwick v obe smeri, za okoli 19 % na progi med Kirkwallom in Aberdeonom in za 25 % na progi Shetlandskih otokov.
- (90) Podjetje NorthLink 1 je imelo v lasti sredstva, ki so bila pomembna za izvajanje pogodbe, na primer informacijsko tehnološko strojno opremo, rezervne dele in opremo za plovila, pristaniško opremo, pisarniško opremo, različne zaloge in prikolice za prevoz živine. Poleg tega je imelo tekoče zakupne pogodbe za tovorno plovilo, vlečna vozila in sistem za vozovnice. Ta sredstva in pogodbeni dogovori so bili na voljo vsem ponudnikom na podlagi ocenjene tržne vrednosti.
- (91) Dne 19. julija 2005 je škotska vlada pozvala k oddaji ponudb tri podjetja iz ožjega izbora. Posledično sta bili 30. novembra 2005 predloženi dve ponudbi, tretje podjetje pa se je umaknilo iz postopka oktobra 2005. Škotska vlada je 9. marca 2006 razglasila izbor prednostnega ponudnika – podjetja CalMac.
- (92) Ustanovljeno je bilo novo podjetje, NorthLink 2, kot hčerinska družba podjetja CalMac (ki je samo v celotni lasti škotske vlade), da bi izpolnjevalo pogodbo o izvajanju javne službe, dodeljeno podjetju CalMac, ki je bila podpisana 6. julija 2006. Pogodba o izvajanju javne službe je zajemala obdobje med letoma 2006 in 2012. Podjetje NorthLink 2 je leta 2006 prevzelo obratovanje

na dveh progah severnih otokov ter večino sredstev in zaposlenih podjetja NorthLink 1.

- (93) Združeno kraljestvo navaja, da je podjetje NorthLink 2 vsa želeno sredstva podjetja NorthLink 1 kupilo po dejanski ali ocenjeni tržni ceni.
- (94) Podjetje NorthLink 2 je v zvezi s pogodbo o izvajanju javne službe iz leta 2006 prejelo naslednja plačila od škotskih organov:

Preglednica 4:

Javna sredstva, dodeljena podjetju NorthLink 2 od leta 2006

(v milijonih GBP)

| | Dotacije za primanjkljaj | Kapitalske dotacije | Skupaj |
|--------------------------|--------------------------|---------------------|--------|
| 2006/2007 ⁽¹⁾ | 21,8 | 1,3 | 23,1 |
| 2007/2008 ⁽²⁾ | 28,0 | 2,0 | 30,0 |

⁽¹⁾ Zneski se nanašajo na obdobje od 6. julija 2006 (datum začetka veljave pogodbe o izvajanju javne službe) do 31. marca 2007.

⁽²⁾ Zneski se nanašajo na obdobje od 1. aprila 2007 do 31. marca 2008.

- (95) Podjetje NorthLink 2 ni izvajalo nobenih dejavnosti zunaj obsega pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2006 (ki zajema prevoz živine in blaga). Zato vse njegove dejavnosti veljajo za obveznosti javne službe. Združeno kraljestvo je posredovalo finančne informacije, ki izkazujejo čisti prihodek dejavnosti, ki jih je podjetje NorthLink 2 izvajalo od pogodbenega leta 2006/07. Za informativne namene so bili ti rezultati hipotetično razdeljeni med blago in potnike (in njihove avtomobile):

Preglednica 5:

Izkaz uspeha javne službe in komercialnih dejavnosti podjetja NorthLink 2 v letih 2006/2007 in 2007/2008 ⁽²²⁾

(v milijonih GBP)

| | Potniki in njihovi avtomobili | | | Blago | | | Skupaj |
|-----------|-------------------------------|---------|---------------|----------|---------|---------------|---------------|
| | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Prihodki | Stroški | Poslovni izid | Poslovni izid |
| 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) Zneski, navedeni v preglednici 5, izhajajo iz analitično knjigovodskega izračuna na podlagi zakonsko predpisanih izkazov.
- (97) Dogovorjene postopke je izvedel revizor podjetja (KPMG LLP) na podlagi metodologije, računovodskih podrobnosti in vsebine izkazov. Zneski, poročani v preglednici 5 zgoraj ter v osnovnih knjigah in evidencah podjetja NorthLink 2, se ne razlikujejo bistveno.

⁽²¹⁾ Povzetek javnega razpisa iz leta 2006 je na voljo na spletni strani škotske vlade na naslednjem naslovu: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/55971/0015831.pdf>.

⁽²²⁾ Zneski se nanašajo na pogodbeno leta, končana 30. junija. Zakonsko določena računovodska leta se končajo 31. marca.

2.2.4 CENE PREVOZOV

- (98) V preglednici 6 so prikazane cene prevozov blaga, ki jih od 1. januarja 2000 zaračunavata izvajalec pogodbe o izvajanju javne službe (RO-RO prevoz blaga) in podjetje Streamline Shipping (LO-LO prevoz blaga).

Preglednica 6:

Primerjava cen prevozov blaga na linearni meter, ki jih zaračunavata izvajalec pogodbe o izvajanju javne službe in podjetje Streamline Shipping⁽²³⁾

(GBP)

| Leto | Izvajalec pogodbe o izvajanju javne službe | | Streamline Shipping ⁽¹⁾ | |
|--------------------------------------|--|--------|------------------------------------|--------|
| | Shetland | Orkney | Shetland | Orkney |
| 2000 (cene P&O Ferries) | 43,70 | 37,90 | 37,05 | 31,62 |
| 2002 (informativne cene NorthLink 1) | 44,00 | 36,00 | | |
| 2002/2003 (cene NorthLink 1) | 36,00 | 25,50 | 33,69 | 29,40 |
| 2004 (cene NorthLink 1) | 38,50 | 27,50 | 34,87 | 28,86 |
| 2005 (cene NorthLink 1) | 39,45 | 28,20 | 33,24 | 30,29 |
| 2006 (cene NorthLink 1) | 40,60 | 29,00 | 40,43 | 32,07 |
| julij 2006 (cene NorthLink 2) | 30,60 | 23,50 | 40,43 | 32,07 |

(¹) Ker se cene za LO-LO prevoz ponavadi ne navajajo na linearni meter, je podjetje Streamline Shipping za namen primerjave izračunalo svoje cene glede na linearni meter.

- (99) Podjetje Streamline Shipping na podlagi objavljenih podatkov zatrjuje, da sta podjetji NorthLink 1 in NorthLink 2 spustili cene prevozov na raven, ki ni trajnostna za podjetje Streamline Shipping, kar je bilo mogoče samo zaradi subvencij, ki jih je prejel izvajalec javne službe za prevoz potnikov.
- (100) Združeno kraljestvo poudarja, da je primerjava, prikazana v preglednici 6, potencialno zavajajoča, ker podjetje Streamline Shipping ne zaračunava glede na linearni meter⁽²⁴⁾. Trdijo, da LO-LO in RO-RO prevozi predstavljajo različne segmente trga prevozov blaga do severnih otokov, čeprav lahko pride do prekrivanja pri uporabi teh dveh storitev. LO-LO storitve so manj nujne, zato se prevoz opravlja samo dvakrat na teden, tovor pa ima običajno manjšo vrednost. Zato Združeno kraljestvo trdi, da je vsaka primerjava teh dveh storitev umetna in da je težko sklepati na podlagi kakšne koli takšne primerjave.
- (101) Podjetje NorthLink 1 je decembra 2001 – pred izvedbo pogodbe o izvajanju javne službe – navedlo, da bo za prevoz priklopnikov do Shetlanda oziroma Orkneyja računalo 44 GBP in 36 GBP na linearni meter. Te cene so upravičene glede na to, da je moralo podjetje NorthLink 1 zaračunati ceno, ki je bila komercialno trajnostna in sprejemljiva za trg. Navedeno je bilo tudi, da bodo te cene nespremenjene pet let. Podjetje NorthLink 1 je izjavilo, da ne more „podpirati razmer, v katerih mi [NorthLink 1] prevažamo priklopnike zastoj ali za zelo nizke zneske“. Obenem je podjetje NorthLink 1 poudarilo, da njegovi prevozi blaga niso subvencionirani.
- (102) Podjetje Streamline Shipping navaja, da se je podjetje NorthLink 1 odzvalo na konkurenco, ki jo predstavljata podjetji Streamline Shipping in Norse Island Ferries, tako da je leta 2002, ob samem začetku veljavnosti svoje pogodbe, bistveno znižalo cene (na 36 GBP in 25,50 GBP na linearni meter za priklopnike do Shetlanda oziroma Orkneyja), ki jih je podjetje NorthLink 1 pred tem navedlo kot komercialno trajnostne. Podjetje Streamline Shipping in Norse Island Ferries sumita, da je podjetje NorthLink 1 opravljalo prevoze blaga pod ceno.
- (103) Podjetje NorthLink 1 je decembra 2003 uvedlo posebne znižane cene:
- (a) posebno ceno za prazne priklopnike;
 - (b) posebno pavšalno ceno v višini 200 GBP za manj nujno blago, ki se prevažata med Aberdeenom in Kirkwallom (tako imenovana „posebna nedeljska ponudba“), in
 - (c) komercialno shemo rabatov za prevoz s popusti do 10 % glede na število upravičenih kvadratnih metrov, prepeljanih na mesec.

⁽²³⁾ Vir: Streamline Shipping.

⁽²⁴⁾ LO-LO prevoz ponavadi vključuje razvrščanje in združevanje posameznih tovorov v skupine, vključno s posamičnim blagom ali paletami, ki se pogosto ponovno naložijo na kontejner in nato na tovorno plovilo.

- (104) Odkar je začelo podjetje NorthLink 2 izvrševati tretjo pogodbo o izvajanju javne službe julija 2006, se je komercialni pritisk na podjetje Streamline Shipping domnevno še povečal. Po navedbah podjetja Streamline Shipping je takratni minister za promet ob dodelitvi nove pogodbe o izvajanju javne službe najavil, da se bodo cene prevozov od Aberdeena do Shetlanda zmanjšale za 25 % in do Orkneyja za 19 %. Podjetje Streamline Shipping navaja, da je bilo to mogoče le zaradi večje letne subvencije za podjetje NorthLink 2.
- (105) Po navedbah podjetja Streamline Shipping so standardne cene, ki jih je zaračunavalo podjetje NorthLink 2, znašale 30,60 GBP na linearni meter za Shetland in 23,50 GBP na linearni meter za Orkney. Te cene je treba primerjati s 40,43 GBP na linearni meter za Shetland in 32,07 GBP na linearni meter za Orkney, ki jih je zaračunavalo podjetje Streamline Shipping. Poleg tega sta domnevno ostali v veljavi koncesiji za prazne priklopnike in „posebno nedeljsko ponudbo“, cene, ki jih je nudilo podjetje NorthLink 2, pa so se zmanjšale za do 73 %.
- (106) Podjetje Streamline Shipping trdi, da se je v preteklosti trudilo biti konkurenčno, tako da je nižalo cene, vendar zaradi obsega zmanjšanj cen, ki jih strankam nudi podjetje NorthLink 2, ta strategija ni več mogoča. Če želi pokriti svoje stroške, podjetje Streamline Shipping ocenjuje, da mora zaračunati 36,67 GBP na linearni meter. Ta cena pa je višja od cene, ki jo trenutno nudi podjetje NorthLink 2.
- (107) Podjetje Pentland Ferries trdi, da je podjetje NorthLink 2 izvajalo shemo popustov za prebivalce Orkneyja, imenovano „prijatelji in družinski člani“, ki ima zelo škodljiv učinek na konkurenčno storitev, ki jo opravlja podjetje Pentland Ferries, zlasti od začetka delovanja novega katarana Pentalina podjetja Pentland Ferries marca 2009. Trdi namreč, da je v letih 2008/2009 podjetje NorthLink dajalo popust zelo številnim „prijateljem in družinskim članom“ in tako na splošno učinkovito zmanjšalo cene prevozov potnikov in škodilo konkurenčni storitvi, ki jo opravlja podjetje Pentland Ferries.
- (108) Shema popustov je namenjena otočanom, ki izberejo do 6 gospodinjstev družinskih članov in prijateljev, živečih zunaj Orkneyja in Shetlanda, ki so upravičeni do 30 % popusta na prevoze, ki jih opravlja podjetje NorthLink (25).
- (109) Organi Združenega kraljestva so pojasnili, da je imelo leta 2008 le 4 952 potnikov ugodnosti od te sheme popustov, ki je na voljo samo zunaj sezone in v predsezoni. Ker je podjetje NorthLink 2 leta 2008 prepeljalo 295 913 potnikov, predstavlja shema popustov le 1,6 % prevozov podjetja NorthLink 2. Skupni prihodki iz te sheme (za vse upravičene potnike in avtomobile) so leta 2008 znašali okoli 95 000, kar v primerjavi s skupnimi prihodki iz vozovnic za leto 2008 v višini okrog 20 milijonov GBP pomeni manj kot 0,5 % skupnih prihodkov. Organi Združenega kraljestva trdijo, da shema popustov s tako omejenim obsegom verjetno nima pomembnega vpliva na komercialne interese podjetja Pentland Ferries.
- (110) Objavljene tarife za prevoz potnikov podjetij NorthLink 2 (Scrabster–Stromness) in Pentland Ferries (Gill's Bay–St Margaret's Hope) so trenutno sledeče (26):

Preglednica 7:

Primerjava objavljenih cen prevoza potnikov med izvajalcem pogodbe o izvajanju javne službe in podjetjem Pentland Ferries

(GBP)

| | NorthLink 2 | | | Pentland Ferries | |
|------------------------------|------------------|----------------|-------------------|------------------|---------------------|
| | Zunaj sezone (1) | Predsezona (2) | Glavna sezona (3) | do 31.3.2009 | 1.4.2009–31.10.2009 |
| POTNIKI | | | | | |
| Odrasli | 13,80 | 15,00 | 16,10 | 10,00 | 13,00 |
| Otroci (5–15 let) | 6,90 | 7,50 | 8,10 | 5,00 | 6,00 |
| Dojenčki (0–4 leta) (4) | BREZPLAČNO | | | | |
| VOZILA | | | | | |
| Avtomobil in avtodom (< 6 m) | 43,60 | 44,80 | 48,20 | 25,00 | 30,00 |
| Motorno kolo | 13,20 | 15,00 | 16,70 | 10,00 | 11,00 |

(1) Zunaj sezone: januar, februar, marec, november, december (razen od 19. decembra do 8. januarja).

(2) Predsezona: april, maj, junij, september, oktober, 19. december–8. januar.

(3) Glavna sezona: julij, avgust.

(4) Podjetje Pentland Ferries ne zaračunava prevoza otrokom do 5. leta starosti.

(25) Vir: spletna stran podjetja NorthLink (www.northlinkferries.co.uk).(26) Vir: spletni strani podjetij (www.northlinkferries.co.uk in www.pentlandferries.co.uk).

(111) Zainteresirana stranka je trdila tudi, da podjetje North-Link 2 ponuja nočitev z zajtrkom v Orkneyju (ko ladja ponoči ne pluje) kot komercialno dejavnost po cenah, ki ne pokrijejo stroškov, kar vpliva na hotele, ki ponujajo nočitev z zajtrkom.

2.3 RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

2.3.1 ZAHODNI OTOKI

2.3.1.1 *Obstoj državne pomoči*

(112) V zvezi s plačili državne pomoči podjetju CalMac do podpisa pogodbe iz leta 2007 je Komisija v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave izrazila dvome o tem, ali ta plačila izpolnjujejo merila, določena v zadevi Altmark ⁽²⁷⁾, in posledično ne sodijo v koncept državne pomoči v skladu s členom 87(1) Pogodbe.

(113) Komisija je namreč dvomila, ali: so bile obveznosti javne službe, naložene podjetju CalMac, jasno opredeljene; so bili parametri za izračun nadomestila določeni objektivno in pregledno pred naložitvijo obveznosti javne službe; je podjetje CalMac prejelo prekomerno nadomestilo za stroške iz naslova izpolnjevanja obveznosti javne službe; je bila višina potrebnega nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi jih utrpelo tipično in dobro vodeno podjetje pri izpolnjevanju teh obveznosti, upoštevajoč ustrezne prejeme in zmerni dobiček.

(114) Komisija je predhodno sklenila, da bi zadevna plačila podjetju CalMac do podpisa pogodbe iz leta 2007 lahko predstavljala prednost in s tem državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES.

(115) Kar zadeva pogodbo o izvajanju javne službe iz leta 2007 s podjetjem CalMac, Komisija ni imela dovolj informacij, da bi oblikovala predhodne sklepe o obstoju državne pomoči, in je od organov Združenega kraljestva zahtevala, da predložijo zahtevane informacije.

(116) Komisija je ugotovila, da nekatere zainteresirane stranke menijo, da je povezovanje vseh prog, razen proge med Gourockom in Dunoonom, neprimerno in pomembno

omejilo konkurenco med javnim razpisom, saj je bilo domnevno samo podjetje CalMac sposobno dati ponudbo, ki zajema celoten sveženj. Komisija je tudi izpostavila vprašanje, ali je pogoj, da mora uspešen ponudnik zakupiti plovila podjetja CMAL, morda predstavljal prednost za podjetje CalMac.

(117) V tem primeru bi Komisija menila, da pogodba ni bila dodeljena prek resnično odprtega in nediskriminacijskega postopka javnih naročil. To bi lahko privedlo do situacije, v kateri bi škotski organi plačali višje nadomestilo za zadevne obveznosti javnih storitev kot sicer, in s tem do obstoja državne pomoči v smislu člena 87(1) Pogodbe.

2.3.1.2 *Združljivost s skupnim trgom*

(118) V otvoritveni odločitvi je Komisija izrazila mnenje, da člen 86(2) Pogodbe predstavlja ustrezno pravno podlago za oceno združljivosti ukrepa s skupnim trgom ⁽²⁸⁾.

(119) Komisija je izrazila dvome o izpolnitvi pogojev iz njene Odločbe o uporabi člena 86(2) Pogodbe za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: Odločba SSGP) ⁽²⁹⁾.

(120) Da bi bile subvencionirane storitve združljive s členom 86(2) Pogodbe, morajo ustrezati pristnim in legitimnim storitvam splošnega gospodarskega pomena (v nadaljnjem besedilu: SSGP), zanje mora biti ustrezno pooblaščen upravičenec in nadomestilo ne sme imeti nesorazmernih učinkov na konkurenco in trgovanje.

(121) V otvoritveni odločitvi je Komisija zavzela predhodno stališče, da so bile storitve, za katere je bilo pooblaščen podjetje CalMac, legitimne SSGP, vendar zaradi pomanjkanja dokazov ni mogla presoditi, ali je bila sama pooblastitev ustrezna in ali je bila pomoč, dodeljena podjetju CalMac, sorazmerna z njenim ciljem, zato ni mogla presoditi, ali je bila možna državna pomoč združljiva s skupnim trgom.

⁽²⁸⁾ Glej opombo 1.

⁽²⁹⁾ Odločba Komisije z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena (UL L 312, 29.11.2005, str. 67).

⁽²⁷⁾ Sodba Sodišča Evropskih skupnosti z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00 – *Altmark Trans & Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] (UL C 226, 20.9.2003, str. 1) Recueil, str. I-7747.

2.3.2 SEVERNI OTOKI

2.3.2.1 **Obstoj državne pomoči**

- (122) Komisija je zavzela predhodno stališče, da financiranje podjetja NorthLink 1 po zapisniku verjetno ne bo izpolnilo četrtega merila Altmark, ki določa, da je treba stopnjo nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi v tipičnem podjetju, ki je dobro vodeno, nastali pri izpolnjevanju obveznosti javne službe. Zato zadevna plačila verjetno predstavljajo državno pomoč skladno s členom 87(1) Pogodbe.
- (123) Kar zadeva podjetje NorthLink 2, je Komisija zahtevala pojasnila o prenosu sredstev s podjetja NorthLink 1 in o skladnosti pogodbe iz leta 2006 s štirimi merili Altmark. Prisotnost državne pomoči torej ni bila izključena.

2.3.2.2 **Združljivost s skupnim trgom**

- (124) Komisija v svoji odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave ni mogla opredeliti osnove za združljivost možne državne pomoči za podjetje NorthLink 2 prek morebitnega prenosa sredstev s podjetja NorthLink 1 pod tržno ceno.
- (125) V zvezi z možno državno pomočjo, dodeljeno podjetju NorthLink 1 po pogodbi iz leta 2000 in zapisniku, ter podjetju NorthLink 2 po pogodbi iz leta 2006 bi se lahko storitve, ki jih opravljata ti podjetji, štele za legitimne SSGP, pooblastitvi pa za ustrezni. Nasprotno pa je zaradi pomanjkanja zadostnih dokazov dvomljivo, ali je bila možna državna pomoč, dodeljena podjetjema NorthLink 1 in 2, sorazmerna z razglašenim ciljem pomoči.

3. PRIPOMBE ZAJINTERISIRANIH STRANK

- (126) V časovnem okvirju, ki je določen v členu 6(1) Postopkovne uredbe, je Komisija prejela pripombe več zainteresiranih strank. V skladu s členom 6(2) Postopkovne uredbe so se organi Združenega kraljestva lahko odzvali na pripombe, ki so jih prejeli od zainteresiranih strank v tem časovnem okvirju. Svoja stališča so predložile naslednje zainteresirane stranke: Evropska federacija delavcev v prometu, g. James Knight iz podjetja TSL contractors Limited, Western Ferries, g. John Rose, Streamline Shipping, profesor dr. Alfred J. Baird z Univerze Napier, Pedersen Consulting, g. James Knight in g. Andy Knight (v imenu Isle of Mull Ferry Company Limited), McGill's Bus Service Limited in še dve stranki, ki sta prosili, da njuna identiteta in vsebina pripomb ostaneta zaupni.
- (127) Pripombe podjetja *Streamline Shipping* so podobne kot pripombe, ki jih je isto podjetje podalo v svoji pritožbi julija 2004. Po njegovem mnenju je finančna kriza podjetja NorthLink 1 neposreden rezultat lastne strategije podjetja, da bi škodilo konkurenci, sprva podjetju Norse

Island Ferries in posledično podjetju *Streamline Shipping*, tako da je bistveno znižalo cene prevozov na brez primere nizke ravni. Zaradi te strategije je vlada vložila več sredstev, kot je bilo potrebno za izpolnitev obveznosti javne službe. Podjetje citira poročilo generalnega revizorja iz decembra 2005, v katerem je navedeno, da „sta bila raven cen prevozov in posledična konkurenca s strani Norse Island Ferries eden od ključnih dejavnikov, ki so prispevali k finančnim težavam podjetja NorthLink 1“ in da „je zakup dodatnega (tovornega) plovila, ki naj bi zagotovilo ustrezno zmogljivost glede na povpraševanje, ustvaril situacijo, ko je zmogljivost prevozov dejansko celo presejala povpraševanje. Dodatni stroški obratovanja dodatnega plovila so presegle dodatne ustvarjene prihodke in prispevali k težavam z denarnim tokom“.

- (128) Kar zadeva NorthLink 2, podjetje *Streamline Shipping* trdi, da so njegova plovila premalo izkoriščena. Po trditvah naj bi napovedano zmanjšanje tržnih cen podjetja NorthLink 2 za 25 % do Shetlanda in 19 % do Orkneyja v primerjavi s cenami podjetja NorthLink 1 zelo škodilo podjetju *Streamline Shipping*.
- (129) Podjetje *Western Ferries* je ponovno izrazilo svoje pomisleke glede subvencij, ki se plačujejo podjetju *CalMac* za obratovanje na progi *Gourock–Dunoon*. Po mnenju podjetja *Western Ferries* je ta proga poslovno privlačna, kar dokazuje njeno donosno obratovanje. Meni tudi, da merila Altmark niso izpolnjena, ker je znesek subvencije višji, kot je potrebno izključno za prevoz potnikov z uporabo plovila, namenjenega samo prevozu potnikov (ocenjeni presežek 1,3 milijona GBP). Po trditvah naj bi se pomoč uporabljala tudi za subvencioniranje prevozov vozil, na primer, cene prevozov vozil so ostale nespremenjene kljub višjim cenam goriva (podjetje *CalMac* je leta 2009 povečalo cene samo za 3,8 %, tj. 1 % manj, kot je znašala inflacija). Poleg tega v nasprotju z mrežama *NorthLink* in *CalMac* za to progno ni bil objavljen razpis, zato ni v skladu z zahtevami EU. Nadalje podjetje *Western Ferries* meni, da je bil nedavni razpis za mrežo podjetja *CalMac* preveč določevalen in da povezovanje vseh prog ni potrebno. V takšnih pogojih je lahko ponudbo predložilo samo podjetje *CalMac*.
- (130) Kar zadeva finančno preglednost podjetja *CalMac*, naj bi po trditvah poročani stroški proge *Gourock–Dunoon* (4,2 milijona GBP v letu do marca 2008) podcenjevali dejanske celotne stroške službe, saj niso bile upoštevane obveznosti za pokojnino v zvezi s posadko, stroški, ki si jih medsebojno zaračunavajo podjetja iz naslova skupnih funkcij na sedežu podjetja, so nepregledni in dnevni stroški zakupa plovila so izkazani v bistveno prenizkem znesku. Ni dokazov, da je škotska vlada aktivno spremljala morebitno navzkrižno subvencioniranje posla z vozili.

- (131) V nasprotju s situacijo v primeru podjetja NorthLink je po mnenju podjetja Western Ferries v tem primeru na trgu dovolj prevoznih storitev za potnike, avtomobile in blago. Ni razloga, da bi v prihodnosti subvencionirali prevoz vozil zaradi obstoječe službe podjetja Western Ferries.
- (132) *Evropska federacija delavcev v prometu* je izrazila razočaranje, ker je treba ponovno preučiti storitve prevozov do odrezanih krajev, ki jih opravljata podjetji CalMac in NorthLink. Poudarila je potrebo po stabilni javni službi, ki je zakonito opredeljena v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami ⁽³⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: Uredba o pomorski kabotaži).
- (133) *Ena zainteresirana stranka* je izrazila zaskrbljenost zaradi odvisnosti od državnega izvajalca, čigar monopolni položaj se uveljavlja z usmerjanjem državne pomoči. Ta stranka meni, da je bil razpisni postopek za proge, na katerih obratuje podjetje CalMac, ozko opredeljen in ga ni mogoče šteti za odprti razpis. Zainteresirana stranka poziva k razvezavi prog, na katere se nanaša razpis.
- (134) *G. James Knight* je mnenja, da podjetje CalMac ne zagotavlja dobre stroškovne učinkovitosti in da bi morali storitve, ki jih trenutno opravlja podjetje CalMac, prevzeti učinkoviti zasebni izvajalci. Predlaga možne alternativne načrte za zmanjšanje subvencij, potrebnih za obratovanje na progah, in povečanje spodbud za inovacije in stroškovno učinkovitost.
- (135) *Druga zainteresirana stranka* meni, da omejitev pogostosti, ki jo podjetju CalMac nalagajo organi Združenega kraljestva za progo Gourock–Dunoon, dejansko predstavlja državno pomoč podjetju Western Ferries, resno izkrivlja konkurenco in krepi prevladujoči položaj podjetja Western Ferries. Po drugi strani pa meni, da je državna pomoč, ki je bila dodeljena podjetju CalMac, nadomestilo za legitimno poslanstvo javne službe.
- (136) *G. John Rose* meni, da razpis za pogodbi s podjetjema NorthLink 1 in NorthLink 2 ni bil skladen s predpisi EU. Trdi tudi, da proge Gourock–Dunoon ni mogoče šteti za storitev prevoza do odrezanih krajev, saj že obstaja možnost cestnega prevoza in zasebno trajektno podjetje že opravlja boljšo storitev brez subvencij.
- (137) *Profesor Alfred Baird* je predložil študije, ki kažejo, da bi bilo mogoče izboljšati učinkovitost poslovanja podjetja NorthLink z boljšo sestavo flote, da je vse večja vloga države na škotskih trgih prevozov s trajekti v nasprotju s politiko EU in trendi ter da na splošno ni ne potrebno ne zaželeno, da država opravlja storitve v pomorskem prometu.
- (138) Podjetje *McGill's Bus Service* meni, da ni potrebe po subvencionirani storitvi za potnike brez vozila med Gourockom in Dunoonom, saj samo enako storitev že opravlja na komercialni osnovi.
- (139) *Pedersen Consulting* trdi, da je bil razpisni postopek za zahodne otoke tako zapleten in drag, če si hotel ravnati skladno z njim, da se ga je lahko lotilo le podjetje CalMac. Kar zadeva progo Gourock–Dunoon, podjetje Pedersen Consulting meni, da je nesmiselno ohraniti subvencionirano storitev prevozov vozil, saj podjetje Western Ferries že donosno opravlja skoraj 90 % skupnega prevoza vozil. Vendar pa je neposredna potniška povezava z železniško postajo Gourock morda smiselna kot javni prevoz. Po trditvah v zvezi s podjetjem NorthLink naj bi bil razpisni postopek povsem neustrezen in naj bi privedel do neučinkovite storitve, medtem ko podjetje Pentland Ferries že opravlja nesubvencionirano in donosno storitev. Progo Stromness–Scrabster bi zlahka lahko prenehali uporabljati, s čimer bi prihranili denar davkoplačevalcev.

4. PRIPOMBE ZDRUŽENEGA KRALJESTVA O OTVORITVENI ODLOČITVI IN O PRIPOMBAH ZAINTERESIRANIH STRANK

- (140) Komisija je v svoji odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave izrazila dvome o tem, ali bi lahko pogoj, da mora uspešni ponudnik v javnem razpisu, na podlagi katerega je bila sklenjena pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007 med organi Združenega kraljestva in podjetjem CalMac, zakupiti plovila podjetja CMAL, predstavljal prednost za podjetje CalMac.
- (141) Organi Združenega kraljestva menijo, da ta določba ni prinesla nobene prednosti podjetju CalMac ali CMAL. Nasprotno, po njihovem mnenju je bila takoj dostopna in povsem skladna flota, s katero je mogoče izpolniti zahteve proge, ob začetku veljavnosti pogodbe prednost za druge ponudnike, zmanjšala je ovire za morebitne ponudnike in ustvarila enakovredne pogoje v razpisnem postopku.
- (142) Organi Združenega kraljestva so se sklicevali na Sporočilo Komisije o razlagi Uredbe o pomorski kabotaži ⁽³¹⁾ (oddelek 5.3.2.1), kjer je navedeno, da „če imajo države članice lastna plovila ali so jim plovila drugače na razpolago, se lahko ta plovila dajo na razpolago vsem morebitnim izvajalcem storitev pod enakimi nediskriminacijskimi pogoji“. Organi Združenega kraljestva menijo, da bi bilo skoraj nemogoče, da bi imel en sam izvajalec novo floto skladnih plovil za obratovanje na vseh progah in ohranjanje povezav z oddaljenimi otoškimi skupnostmi pravočasno ob začetku pogodbenega obdobja.

⁽³⁰⁾ UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

⁽³¹⁾ Sporočilo o razlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami COM(2003) 595 konč. (ni objavljeno v Uradnem listu).

- (143) Komisija je v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave postavila tudi vprašanje, ali bi povezovanje vseh prog zahodnih otokov v javnem razpisu leta 2006, razen Gourock–Dunoon, neprimerno in pomembno omejilo konkurenco med javnim razpisom, kot trdijo nekatere zainteresirane stranke.
- (144) Organi Združenega kraljestva so mnenja, da je bilo iz več razlogov upravičeno izvesti razpis za te proge v enem samem svežnju: stroškovna učinkovitost za škotsko vlado je bila največja; olajšano je bilo zagotavljanje nadomestnih plovil v okviru mreže v primeru okvare; preprečilo se je izbiranje zgolj donosnejših prog; upravljanje je bilo lažje, varnost in vzdrževanje flote sta bili izboljšani; in preprečilo se je dodatno administrativno breme in stroške izvajanja več razpisov.
- (145) V Sporočilu Komisije o razlagi Uredbe o pomorski kabo-taži (oddelek 5.5.3.) je napisano, da „želijo države članice pogosto združiti proge javne službe prevozov do in od različnih otokov v en sveženj, da bi ustvarile ekonomijo obsega in pritegnile izvajalce. Svežnji sami niso v nasprotju s pravom Skupnosti, pod pogojem, da povezo-vanje ne privede do diskriminacije. Najprimernejšo veli-kost svežnjeva je treba določiti glede na najboljšo sinergijo pri izpolnjevanju bistvenih potreb po prevozih.“
- (146) Komisija je v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave zastavila tudi vprašanje⁽³²⁾ 3 v znesku 1,55 milijona GBP prenesena s podjetja NorthLink 1 na podjetje NorthLink 2 pod tržno ceno, kar bi lahko pred-stavljalo državno pomoč podjetju NorthLink 2.
- (147) Organi Združenega kraljestva so trdili, da je bila možnost nakupa sredstev od podjetja NorthLink 1 predvidena že v dokumentu javnega razpisa in da so torej imeli vsi ponudniki enak dostop do teh sredstev pod enakimi pogoji. Med razpisnim postopkom so bile informacije o cenah sredstev, ki so naprodaj, posredovane dvema izbra-nima ponudnikoma. Nista pa bila obvezana sredstva kupiti, saj bi morda raje uvedla lastne rešitve.
- (148) Vsi ponudniki so lahko pregledali plovila in opremo ter druga sredstva. Vrednost pomembnejših sredstev (plovilo, terminalni vlačilci in blagovna znamka NorthLink v višini 1,3 milijona GBP) je bila določena z neodvisnimi cenit-vami. Preostala sredstva v višini 0,25 milijona GBP so bila ocenjena na podlagi tržnih ocen.
- (149) V zvezi z možno uporabo Odločbe SSGP⁽³³⁾ so bili organi Združenega kraljestva mnenja, da je večina prog na reki Clyde in Hebridih ter v mreži podjetja NorthLink zajeta v Odločbi SSGP. Samo štiri proge, na katerih sta obratovali podjetji CalMac in NorthLink, ne izpolnjujejo mejnih meril in jih je treba oceniti neposredno po členu 86(2) Pogodbe ES.
- (150) Organi Združenega kraljestva so bili mnenja, da pogodbi o izvajanju javne službe s podjetjema CalMac in North-Link predstavljata ustrezno pooblastitev, saj podrobno opredeljujeta značaj in trajanje obveznosti javne službe, zadevnih podjetij in ozemelj, značaj vseh ekskluzivnih ali posebnih pravic, dodeljenih podjetjema, parametre za izračun, nadzor in preučitev nadomestila ter dogovore v izogib in za vračilo prekomernega nadomestila.
- (151) Poleg tega sta podjetji CalMac in NorthLink dolžni voditi ločene račune za SSGP dejavnosti in dejavnosti, ki niso SSGP, in nadomestilo se lahko izplača samo za stroške, povezane z dejavnostmi SSGP (vsi spremenljivi stroški, nastali pri izvajanju SSGP, sorazmerni delež stalnih stroškov, ki so skupni SSGP dejavnostim in dejavnostim, ki niso SSGP, ter zmerni dobiček), izvajajo pa se tudi ustrezni postopki poročanja in spremljanja.
- (152) Kar zadeva progo Gourock–Dunoon, organi Združenega kraljestva priznavajo, da bi lahko bilo vprašljivo, ali storitev, ki jo izvaja podjetje CalMac, predstavlja legi-timno SSGP, ker izvajalec iz zasebnega sektorja obratuje na sosednji progi brez subvencije. Vendar menijo, da številni lokalni prebivalci dojemajo storitev podjetja Western Ferries kot dopolnilno in koristno, vendar ne kot učinkovit nadomestek za prevozno storitev podjetja CalMac od mestnega jedra do mestnega jedra.
- (153) Organi Združenega kraljestva so Komisijo obvestili, da nameravajo po neuspešnem postopku javnega razpisa leta 2006 za progo Gourock–Dunoon izvesti nov, odprt, pregleden in nediskriminacijski javni razpis za pogodbo o izvajanju javne službe na tej progi z naslednjimi last-nostmi:
- (a) pogodba o izvajanju javne službe bo zajemala prevoze s trajekti od mestnega jedra do mestnega jedra v okviru šestletne pogodbe o izvajanju javne službe;
- (b) javni razpis bo omogočal subvencijo za obratovanje na tej progi (v nasprotju s prejšnjim razpisom);

⁽³²⁾ Plovilo, terminalni vlačilci, rezervni deli za inženiring plovil, prista-niška oprema, IT strojna oprema, blagovna znamka NorthLink itd.

⁽³³⁾ Glej opombo 29.

- (c) obstoječe omejitve voznih redov bodo ukinjene;
- (d) subvencija bo zajemala samo prevoz potnikov;
- (e) izbrani ponudnik bo lahko opravljal neomejeno komercialno storitev prevoza vozil pod pogojem, da bo izvajal ustrezne računovodske ukrepe in revizijsko spremljanje za preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja prevoza potnikov in gospodarskih vozil;
- (f) izbrani ponudnik bo lahko uvedel lastne rešitve za plovila in nadomestil stara plovila, ki trenutno obratujejo na progi.
- (154) Organi Združenega kraljestva nameravajo pridobiti nadomestna plovila prek podjetja CMAL, ki jih bo nato dal v zakup izvajalcu, ki mu bo dodeljena pogodba o izvajanju javne službe. Organi Združenega kraljestva menijo, da je ta SSGP upravičena iz več razlogov, ki se med drugim nanašajo na pogostost, udobnost storitve, skupni čas potovanja, integracijo z drugimi prevoznimi sredstvi in zanesljivost storitve.
- (157) Različna plačila, opisana zgoraj, so bila odobrena prek državnih sredstev in jih je mogoče pripisati zadevni državi članici. To pomeni, da je prvo merilo iz člena 87(1) Pogodbe izpolnjeno.
- (158) Zadevna plačila v obliki dotacij za primanjkljaj in kapital-skih dotacij/posojil prejmejo samo nekatera določena podjetja. Torej so selektivna.
- (159) Redno financiranje podjetij CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 zmanjšuje stroške poslovanja, ki bi jih ta podjetja sicer imela, in jim zagotavlja gospodarske koristi v primerjavi z drugimi podjetji, ki financirajo svoje dejavnosti samo iz komercialnih prihodkov. Kljub temu mora Komisija oceniti, ali so izpolnjena „merila Altmark“, da bi ugotovila, ali obstaja prednost, ki lahko predstavlja državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ⁽³⁴⁾.
- (160) Trg za proge pomorske kabotaže je bil v celoti liberaliziran z začetkom veljavnosti Uredbe o pomorski kabotaži, tj. s 1. januarjem 1993. Če bi bila prednost dodeljena kateremu koli izmed teh podjetij, upoštevajoč merila Altmark, bi takšna prednost lahko izkrivila konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami. Potemtakem bi bili izpolnjeni tudi tretje in četrto merilo iz člena 87(1) Pogodbe.

5. OCENA UKREPA

5.1 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI

5.1.1 MERILA PO ČLENU 87(1) POGODBE

- (155) V členu 87(1) Pogodbe je navedeno, da je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (156) Merila iz člena 87(1) Pogodbe so kumulativna. Da bi torej ugotovili, ali zgoraj omenjena plačila podjetjem CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 predstavljajo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, je treba ugotoviti, ali finančna podpora:
- vključuje izgubo državnih sredstev, ki jo je mogoče pripisati državi,
 - daje selektivno prednost določenim podjetjem ali proizvodnji določenega blaga,
 - izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in
 - vpliva na trgovino med državami članicami.
- (161) Komisija tudi potrjuje svojo predhodno oceno, da plačila podjetjem CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 niso skladna z vedenjem zasebnega vlagatelja v običajnih tržnih pogojih. Zato teh plačil ni mogoče šteti kot izvzetih iz državne pomoči na podlagi načela vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (162) Prodaja sredstev, do katere je prišlo med prehodom s pogodbe s podjetjem NorthLink 1 na pogodbo s podjetjem NorthLink 2, ni vsebovala elementov državne pomoči. Vsa sredstva v lasti podjetja NorthLink 1, ki so bila pomembna za opravljanje prevozov s trajekti, so bila med javnim razpisom leta 2004–2005 na voljo vsem ponudnikom (glej uvodno izjavo 88 zgoraj). Prodaja v skupni vrednosti približno 1,5 milijona GBP za vsa sredstva, je bila izvedena na podlagi dejanske tržne vrednosti ali ocenjene tržne vrednosti, odvisno od sredstev. Ker so bila ta sredstva po enaki ceni na voljo vsem ponudnikom in ker so te cene ustrezale tržni vrednosti blaga, v prodajo sredstev niso bila vključena državna sredstva in nobenemu podjetju ni bila zagotovljena selektivna gospodarska korist. To pomeni, da je obstoj elementov državne pomoči v prodaji sredstev izključen.

⁽³⁴⁾ Glej opombo št. 27.

(163) Komisija je v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave postavila tudi vprašanje, ali so stroški, zaračunani za nekatera posojila podjetju CalMac, skladni z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in torej, ali vsebujejo državno pomoč.

(164) To bi bilo pomembno, zato da se ugotovi, ali je podjetje CalMac prejelo prekomerno nadomestilo za izpolnjevanje svojih obveznosti javne službe, upoštevajoč vse vire javnih sredstev. Ker pa je v primeru podjetja CalMac program pomoči obstoječa pomoč in ker je treba njeno združljivost oceniti samo za prihodnost (glej oddelek 5.2 spodaj), Komisiji ni treba dodatno ocenjevati, ali imajo ta posojila značaj državne pomoči, ker se nanašajo samo na preteklost.

5.1.2 MERILA ALTMARK

(165) Kot je omenjeno v uvodni izjavi 112 zgoraj, mora Komisija oceniti, ali so izpolnjena merila Altmark, da bi ugotovila, ali obstaja prednost, ki lahko predstavlja državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe.

(166) V skladu s sodno prakso Altmark nadomestilo za obveznosti javne službe ali za pogodbo o izvajanju javne službe ne daje prednosti prejemniku oz. prejemnikom – in torej ne sodi v okvir prepovedi, določene v členu 87(1) Pogodbe –, če so kumulativno izpolnjena naslednja štiri merila:

— podjetje, ki je prejemnik nadomestila, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe in te morajo biti jasno opredeljene (v nadaljnjem besedilu: Altmark 1);

— parametri za izračun nadomestila so bili izračunani vnaprej, in sicer objektivno in pregledno (v nadaljnjem besedilu: Altmark 2);

— nadomestilo ne presega zneska, potrebnega za pokrivanje vseh ali dela stroškov, ki nastanejo zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za izpolnjevanje teh obveznosti (v nadaljnjem besedilu: Altmark 3) in

— če podjetje, ki naj bi izpolnilo obveznosti javne službe, ni izbrano na podlagi postopka za oddajo javnih naročil, je bila stopnja potrebnega nadomestila določena na podlagi analize stroškov, ki bi nastali med izpolnjevanjem navedenih obveznosti v tipičnem podjetju z dobrim upravljanjem in ustrezno opremo,

ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za poravnavo teh obveznosti (v nadaljnjem besedilu: Altmark 4).

5.1.2.1 CalMac

(167) V primeru CalMac sta dve ločeni stopnji, kot je navedeno v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave: prva stopnja pred pogodbo iz leta 2007, ko je bilo za obveznosti javne službe neposredno pooblaščenno podjetje CalMac brez predhodnega javnega razpisa prek „podjetij“ in ko so bili vsi pogoji opravljanja javne službe določeni v letnih dopisih, ki so jih podjetju CalMac poslali škotski organi; in druga stopnja po pogodbi iz leta 2007, ki je bila dodeljena po postopku javnega razpisa, ki je podrobno opredeljeval obveznosti javne službe. Razmere glede proge Gourock–Dunoon je treba razlikovati, ker je bila ta proga izključena iz pogodbe iz leta 2007 in pogoji obveznosti javne službe so še naprej opredeljeni v letnih dopisih, ki so jih podjetju CalMac poslali škotski organi.

(a) Pred pogodbo iz leta 2007

(168) Kot je navedeno v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave, ni dvoma, da pred pogodbo iz leta 2007 nadomestilo za obveznosti javne službe, naložene podjetju CalMac, ni izpolnjevalo vseh meril Altmark. Obveznosti javne službe niso bile jasno opredeljene v pravnem aktu. Poleg tega specifikacije obveznosti javne službe, kot so specifikacije glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti in pogostosti, niso bile jasno določene v formalnem aktu. Parametri za določitev nadomestila niso bili določeni vnaprej na pregleden način in stopnja nadomestila ni bila izračunana na podlagi analize stroškov tipičnega podjetja. Predhodna ocena iz odločitve o začetku formalnega postopka preiskave je torej potrjena.

(169) Ker se nadomestilo za obratovanje na progi Gourock–Dunoon še vedno določa na tej podlagi, ocena velja tudi za to progo.

(b) Po pogodbi iz leta 2007

Altmark 1 – jasno opredeljene obveznosti javne službe

(170) Za zadevni sektor Uredba določa, kateri elementi morajo biti del ustrezne opredelitve obveznosti javne službe. Izpolnitev merila Altmark 1 je treba torej oceniti glede na člen 4 Uredbe o pomorski kabotaži, v katerem so določene specifikacije, ki morajo biti del opredelitve obveznosti javne službe, in sicer: glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke.

- (171) Pogodba iz leta 2007 jasno izpolnjuje ta pogoj, saj podrobno opredeljuje vse te parametre. Točno število posadke ni vključeno v razpisni dokument, toda zahteve, na primer glede kakovosti storitve, in predpisi o varstvu zaposlitve dopuščajo le malo prostora za bistvena odstopanja v številčnem stanju posadke.
- (172) Tudi trajanje pogodbe o izvajanju javne službe je ustrezno – šest let – skladno s smernicami Skupnosti o državni pomoči za pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: Pomorske smernice) ⁽³⁵⁾.
- Altmark 2 – vnaprej, objektivno in pregledno določeni parametri za nadomestilo*
- (173) V kontekstu ocene Altmark drugo merilo zahteva, da so parametri za nadomestilo jasno vnaprej določeni na objektivni način, ob upoštevanju vseh spremenljivk (npr. stroški goriva, naložbe v nova plovila itn.).
- (174) Po eni strani so bili parametri za nadomestilo razmeroma jasni, preden so se začele izpolnjevati obveznosti javne službe. Bili so enaki stroškom, ki so jih predvideli ponudniki in ki so morali biti ocenjeni podrobno, povečanim za profitno maržo in zmanjšanim za pričakovani prihodek iz opravljanja prevozov s trajekti. Obstaja klavzula o vrnitvi neupravičenega nadomestila, v kateri je navedeno, da se subvencija ustrezno zmanjša, če se preseže dogovorjena profitna marža. Ta izračun se opravi za vsako izmed šestih pogodbenih let pred začetkom veljavnosti pogodbe (v nadaljnjem besedilu: scenarij za osnovni primer). Pogodba o izvajanju javne službe predvideva niz izjemnih dogodkov, ki lahko povzročijo revizijo zneska nadomestila (npr. nepredvidena pristaniška dela, novo plovilo, povečanje plač itn.).
- (175) Po drugi strani pa bo ob koncu vsakega pogodbenega leta scenarij za osnovni primer pregledan ob upoštevanju dejanskih izkušenj v prejšnjem letu. Scenarij za osnovni primer se lahko v izjemnih okoliščinah prilagodi tudi med določenim letom. Nadomestilo se lahko večkrat v pogodbenem obdobju poveča ali zmanjša. Prilagoditev scenarija za osnovni primer predlaga izvajalec (CalMac), z njo pa mora soglašati škotska vlada. V primeru nesoglasja se lahko zadeva napoti na strokovnjaka. Čeprav pogodba o izvajanju javne službe vsebuje nekatere navedbe o tem, kako bo nadomestilo prilagojeno v primeru določenih nepredvidenih okoliščin, točni parametri teh prilagoditev niso znani vnaprej. Znesek nadomestila se bo prilagodil prek dvostranskega arbitražnega postopka med škotskimi organi in podjetjem CalMac, morda ob posredovanju strokovnjaka. Merila, uporabljena v tem arbitražnem postopku, niso predhodno objektivno določena za vse možne dogodke. Ta arbitražni postopek povzroča pomanjkanje preglednosti pri določanju parametrov za nadomestilo. Prav tako uvaja tveganje, da se bo dodeljeno nadomestilo razlikovalo po letih, kar ni odvisno od preglednih, predhodno določenih in objektivnih meril.
- (176) Zato Komisija ne more brez vsakega dvoma ugotoviti, ali je merilo Altmark 2 izpolnjeno.
- Altmark 3 – brez prekomernega nadomestila (vključno z zmernim dobičkom)*
- (177) Kot je navedeno v prejšnjem oddelku, so parametri za nadomestilo na splošno jasno določeni, z izjemo meril, ki se uporabljajo v arbitražnem postopku, predvidenem v določenih okoliščinah. Čeprav nekateri parametri nadomestila niso natančno opredeljeni vnaprej, Komisija meni, da je obstoječi postopek za preučitev zneska nadomestila v takšnih okoliščinah ustrezen za zagotovitev, da nadomestilo ne bo prekomerno. Namreč zato, ker bo morebitno dodatno nadomestilo temeljilo na dejanskih nastalih stroških. To pomeni, da je merilo Altmark 3 izpolnjeno (glej tudi oddelek 5.3.3.3 spodaj).
- Altmark 4 – razpisni postopek – v primeru, da razpisa ni, se stroški izračunajo glede na tipično podjetje*
- (178) V obstoječem primeru so bile obveznosti javne službe dodeljene po postopku javnega razpisa.
- (179) Najprej je treba oceniti, ali je bil razpis dobro oblikovan, pošten, odprt in pregleden. V nasprotnem primeru bi lahko bili stroški za državo višji, kot je najmanj potrebno za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (180) Glavni vprašanji, ki so ju izpostavile zainteresirane stranke v tem kontekstu, sta bili povezovanje vseh prog v razpisu, razen Gourock–Dunoon, in zahteva, da mora izbrani ponudnik uporabiti plovila podjetja CMAL.
- (181) Kar zadeva povezovanje prog, naj bi po trditvah to učinkovito izključilo konkurente, saj je bilo samo podjetje CalMac, ki je že opravljalo vse storitve, sposobno dati ponudbo, ki zajema celoten sveženj prog.
- (182) Vendar je tudi drug ponudnik (V-Ships) dal ponudbo za celoten sveženj. V-Ships se je na koncu umaknil iz postopka, zatrjujoč, da pogoj, da je treba uporabiti plovila podjetja CMAL, preprečuje inovacije in prožnost zadevnih storitev.

⁽³⁵⁾ UL C 13, 17.1.2004, str. 3.

- (183) Geografsko območje, ki ga pokriva 26 prog, je precej homogeno: vse proge so razmeroma kratke (največ okoli 100 kilometrov) in pristanišča so relativno koncentrirana (na okoli 250 kilometrih kopna).
- (184) Organi Združenega kraljestva so posredovali verodostojne argumente, ki opravičujejo povezovanje 26 prog.
- (185) Trdili so, da povezovanje zagotavlja največjo možno prožnost flote za najboljše opravljanje storitev v mreži. Na primer, če se pokvari plovilo, je takojšnja zagotovitev nadomestnega plovila ključna za zagotovitev zanesljivosti storitev prevozov do odrezanih krajev. Nadomestna plovila so potrebna tudi v primeru slabih vremenskih pogojev, ko je treba na plovilih opraviti vzdrževalna dela in ko je nepričakovano potrebna večja zmogljivost. Trenutno lahko podjetje CalMac pogosto zagotovi nadomestno plovilo, tako da uredi več zaporednih premikov plovil med progami. Težje bi bilo zagotoviti neprekinjenost storitev in optimalno zmogljivost, če bi v mreži obratovalo več izvajalcev.
- (186) Poleg tega povezovanje vseh prog izboljšuje integracijo mreže, saj olajšuje združevanje varnostnih, kakovostnih in okoljskih vidikov obratovanja plovil in pristanišč ter zagotavljanje enakomerne uporabe standardov v mreži. Regionalni urad Agencije Združenega kraljestva za pomorstvo in obalno stražo za Škotsko in Irsko je jasno navedel, da razdrobitev mreže ni nujno najučinkovitejši način, da se zagotovi neprekinjene varne in zanesljive storitve.
- (187) Poleg tega povezovanje privede do ekonomije obsega, zlasti pri vstopnicah in trženju, ter podpira integrirani prevoz s tem, ko uporabnikom omogoča dostop do rezervacij za več prog z eno samo transakcijo. Enako velja za promocijo turizma.
- (188) Lahko bi trdili, da bi bilo treba za vsako proggo razpisati ločen razpis, da bi bili stroški čim manjši. Toda Komisija potrjuje, da bi lahko bili upravni stroški in breme takšnih posameznih razpisov (26 razpisov) previsoki.
- (189) Lahko bi razmislili tudi o srednji poti, namreč povezovanju samo nekaterih prog, toda le na podlagi ugibanj bi lahko napovedali, ali bi izid takšnih razpisov povzročil višje ali nižje celotne stroške za javni proračun, kot so dejanski stroški razpisa za povezane proge.
- (190) V Sporočilu Komisije o razlagi Uredbe o pomorski kabotaži (oddelek 5.5.3) je napisano, da „želijo države članice pogosto združiti proge javne službe prevozov do in od različnih otokov v en sveženj, da bi ustvarile ekonomijo obsega in pritegnile izvajalce. Svežnji sami niso v nasprotju s pravom Skupnosti, pod pogojem, da povezovanje ne privede do diskriminacije. Najprimernejšo velikost svežnjeve je treba določiti glede na najboljšo sinergijo pri izpolnjevanju nujnih potreb po prevozih.“
- (191) Glede na pravni okvir, ki izrecno dovoljuje povezovanje prog, in smiselne argumente organov Združenega kraljestva ni mogoče zaključiti, da je povezovanje prog nepotreben in nepošten pogoj javnega razpisa, ki neizogibno povečuje stroške za državo za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (192) Zahteva, da izbrani ponudnik uporabi sredstva podjetja CMAL, je razumen pogoj razpisa, ob upoštevanju, da so imeli škotski organi jasen interes za uporabo plovil, ki so že razpoložljiva, namesto da bi le-ta ostala neuporabljena ali da bi ta sredstva prodali drugače. Sporočilo o razlagi Uredbe o pomorski kabotaži (oddelek 5.3.2.1) predvideva, da „če imajo države članice lastna plovila ali so jim plovila drugače na razpolago, se lahko ta plovila dajo na razpolago vsem morebitnim izvajalcem storitev pod enakimi nediskriminacijskimi pogoji“. Poleg tega je ta pogoj nevtralen za ponudnike, glede na to, da bi vsak ponudnik plačal enako ceno za uporabo istih plovil. Čeprav je ta zahteva legitimna, lahko povzroči večje stroške pri opravljanju storitev. Dejansko ni mogoče izključiti možnosti, da bi bili skupni neto stroški obveznosti javne službe nižji, če bi ponudniki lahko predstavili alternativne rešitve za plovila.
- (193) Poleg tega bi glede na specifičnost plovil, ki so potrebna za obratovanje na progah škotskih zahodnih otokov, en sam ponudnik težko imel novo floto skladnih plovil za obratovanje na vseh progah in ohranjanje povezav z oddaljenimi otoškimi skupnostmi pravočasno ob začetku pogodbenega obdobja.
- (194) Podjetje CalMac je imelo konkurenčno prednost na razpisu, ker je že obratovalo na progah, vendar bi bilo zmotno sklepati, da je bil zaradi te prednosti razpis neprimerno prilagojen in da so bili drugi ponudniki učinkovito izključeni ⁽³⁶⁾.
- (195) Zato se zaključi, da je bil razpisni postopek izveden ustrezno in da je bil odprt, nediskriminacijski in pregleden.

⁽³⁶⁾ V postopku je bil pravzaprav še en ponudnik.

(196) Kot je omenjeno zgoraj, je treba parametre za izračun nadomestila preučiti vsaj enkrat na leto. Ta preučitev je v nekaterih primerih rezultat arbitražnega postopka med izvajalcem in škotskimi organi. Posledično obstaja tveganje, da bo morala država zagotoviti več (ali manj) sredstev izvajalcu, kot znaša nadomestilo, predvideno v njegovi ponudbi.

(197) Če bi se na javnem razpisu zahtevalo, da se morajo ponudniki zavezati za določeno nespremenljivo nadomestilo za šest let pogodbe, pri čemer bi prevzeli vsa tveganja, država ne bi utrpela nobenega tveganja in bi teoretično zmanjšala stroške, kolikor je mogoče. Vendar ni mogoče izključiti, da ne bi bilo nobeno podjetje pripravljeno predložiti ponudbe ali da bi bile ponudbe podjetij veliko dražje zaradi vračunanega dodanega tveganja, če bi morali prevzeti vsa tveganja obratovanja.

(198) Ni mogoče zaključiti brez vsakega dvoma, da je merilo Altmark 4 izpolnjeno.

Sklep

(199) Glede na to, da ni mogoče brez vsakega dvoma zaključiti, da sta merila Altmark 2 in 4 izpolnjeni, se šteje, da pogodba o izvajanju javne službe s podjetjem CalMac vsebuje elemente državne pomoči.

5.1.2.2 NorthLink

(a) NorthLink 1 (2002–2006)

Altmark 1 – jasno opredeljene obveznosti javne službe

(200) Kot je omenjeno v uvodni izjavi 170 zgoraj, za zadevni sektor Uredba določa, kateri elementi morajo biti del ustrezne opredelitve obveznosti javne službe. Izpolnitev merila Altmark 1 je treba torej oceniti glede na člen 4 Uredbe o pomorski kabotaži.

(201) Jasno je, da je razpis izpolnil to merilo, saj je podrobno opredelil vse parametre iz Uredbe o pomorski kabotaži, tj. glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke. To potrjuje poročilo Revizijskega urada Škotske iz decembra 2005.

(202) Pogodba o izvajanju javne službe je tudi trajala manj kot šest let, kot priporočajo Pomorske smernice.

Altmark 2 – vnaprej, objektivno in pregledno določeni parametri za nadomestilo

(203) Po eni strani so bili parametri za nadomestilo razmeroma jasni, preden so se začele izpolnjevati obveznosti javne

službe. Bili so enaki stroškom, ki so jih predvideli ponudniki in ki so morali biti ocenjeni podrobno, povečanim za profitno maržo in zmanjšanim za pričakovani prihodek iz opravljanja prevozov s trajekti. Obstajala je klavzula o vrnitvi neupravičenega nadomestila, v kateri je navedeno, da se dodatni dobiček deli s škotsko vlado, če se preseže dogovorjena profitna marža. Večino gospodarskih/finančnih tveganj naj bi nosil izbrani ponudnik (tveganje, da bodo stroški višji od predvidenih, tveganje zmanjšanja povpraševanja, inflacijsko tveganje itn.).

(204) Po drugi strani pa nekatera tveganja še vedno nosi škotska vlada ali pa si jih pogodbenici delita, predvsem tveganje sprememb politike (EU ali nacionalne) in zakonodajna tveganja (spremembe zakona o davku od dohodkov pravnih oseb, na primer). Pogodba je škotski vladi nalagala tudi, da plača dodatne dotacije podjetju NorthLink 1, če bi bila njegova donosnost kapitala nižja od določene stopnje ali če bi na njegove prihodke vplivali drugi dejavniki, na katere ne more vplivati (npr. povečanje cen goriva za več kot 10 %). Po finančnih težavah podjetja NorthLink 1 leta 2003 je slednje prejelo dodatna plačila, leta 2004 pa je bil podpisan zapisnik, ki je predvideval mesečna plačila podjetju NorthLink 1 in možnost dodatnih plačil, odvisno od finančnega uspeha tega podjetja.

(205) Možnosti za dodatna sredstva, ki bi presegala nadomestilo, predvideno v prvotni pogodbi, niso bile določene na podlagi vnaprej opredeljenih, objektivnih in preglednih parametrov, kar je razvidno iz kasnejše potrebe po dodatnih sredstvih zunaj obsega pogodbe o izvajanju javne službe. V vsakem primeru možnosti za dodatna sredstva po zapisniku in dodatna plačila podjetju NorthLink 1 po njegovih finančnih težavah niso temeljile na objektivnih in preglednih parametrih.

(206) Zato ni mogoče brez vsakega dvoma ugotoviti, ali je merilo Altmark 2 izpolnjeno.

Altmark 3 – brez prekomernega nadomestila (vključno z zmernim dobičkom)

(207) Kot je navedeno v prejšnjem oddelku, so bili parametri za nadomestilo na splošno jasno določeni, z izjemo meril, ki se uporabljajo v arbitražnem postopku, predvidenem v določenih okoliščinah. Čeprav nekateri parametri nadomestila niso bili natančno opredeljeni vnaprej, je bil obstoječi postopek za preučitev zneska nadomestila v takšnih okoliščinah ustrezen za zagotovitev, da nadomestilo ne bo prekomerno. Torej je pogodba o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 1 izpolnila merilo Altmark 3.

Altmark 4 – javni razpis – v primeru, da razpisa ni, se stroški izračunajo glede na tipično podjetje

- (208) Kot v zgoraj analiziranem primeru podjetja CalMac (uvodna izjava 178 zgoraj), je bilo podjetje NorthLink 1 pooblaščen za obveznosti javne službe po postopku javnega razpisa.
- (209) Zato je treba oceniti, ali je bil razpis dobro oblikovan, pošten, odprt in pregleden. V nasprotnem primeru bi lahko bili stroški za državo višji, kot je najmanj potrebno za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (210) Razpisni postopek je zajemal dve proggi (26 prog v zgoraj analiziranem primeru podjetja CalMac – glej uvodne izjave 183–191 zgoraj). Vprašanje povezovanja ima torej manjši pomen v primeru podjetij NorthLink 1 in NorthLink 2 kot v primeru podjetja CalMac. Iz istih razlogov, na katere se sklicuje v zvezi s podjetjem CalMac, Komisija meni, da povezovanje dveh prog ne postavlja pod vprašaj odprte, nediskriminacijske in pregledne narave razpisa.
- (211) Vendar subvencije, dodeljene podjetju NorthLink1 skladno z zapisnikom, ki so presežale nadomestilo, predvideno v prvotni pogodbi, niso posledica javnega razpisa in niso bile določene na podlagi analize stroškov tipičnega podjetja. Z uvedbo novega sistema financiranja primanjkljaja med izvajanjem pogodbe je zapisnik dejansko spremenil naravo in obseg prvotnega razpisa, kar je vplivalo na njegovo preglednost glede na način, kako je bil predstavljen potencialnim ponudnikom.
- (212) Zato ni mogoče zaključiti brez vsakega dvoma, da je merilo Altmark 4 izpolnjeno.

Sklep

- (213) Glede na to, da ni mogoče brez vsakega dvoma zaključiti, da sta merila Altmark 2 in 4 izpolnjena, se šteje, da pogodba o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 1 vsebuje elemente državne pomoči.

(b) NorthLink 2 (2006–2012)

Altmark 1 – jasno opredeljene obveznosti javne službe

- (214) Kot je navedeno zgoraj, za zadevni sektor Uredba določa, kateri elementi morajo biti del ustrezne opredelitve obveznosti javne službe. Izpolnitev merila Altmark 1 je treba torej oceniti glede na člen 4 Uredbe o pomorski kabotaži.
- (215) Jasno je, da je razpis izpolnil to merilo, saj je podrobno opredelil vse parametre iz Uredbe o pomorski kabotaži,

tj. glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke.

- (216) Tudi trajanje pogodbe o izvajanju javne službe je ustrezno – šest let – skladno s Pomorskimi smernicami.

Altmark 2 – vnaprej, objektivno in pregledno določeni parametri za nadomestilo

- (217) Po eni strani bili parametri za nadomestilo razmeroma jasni, preden so se začele izpolnjevati obveznosti javne službe. Bili so enaki stroškom, ki so jih predvideli ponudniki in ki so morali biti ocenjeni podrobno, povečanim za profitno maržo in zmanjšanim za pričakovani prihodek iz opravljanja prevozov s trajekti. Obstaja klavzula o vrnitvi neupravičenega nadomestila, v kateri je navedeno, da se dodatni dobiček deli s škotsko vlado, če se preseže dogovorjena profitna marža. Po tej drugi pogodbi s podjetjem NorthLink 2 več tveganj nosi škotska vlada ali pa si jih pogodbenici delita (tveganje vremena, inflacijsko tveganje, tveganje zmanjšanja povpraševanja, spremembe prometne politike itd.).
- (218) Po drugi strani naj bi, podobno kot po pogodbi o izvajanju javne službe iz leta 2007 s podjetjem CalMac, znesek subvencij preučili vsako leto na podlagi dejanske uspešnosti v prejšnjem letu. Izvajalec bo predložil začasni osnutek prilagojenega scenarija za osnovni primer, ki ga morajo potrditi škotski organi. V primeru nesoglasja odloča strokovnjak. Čeprav pogodba o izvajanju javne službe vsebuje nekatere navedbe o tem, kako bo nadomestilo prilagojeno v primeru določenih nepredvidenih okoliščin, točni parametri teh prilagoditev niso znani vnaprej. Znesek nadomestila se bo prilagodil prek dvostranskega arbitražnega postopka med škotskimi organi in podjetjem NorthLink 2, morda ob posredovanju strokovnjaka. Komisija ugotavlja, da merila, uporabljena v tem arbitražnem postopku, niso predhodno objektivno določena za vse možne dogodke. Ta arbitražni postopek povzroča pomanjkanje preglednosti pri določanju parametrov za nadomestilo. Prav tako uvaja tveganje, da se bo dodeljeno nadomestilo razlikovalo po letih, kar ni odvisno od preglednih, predhodno določenih in objektivnih meril. Zato ni mogoče brez vsakega dvoma ugotoviti, ali je merilo Altmark 2 izpolnjeno.

Altmark 3 – brez prekomernega nadomestila (vključno z zmernim dobičkom)

- (219) Kot je navedeno v prejšnjem oddelku, so parametri za nadomestilo na splošno jasno določeni, z izjemo meril, ki se uporabljajo v arbitražnem postopku, predvidenem v določenih okoliščinah. Čeprav nekateri parametri nadomestila niso natančno opredeljeni vnaprej, je obstoječi postopek za preučitev zneska nadomestila v takšnih okoliščinah ustrezen za zagotovitev, da nadomestilo ne

bo prekomerno. Namreč zato, ker bo morebitno dodatno nadomestilo temeljilo na dejanskih nastalih stroških. To pomeni, da je merilo Altmark 3 izpolnjeno (glej tudi oddelek 5.3.4.3 spodaj).

Altmark 4 – javni razpis – v primeru, da razpisa ni, se stroški izračunajo glede na tipično podjetje

- (220) V obstoječem primeru so bile obveznosti javne službe dodeljene po postopku javnega razpisa.
- (221) Najprej je treba oceniti, ali je bil razpis dobro oblikovan, pošten, odprt in pregleden. V nasprotnem primeru bi lahko bili stroški za državo višji, kot je najmanj potrebno za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (222) Kot pri podjetju NorthLink 1 povezovanje dveh prog ne postavlja pod vprašaj odprte, nediskriminacijske in pregledne narave razpisa.
- (223) Kot v primeru podjetja CalMac je zahteva, da izbrani ponudnik uporabi sredstva podjetja CMAL, razumen pogoj razpisa, ob upoštevanju, da so imeli škotski organi jasen interes za uporabo plovil, ki so že razpoložljiva, namesto da bi le-ta ostala neuporabljena ali da bi ta sredstva prodali drugače. Poleg tega je ta pogoj nevtralen za ponudnike, glede na to, da bi vsak ponudnik plačal enako ceno za uporabo istih plovil. Čeprav je ta zahteva legitimna, lahko povzroči večje stroške pri opravljanju storitev. Dejansko ni mogoče izključiti možnosti, da bi bili skupni neto stroški obveznosti javne službe nižji, če bi ponudniki lahko predstavili alternativne rešitve za plovila.
- (224) Iz teh razlogov in skladno z zgornjo oceno glede podjetja CalMac ⁽³⁷⁾ Komisija ne more brez vsakega dvoma skleniti, ali je merilo Altmark 4 izpolnjeno.

Sklep

- (225) Glede na to, da ni mogoče brez vsakega dvoma zaključiti, da sta merila Altmark 2 in 4 izpolnjena, se šteje, da pogodba o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 2 vsebuje elemente državne pomoči.

5.2 NARAVA POMOČI

5.2.1 SPLOŠNE UGOTOVITVE

- (226) Ker je Komisija ugotovila, da plačila podjetjem CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 predstavljajo državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, mora presoditi, ali je ta državna pomoč obstoječa ali gre za novo pomoč. V zvezi s tem je treba omeniti, da pri začetku formalnega postopka preiskave Komisija ni obravnavala vprašanja, ali je treba pomoč šteti za novo ali obstoječo pomoč.

- (227) Kot je bilo predhodno omenjeno ⁽³⁸⁾, je med formalnim postopkom preiskave postalo očitno, da je mogoče del pomoči šteti za obstoječo pomoč glede na datum začetka veljavnosti pravnih določb, ki določajo pomoč. Zato se je Komisija odločila, da sočasno s formalnim postopkom preiskave sproži postopek sodelovanja, predviden v členu 17 Postopkovne uredbe.

- (228) V primeru obstoječe pomoči je Komisija obvezana le preveriti njeno trenutno združljivost in predlagati možne spremembe za prihodnost. Obratno pa je v primeru nove pomoči Komisija obvezana preveriti, ali je bila združljiva s skupnim trgovino tudi v preteklosti.

- (229) Skladno s členom 1(b)(i) Postopkovne uredbe s spremembami obstoječa pomoč pomeni „(i) brez poseganja v člena 144 in 172 Akta o pristopu Avstrije, Finske in Švedske, točko 3 Priloge IV in Dodatek k tej prilogi Akta o pristopu Češke, Estonije, Cipra, Latvije, Litve, Madžarske, Malte, Poljske, Slovenije in Slovaške ter točko 2 in točko 3(b) Priloge V in Dodatek k tej prilogi Akta o pristopu Bolgarije in Romunije, vso pomoč, ki je obstajala pred začetkom veljavnosti Pogodbe v zadevnih državah članicah, se pravi programe pomoči in posamično pomoč, ki se jih je začelo izvajati pred začetkom veljavnosti Pogodbe in se jih izvaja tudi po začetku veljavnosti Pogodbe“.

- (230) V skladu s členom 4(1) Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ⁽³⁹⁾ (v nadaljnjem besedilu: Izvedbena uredba), „sprememba obstoječe pomoči pomeni katero koli spremembo, razen preoblikovanja povsem formalne ali upravne narave, ki ne more vplivati na ocenjevanje združljivosti ukrepa pomoči s skupnim trgovino“.

- (231) Glede na ustaljeno sodno prakso ⁽⁴⁰⁾ ni treba vsake spremembe obstoječe pomoči obravnavati kot njeno spremenjanje v novo pomoč. V tem primeru je Sodišče prve stopnje menilo, „da se prvotni program spremeni v nov program pomoči samo takrat, ko sprememba vsebinsko vpliva na prvotni program. Vsebinske spremembe ni, ko se nova prvina lahko jasno loči od prvotnega programa.“

⁽³⁸⁾ Glej uvodno izjavo 9 zgoraj.

⁽³⁹⁾ UL L 140, 30.4.2004, str. 1.

⁽⁴⁰⁾ Sodba Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 2002 v združenih zadevah T-195/01 in T-207/01 – *Gibraltar proti Komisiji*; Recueil 2002, str. II-2309.

⁽³⁷⁾ Glej uvodne izjave 178–198 zgoraj.

- (232) Sodišče prve stopnje je pojasnilo tudi, da „[...] je treba določiti, ali se pomoč lahko opredeli kot nova pomoč ali sprememba obstoječe pomoči s sklicevanjem na določbe, ki jo predpisujejo“⁽⁴¹⁾. Če ustrezne pravne določbe niso bile spremenjene v zvezi z naravo prednosti ali dejavnosti upravičencev, ne gre za novo pomoč.
- (233) Zato je treba glede na pravni okvir in presojo programa oceniti, ali je prišlo do bistvenih sprememb od vstopa Združenega kraljestva v EU leta 1973, zaradi katerih bi šlo za novo pomoč. Sodna praksa omenja spremembe v obliki prednosti, zasledovanega cilja, upravičenca ali vira financiranja.
- (234) Oceniti je treba tudi, ali je naknadne spremembe mogoče ločiti od prvotnega ukrepa in ali neločljive spremembe vplivajo na dejansko vsebino prvotnega pravnega okvira, tj. na naravo prednosti ali vir financiranja, namen ali pravno podlago pomoči, upravičence ali obseg dejavnosti upravičencev, zaradi česar se celotna pomoč pretvori v novo pomoč.
- #### 5.2.2 CALMAC
- (235) CalMac je opravljal storitve prevozov s trajekti na zahodnih škotskih otokih že dolgo pred vstopom Združenega kraljestva v Evropsko skupnost leta 1973.
- (236) Prvotna pravna podlaga za subvencije je bil razdelek 2(1) Zakona o prevozih na področju višavja in otokov iz leta 1960, ki je škotskim ministrom⁽⁴²⁾ omogočal zagotavljanje dotacij/posojil osebam, ki opravljajo javne službe pomorskega prometa. Razdelka 2(3) in 2(4) Zakona sta določala, da je treba uporabiti „obvezo“ (ki je imela v praksi obliko sekundarne zakonodaje), če takšna dotacija/posojilo presega 10 000 GBP, in da mora vsako takšno obvezo odobriti škotski parlament⁽⁴³⁾.
- (237) Razdelek 45(1) (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2005, ki je stopil v veljavo 10. oktobra 2005, je razveljavil te določbe Zakona iz leta 1960, vendar je razdelek 45(2) določal, da vse obveze, sklenjene pred 10. oktobrom 2005, ostanejo v veljavi. To je pomenilo, da je obveza z dne 7. aprila 1995, s katero je bilo podjetje CalMac pooblaščen za obveznosti javne službe, ostala v veljavi po začetku veljavnosti Zakona iz leta 2005.
- (238) Od 1. oktobra 2006, ko je bilo izvedeno prestrukturiranje skupine CalMac in je bil ustanovljen nov pravni subjekt za obratovanje na progi Gourrock–Dunoon, temelji nadomestilo za obveznosti javne službe na tej progi na razdelku 70(1) (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2001, kot je bil spremenjen s škotskim Zakonom o prevozu iz leta 2005.
- (239) Do 1. oktobra 1997, ko je začela veljati pogodba za prevoze s trajekti na reki Clyde in po Hebridih, so bile obveznosti javne službe opredeljene v letnih dopisih, ki so jih škotski ministri pošiljali podjetju CalMac (rednost, pogostost, zmogljivosti, prevozne tarife in znesek subvencije).
- (240) Od 1. oktobra 2007 so specifikacije obveznosti javne službe del pogodbe o izvajanju javne službe, ki je sledila postopku javnega razpisa, razen proge Gourrock–Dunoon.
- (241) Kar zadeva progo Gourrock–Dunoon, so bile od 1. oktobra 2007 zahteve za subvencijo določene upravno na podlagi odobritve letnih finančnih načrtov podjetja s strani škotskih ministrov in medletnega spremljanja dejanskih zahtev glede primanjkljaja s strani šotske vlade.
- (242) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da je namen programa pomoči očitno ostal nespremenjen od njegove uvedbe. Namreč zagotavljati storitve prevozov s trajekti med škotskimi otoki.
- (243) Razvoj pravne podlage programa ni bistveno spremenil narave prednosti, ki jo je imelo podjetje CalMac od leta 1973. Podjetje CalMac je neprekinjeno prejelo dotacije za primanjkljaj, kapitalske dotacije in posojila (za pomole in pristaniško infrastrukturo ter za plovila). Tudi vir tega financiranja se ni spremenil, saj še vedno vsa sredstva prihajajo iz državnega proračuna.
- (244) Letno nadomestilo se je redno povečevalo. Vendar se teh povečanj ne sme šteti za novo pomoč. Sodišče Evropskih skupnosti je navedlo⁽⁴⁴⁾, da „[...] nastanka nove pomoči ali spremembe obstoječe pomoči ni mogoče oceniti glede na obseg pomoči ali zlasti njenega zneska v finančnem smislu kadar koli med trajanjem podjetja, če se pomoč zagotovi pod prejšnjimi zakonskimi določbami, ki ostanejo nespremenjene.“

⁽⁴¹⁾ Sodba Evropskega sodišča z dne 9. avgusta 1994 v zadevi C-44/93 – *Namur-Les Assurances du Crédit SA*; Recueil 1994, str. I-3829.

⁽⁴²⁾ Pred decentralizacijo leta 1999 škotski urad, ministrstvo vlade Združenega kraljestva.

⁽⁴³⁾ Pred decentralizacijo parlamenta Združenega kraljestva.

⁽⁴⁴⁾ Glej opombo 41.

- (245) Komisija meni, da so vse večji zneski pomoči posledica večjih finančnih potreb izvajalca javne službe pri izpolnjevanju njegovega poslanstva javne službe, medtem ko pri obveznostih javne službe, dogovorih o financiranju in spremembah zakonskih določb o nadomestilu ni prišlo do bistvenih sprememb.
- (246) Upravičenec ukrepa je od začetka programa enak. Čeprav je bilo podjetje CalMac leta 2006 prestrukturirano, je bilo vedno edini upravičenec pomoči in vedno popolnoma v javni lasti. Leta 2006 so bila njegova plovila in kopenska sredstva ločena od njegove vloge izvajalca prevozov s trajekti. Te spremembe ni mogoče šteti za spremembo upravičencev programa, saj sta dva ločena pravna subjekta ostala edina posrednika v programu nadomestil. Ta pravna ločitev je sprememba tehnične narave, ki ne povzroča bistvene spremembe upravičenca pomoči.
- (247) Prav tako je treba dodelitev izvajanja prevozov na Hebridih in reki Clyde dvema ločenima pravnima subjektoma (CalMac Ferries Ltd in Cowal Ferries Ltd, dvema hčerinskima družbama v izključni lasti podjetja David MacBrayne Ltd) šteti za spremembo tehnične narave, ki ne povzroča bistvene spremembe upravičenca pomoči.
- (248) Celotne storitve in proge, na katerih obratuje podjetje CalMac, so bile nekoliko prilagojene. Dodanih je bilo nekaj novih storitev, nekaj drugih pa opuščeni. Ena izmed teh prilagoditev je bila, na primer, posledica odprtja novega mostu, zaradi katerega je postala obstoječa storitev odvečna. Komisija meni, da so to tehnične spremembe, namenjene prilagoditvi ponudbe javnih storitev potrebam prebivalstva. Te prilagoditve niso spremenile skupnega namena programa. Obveznosti javne službe so opredeljene kot celota, omejene tehnične prilagoditve prog, na katerih se obratuje, pa ne spreminjajo pomembno bistva programa.
- (249) Zaradi zgoraj navedenih razlogov je Komisija med svojo preiskavo sklenila, da program pomoči za podjetje CalMac predstavlja obstoječo pomoč⁽⁴⁵⁾, in sprožila postopek sodelovanja, predviden v členu 17 Postopkovne uredbe, sočasno s formalnim postopkom preiskave. Državo članico je obvestila o tem sklepu in izrazila svoje predhodno stališče, da nekateri vidiki programa niso več združljivi s skupnim trgom. Organi države članice so lahko podali svoje pripombe o tem predhodnem stališču.
- (250) Ker je program državne pomoči v korist podjetja CalMac obstoječa pomoč, je treba njegovo združljivost oceniti izključno glede na obstoječe razmere⁽⁴⁶⁾, Komisija pa ni obvezana oceniti združljivosti pomoči, dodeljene podjetju CalMac v preteklosti.

5.2.3 NORTHLINK

- (251) Jasno je, da plačila podjetju NorthLink 1 po pogodbi o izvajanju javne službe za obratovanje na progah severnih otokov v obdobju 2002–2006 in po zapisniku predstavljajo novo pomoč, saj podjetje NorthLink 1 pred letom 2002 ni razvijalo nobenih dejavnosti javne službe na teh progah.
- (252) Podobno predstavljajo novo pomoč plačila podjetju NorthLink 2, ne glede na vprašanje, ali bi bilo treba podjetju NorthLink 1 in NorthLink 2 obravnavati kot ločena upravičenca in ali bi bilo treba podjetje NorthLink 2 šteti zgolj za nadaljevanje podjetja NorthLink 1.
- (253) Zato je treba vso pomoč, ki je bila od leta 2002 plačana podjetjema NorthLink 1 in NorthLink 2, šteti za novo pomoč.
- (254) Združljivost programa s skupnim trgom je torej treba oceniti za obdobje od leta 2002.

5.3 ZDRUŽLJIVOST

5.3.1 UPORABA ČLENA 86(2) POGODBE

- (255) Člen 86(2) Pogodbe je pravna podlaga za ocenitev pomoči, dodeljene podjetjem CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2.
- (256) V skladu s členom 86(2) Pogodbe je treba oceniti, ali:
- storitve prevozov s trajekti na Škotskem predstavljajo SSGP in so jih organi Združenega kraljestva jasno opredelili kot take (opredelitev)⁽⁴⁷⁾;
 - je podjetja CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 država članica izrecno pooblastila za opravljanje te službe, izvajanje njihovih nalog pa se nadzoruje (pooblastitev in nadzor);

⁽⁴⁵⁾ Za podobno obrazložitev glej Odločbo Komisije z dne 28. januarja 2009 v zadevi E 4/2007 – Francija – Différenciation des „redevances par passager“ sur certains aéroports français, zlasti njen oddelek 4.

⁽⁴⁶⁾ S tem so mišljene razmere od začetka veljavnosti pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007 s podjetjem CalMac, razen proge Gourock–Dunoon, za katero zadevne razmere segajo v čas začetka službe.

⁽⁴⁷⁾ Poleg tega je treba pogodbo o izvajanju javne službe skleniti na nediskriminacijski podlagi skladno z Uredbo o pomorski kabotaži.

— je financiranje sorazmerno z neto stroški izvajanja javne službe, upoštevajoč tudi druge neposredne ali posredne prihodke iz naslova javne službe, in ne vodi k nepotrebnemu izkrivljanju konkurence ali učinkom na trgovino (sorazmernost).

5.3.2 UPORABA OKVIRA SSGP ⁽⁴⁸⁾ / ODLOČBA SSGP ⁽⁴⁹⁾

(257) Odkar je stopila v veljavo, Odločba SSGP določa, da je javno nadomestilo za opravljanje SSGP oproščeno obveznosti priglasitve pod določenimi pogoji. Okvir SSGP od začetka veljavnosti določa pogoje za združljivost ukrepov, za katere velja obveznost priglasitve.

(258) Točka 3 okvira SSGP izrecno izključuje transportni sektor, zato okvir ne velja v tem primeru. Kljub temu so lahko v njem oblikovana načela razlaganja koristna pri ocenjevanju združljivosti analiziranih ukrepov glede na splošni kontekst uporabe člena 86(2) Pogodbe ⁽⁵⁰⁾.

(259) Odločba SSGP ne izključuje pomorskega in zračnega prometa. V odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave je bila omenjena možna uporaba Odločbe SSGP, Komisija pa je izrazila predhodno stališče, da ta odločba ne velja v tem primeru.

(260) Člen 2 Odločbe SSGP vsebuje dve izjemi glede obveznosti priglasitve, ki bi lahko bili pomembni v tem primeru:

„(a) nadomestilo za javne storitve, dodeljeno podjetjem, katerih povprečni letni promet pred obdavčitvijo, ki vključuje vse dejavnosti, ne presega 100 milijonov EUR v obdobju dveh finančnih let pred letom, v katerem je bila dodeljena storitev splošnega gospodarskega pomena, in letno nadomestilo za zadevno storitev ne presega 30 milijonov EUR“;

„(c) nadomestilo za javne storitve za zračne ali pomorske povezave z otoki, pri katerih povprečni letni promet v dveh proračunskih letih pred letom, v katerem je bila storitev splošnega gospodarskega pomena dodeljena, ne presega 300 000 potnikov“.

⁽⁴⁸⁾ Okvir Skupnosti za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve (UL C 297, 29.11.2005, str. 4).

⁽⁴⁹⁾ Glej uvodno izjavo 119.

⁽⁵⁰⁾ V tem kontekstu se pravila glede državnih pomoči v sektorju zračnega prevoza že nanašajo točno na načela okvira SSGP (glej odstavek 67 in opombo 2 Sporočila Komisije z dne 9. decembra 2005 „Smernice Skupnosti o financiranju letališč in zagoni državni pomoči letalskim družbam z odhodi z regionalnih letališč“ (UL C 312, 9.12.2005, str. 1)).

(261) Vprašanje, za kateri subjekt je treba upoštevati pogoj (a) zgoraj (CalMac, NorthLink 1 in NorthLink 2 posebej ali skupaj), je bilo postavljeno v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave.

(262) Komisija ugotavlja, da tako podjetje CalMac kot podjetje NorthLink 2 trenutno prejemata vsak več kot 30 milijonov EUR letno kot nadomestilo za obratovanje na zadevnih pomorskih progah ⁽⁵¹⁾. To pomeni, da pogoj (a) ni izpolnjen.

(263) Kar zadeva podjetje NorthLink 2, najnovejši razpoložljivi podatki kažejo, da je promet na omenjenih dveh progah znašal 301 000 v obdobju 2004/2005. Za podjetje CalMac so vrednosti veliko višje. To pomeni, da tudi pogoj (c) ni izpolnjen.

(264) Komisija torej potrjuje svojo predhodno oceno, da v tem primeru Odločba SSGP ne velja.

5.3.3 OBSTOJEČA POMOČ, DODELJENA PODJETJU CALMAC

5.3.3.1 **Opredelitev**

(a) **Hebridi in Clyde (razen Gourock–Dunoon)**

(265) Kot je omenjeno zgoraj (glej oddelek 5.2 zgoraj), so za oceno združljivosti pomoči, dodeljene podjetju CalMac, pomembne samo trenutne razmere, ker gre za obstoječo pomoč. Zato je treba oceniti samo določbe pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007 za vse proge, razen Gourock–Dunoon, ki je izključena iz te pogodbe. V skladu s postopkom sodelovanja, določenim v členu 88(1) Pogodbe, je Komisija pridobila od Združenega kraljestva vse potrebne informacije za pregled obstoječega programa pomoči.

(266) Zgornja ocena o izpolnitvi merila Altmark 1 velja tudi tu. Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007, ki je bila sklenjena po odprtem in preglednem postopku javnega razpisa, je v skladu s členom 4 Uredbe o pomorski kabotaži, ki opredeljuje specifikacije, ki morajo biti del opredelitve, in sicer: glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke.

⁽⁵¹⁾ Nadomestilo, plačano podjetjema CalMac in NorthLink 2 za finančno obdobje 2007/2008, je znašalo 45,3 milijona GBP oziroma 30 milijonov GBP (glej preglednici 1 in 4 zgoraj).

- (267) Pogodba o izvajanju javne službe določa, da obveznosti, naložene izvajalcu, slednjemu ne preprečujejo uporabe plovil za katere koli druge namene, pod pogojem, da je obveznost opravljanja SSGP bila in ostaja izpolnjena. V praksi to izvajalcu omogoča, da na primer prevažata gospodarska vozila, kar je dejavnost zunaj obsega njegovih nalog javne službe. Ta pogoj v nobenem primeru ne predstavlja očitne napake v opredelitvi SSGP, dodeljenih podjetju CalMac, saj se nanaša na dejavnosti, ki niso zajete v opredelitvi SSGP in ki jih lahko podjetje CalMac opravlja pod komercialnimi pogoji (brez državne subvencije).
- (b) Gourock–Dunoon**
- (268) Od kar je bila proga Gourock–Dunoon izključena iz pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007, pravno podlago za nadomestilo, povezano s to progo, še vedno predstavlja Zakon o prevozih na področju višavja in otokov iz leta 1960, kot je bil spremenjen z razdelkom 70 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2001 in razdelkom 45 (škotskega) Zakona o prevozu iz leta 2005.
- (269) Obveznosti javne službe za to progo in zadevno nadomestilo so namenjeni samo za prevoz potnikov, medtem ko so gospodarska vozila izključena. Vendar pa lahko podjetje CalMac opravlja prevoze za gospodarska vozila pod izključno komercialnimi pogoji.
- (270) Opredelitev obveznosti javne službe ni v skladu s členom 4 Uredbe o pomorski kabotaži. Dejansko osnovne značilnosti javne službe, namreč glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmožljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke, niso uradno opredeljene v pravnem aktu.
- (271) Zainteresirane stranke so trdile, da opredelitev obveznosti javne službe v primeru proge Gourock–Dunoon predstavlja očitno napako zaradi omembe konkurenčne storitve. Dejansko drugo podjetje – Western Ferries – opravlja storitve prevoza (potnikov, vozil in blaga) na podobni progi, ki zajema približno enake lokacije, čeprav se začne in konča na drugih točkah. Podjetje McGill's Buses (lokalni ponudnik avtobusnih prevozov) je uvedel povezovalni avtobusni prevoz od središča mesta Dunoon, s katerim potnike brez vozila prepelje neposredno do kraja, kjer prevoz nudi podjetje Western Ferries, in jih nato odloži v središču mesta Glasgow prek Gourocka.
- (272) Združeno kraljestvo je predložilo verodostojne informacije o ustreznosti SSGP za prevoz potnikov na tej progi. Priznava, da podjetji McGill's Buses in Western Ferries opravljata storitev „povezovalnega prevoza“ za potnike brez vozila na zelo malo plovbah, toda glede na pogostost, udobnost, potovalni čas, povezanost prevoza, zanesljivost in dostop za potnike ne moreta nadomestiti storitve, ki jo opravlja podjetje CalMac. Zato je državna podpora za storitev prevoza potnikov od enega središča mesta do drugega gospodarsko in socialno zelo upravičena.
- (273) Podjetje CalMac opravlja storitev z večjo pogostostjo – 18 povratnih potovanj ob koncih tedna v primerjavi z 8 povratnimi potovanji (večinoma ob konicah), ki jih opravlja podjetje McGill's Buses, pri čemer slednje ne vozi ob nedeljah. Skupni čas potovanja je pri storitvi podjetja CalMac krajši, zlasti v času izven konic (prevoz, ki ga opravlja podjetje McGill's, včasih traja do 50 % dlje). Prevozi podjetja CalMac so tudi tesno povezani z železniško povezavo do Glasgova v nasprotju z voznim redom podjetja Western Ferries. Prevozi podjetja CalMac so tudi manj dovzetni za zamude in motnje kot konkurenčni prevoz avtobus–trajekt–avtobus (npr. mehanske okvare avtobusov ali zamude zaradi prometnih zastojev ali del na cesti lahko vplivajo na zanesljivost in čas potovanja pri konkurenčni storitvi).
- (274) Podjetje Western Ferries priznava, da „je lahko prihodnost katerega koli subvencioniranega prevoza do Dunoon le nadaljevanje obveznosti javne službe izključno za prevoz potnikov, ki jo opravlja(-jo) plovilo(-a), namenjeno(-a) samo prevozu potnikov“. Podjetje Western Ferries trenutno opravi okoli 68 % potniških prevozov ter 86–88 % prevozov gospodarskih vozil in avtomobilov. To kaže, da ima podjetje CalMac pomembno vlogo v prevozu potnikov, manj pa pri prevozih gospodarskih vozil in avtomobilov.
- (275) Vloga Komisije v skladu s členom 86(2) Pogodbe ES mora biti omejena na ugotavljanje očitnih napak v opredelitvi SSGP. Čeprav obstaja še ena konkurenčna storitev prevoza potnikov na isti progi, ta ne more nadomestiti storitve podjetja CalMac, zaradi posebnosti slednje pa ni mogoče sklepati, da obstaja očitna napaka v opredelitvi obveznosti javne službe.
- (276) S tem povezano vprašanje, ki ga je postavilo podjetje Western Ferries, je dejstvo, da lahko podjetje CalMac upravlja kombinirana plovila za prevoz vozil in potnikov na tej progi, medtem ko obveznosti javne službe zajemajo samo prevoz potnikov. Podjetje Western Ferries trdi, da to povzroča navzkrižno subvencioniranje in nepošteno konkurenco ter bi bilo zato treba obveznosti javne službe opravljati s plovili, namenjenimi samo prevozu potnikov.
- (277) V skladu s členom 86(2) Pogodbe ES tega ni mogoče šteti kot očitne napake v opredelitvi SSGP. Izvajalci, pooblaščenici za obveznosti javne službe, lahko razvijajo tudi nesubvencionirane komercialne dejavnosti. Če opravljajo komercialne dejavnosti, morajo izpolnjevati določene zahteve, kot so vodenje ločenih računov, ustreznost razporeditev skupnih stroškov in neobstoj navzkrižnega subvencioniranja med dvema vrstama dejavnosti.

(278) Če so v tem primeru te zahteve izpolnjene, Komisija ne more zahtevati, da se SSGP izvajajo s plovilom, ki je namenjeno samo prevozu potnikov. Ni mogoče zanikati, da so v tem primeru dejavnosti komercialne storitve in javne službe zelo tesno povezane – ista plovila opravljajo javno službo in obenem komercialne storitve – in si delijo večino stroškov. To kaže, da je treba posebno pozornost nameniti vodenju ločenih računov in mehanizmom za razporeditev stroškov⁽⁵²⁾. Vendar pa to ne predstavlja očitne napake v opredelitvi javne službe.

(279) Opredelitev obveznosti javne službe torej ni v skladu s členom 4 Uredbe o pomorski kabotaži. Dejansko osnovne značilnosti javne službe, namreč glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke, niso uradno opredeljene v pravnem aktu. Zato obstoječa opredelitev SSGP za obratovanje na progi Gourock–Dunoon predstavlja očitno napako.

(280) Vendar je načeloma v prihodnosti mogoče legitimno opredeliti SSGP za prevoz potnikov na tej progi, vključno z možnostjo, da izvajalec opravlja komercialne dejavnosti na podlagi kombiniranega plovila za prevoz potnikov/vozil. To *samo po sebi* ne bi predstavljalo očitne napake, če so značilnosti storitve natančno opredeljene v pravnem aktu.

(281) Kot je omenjeno zgoraj, je Združeno kraljestvo obvestilo Komisijo, da bo odprlo nov, odprt, pregleden in nediskriminacijski javni razpis za pogodbo o izvajanju javne službe izključno za prevoz potnikov na tej progi kot izvedbo primerne ukrepa.

(282) Zato mora Združeno kraljestvo zagotoviti, da bo ta javni razpis vseboval ustrezno opredelitev obveznosti javne službe, ki je združljiva s členom 86(2) Pogodbe. Komisija bo spremljala, ali je primeren ukrep, ki ga je sprejelo Združeno kraljestvo, pravilno izveden.

5.3.3.2 Pooblastitev

(a) Hebridi in Clyde (razen Gourock–Dunoon)

(283) Očitno je, da je bilo podjetje CalMac izrecno pooblaščen za opravljanje zadevne javne službe. Pogodba o izvajanju javne službe iz leta 2007 vsebuje natančne navedbe o storitvah, ki jih mora opravljati podjetje CalMac, in o tem, kako je mogoče spremeniti obseg poslanstva javne storitve.

(284) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi jasne določbe o nadzoru izvajanja javne storitve, saj predpisuje, da mora podjetje CalMac posredovati vladi redne podrobne informacije o obratovanju na progah. Na primer, redno se ocenjujejo kazalniki poslovanja. Če standardi poslovanja niso doseženi, se lahko dotacija ustrezno zmanjša.

(b) Gourock–Dunoon

(285) V primeru proge Gourock–Dunoon Komisija meni, da podjetje CalMac ni bilo ustrezno pooblaščen za obratovanje na tej progi. Če izvzamemo dejstvo, da SSGP trenutno ni dobro opredeljena, dejansko ni jasnih pravnih določb glede pogojev, pod katerimi mora podjetje CalMac opravljati to SSGP. Prav tako ne obstajajo jasne določbe za izračun nadomestila ali kazalnike poslovanja, ki bi, na primer, vplivali na letno dotacijo. Zato pooblastitev podjetja CalMac za to progo trenutno ni dovolj jasna in celovita.

(286) Organi Združenega kraljestva morajo zagotoviti, da bo v kontekstu novega javnega razpisa za pogodbo o izvajanju javne službe izključno za prevoz potnikov na tej progi za obveznosti javne službe jasno pooblaščen izbrani ponudnik.

5.3.3.3 Sorazmernost

(a) Hebridi in Clyde (razen Gourock–Dunoon)

(287) Ker se državna pomoč, dodeljena podjetju CalMac do zdaj, šteje za obstoječo pomoč, Komisiji ni treba oceniti, ali je podjetje CalMac v preteklosti prejelo prekomerno nadomestilo za obveznosti javne službe. Torej se mora ocena nanašati na prihodnost. Oceniti je treba izključno, ali določbe pogodbe o izvajanju javne službe iz leta 2007 zagotavljajo dovolj jamstev v izogib prekomernemu nadomestilu in možnemu protikonkurenčnemu vedenju podjetja CalMac.

(288) Kot je omenjeno zgoraj⁽⁵³⁾, je bil javni razpis izpeljan odprto in pregledno.

(289) Določbe pogodbe o izvajanju javne službe so primerne za preprečevanje prekomernega nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Nadomestilo je omejeno na stroške poslovanja, zmanjšane za prihodke iz poslovanja (vključno z zmernim dobičkom). Stroški, upravičeni do nadomestila, so tudi jasno opredeljeni v pogodbi o izvajanju javne službe.

⁽⁵²⁾ V tem kontekstu glej tudi uvodne izjave 295 do 298 te odločbe.

⁽⁵³⁾ Glej uvodne izjave 178–198, kjer je ocenjena skladnost z merilom Altmark 4. Čeprav merilo ni izpolnjeno, se razpis šteje za dovolj odprtega in preglednega v skladu z merili, določenimi v Uredbi o pomorski kabotaži.

- (290) Obstaja mehanizem za vrnitev neupravičenega nadomestila, na podlagi katerega se škotskim organom vrne glavnina vsakega prekomernega nadomestila. Samo majhen znesek se ne vrne. Na primer, če prekomerno nadomestilo znaša 1 milijon GBP, podjetje CalMac obdrži samo 275 000 GBP. Če prekomerno nadomestilo znaša 10 milijonov GBP, podjetje CalMac obdrži samo 725 000 GBP. Namen tega sistema je ustvariti pobudo, da bi podjetje CalMac zmanjšalo stroške in bilo učinkovitejše. Ti zneski so zelo omejeni in v skladu z opredelitvijo „zmernega dobička“, določenega v okviru SSGP (točka 18 okvira)⁽⁵⁴⁾. Čeprav v tem primeru okvir SSGP ne velja, Komisija meni, da so zneski morebitnega prekomernega nadomestila, ki bi ga podjetje CalMac lahko obdržalo, zelo omejeni in sorazmerni z zneski nadomestila.
- (291) Poleg tega profitna marža, predvidena v pogodbi o izvajanju javne službe, izhaja iz konkurenčnega ponudbenega postopka, s čimer je zagotovljeno, da je marža določena na zmerni ravni.
- (292) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi klavzulo, ki zagotavlja, da se dotacija pod pogoji pogodbe ustrezno zmanjša, če izvajalec javne službe prejme dodatno državno podporo iz drugih virov.
- (293) Pogodba o izvajanju javne službe torej vsebuje dovolj zaščitnih ukrepov v izogib prekomernemu nadomestilu za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (294) Poleg prekomernega nadomestila je Komisija v luči pritožb glede tega vidika ocenila tudi, ali pogodba o izvajanju javne službe vsebuje dovolj zaščitnih ukrepov za preprečevanje protikonkurenčnega vedenja podjetja CalMac, ki bi lahko povzročilo nedopustno izkrivljenje konkurence. Do tega bi prišlo, če bi podjetje CalMac lahko na primer nenehno neloyalno nižalo cene konkurentov, s čimer bi jih izrinilo s trga.
- (295) V tem kontekstu je treba poudariti, da trenutno ni sploh nobene konkurence na teh progah. Pogodba o izvajanju javne službe tudi opredeljuje stroge pogoje o določanju cen vozovnic. Vsebuje seznam cen za obdobje 2007/2008 in v primeru preučitve cen predpisuje posvetovanje s škotskimi organi. Podjetje CalMac bi kršilo določbe pogodbe o izvajanju javne službe, zlasti če bi enostransko in neutemeljeno znižalo cene, da bi izrinilo obstoječe konkurente s trga ali preprečilo vstop potencialnih konkurentov na trg. Poleg tega podjetje CalMac ne more zahtevati nobenega dodatnega nadomestila za kakršno koli zmanjšanje prihodkov iz naslova popustov ali znižanja cen, določenih v objavljenem seznamu tarif. To preprečuje tudi morebitno protikonkurenčno vedenje v zvezi s cenami.
- (296) Do izkrivljanja razmer na trgu bi lahko prišlo tudi, če bi posamičen izvajalec javne službe lahko bistveno spremenil ali povečal svojo ponudbo javnih storitev, na primer, da bi dodal nove proge ali bistveno povečal pogostost prevozov. Če bi bilo podjetje CalMac samodejno upravičeno do dodatnega nadomestila za te dodane storitve, bi to lahko povzročilo neupravičeno izkrivljanje konkurence, ki ga ni mogoče razumno sprejeti v zameno za izpolnitev obveznosti javne službe.
- (297) Pogodba o izvajanju javne službe izrecno predpisuje predhodno posvetovanje in odobritev škotskih ministrov pred vsako večjo prilagoditvijo objavljenih vozniških redov in pogostosti ali dogovorjenih storitev.
- (298) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi posebne določbe, ki prepovedujejo izvajalcu javne službe navzkrižno subvencioniranje med njegovimi dejavnostmi javne službe in dejavnostmi, ki niso javna služba, ter predpisuje, da je treba vse transakcije med podjetjem CalMac in njegovimi hčerinskimi družbami izvesti na čisto poslovni podlagi.
- (299) Skoraj vse dejavnosti podjetja CalMac sodijo v okvir pogodbe o izvajanju javne službe. Kljub temu je zaradi preglednosti treba voditi ločene račune za dejavnosti javne službe in dejavnosti, ki niso javna služba, ali komercialne dejavnosti v skladu z določbami Direktive o preglednosti⁽⁵⁵⁾.
- (300) Po pogojih pogodbe o izvajanju javne službe mora podjetje CalMac letno poročati dejanske stroške, ki nastanejo z opravljanjem nalog javne službe. V tem „izkazu dejanskega izida“ so stroški javne službe ločeni od preostalih dejavnosti podjetja CalMac. Tako je zagotovljeno, da sta znesek javnih sredstev, dodeljen podjetju CalMac, in uporaba teh sredstev jasno ločena od preostalih dejavnosti podjetja CalMac. Pogodba o izvajanju javne službe izrecno predpisuje, da je treba voditi jasna, ločena in pregledna računovodska sistema za financiranje in opravljanje dejavnosti javne službe.

⁽⁵⁴⁾ Za primerjavo, če prekomerno nadomestilo znaša 10 milijonov GBP (kar je zelo malo verjetno in se še ni zgodilo), bi 725 000 GBP, ki bi jih obdržalo podjetje CalMac, predstavljalo samo okoli 1,7 % letnega nadomestila, plačanega podjetju CalMac v obdobju 2007/2008, in mnogo manjši delež v skupnih prihodkih.

⁽⁵⁵⁾ Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

- (301) Da bi zagotovili jasno razlikovanje med stroški, ki nastanejo zaradi dejavnosti javne službe, in stroški iz naslova drugih dejavnosti, je treba vzpostaviti ustrezen sistem za razporeditev stroškov, ki so skupni obema vrstama dejavnosti.
- (302) Pogodba o izvajanju javne službe podrobno navaja vse stroške, za katere je dopustno nadomestilo. Poleg dotacije za primanjkljaj, ki je namenjena pokritju vseh stroškov poslovanja, povezanih z izvajanjem javne službe (npr. stroški zakupa plovil podjetja CMAL, stroški posadke, goriva, prometne dajatve za terminal, izdaja vozovnic, zavarovanje itd.), so predvidene dotacije za nepričakovana povečanja stroškov goriva in za naložbe v osnovna sredstva (npr. nakup sredstev za opravljanje dejavnosti javne službe, pristaniška dela za isti namen itd.). Vsi stroški, ki jih krije dotacija za primanjkljaj, so natančno opredeljeni v scenariju za osnovni primer, merila za vloge in za določanje morebitnih dotacij za gorivo in kapitalskih dotacij pa so natančno opredeljena v pogodbi o izvajanju javne službe.
- (303) Zato je pogodba o izvajanju javne službe dovolj jasna, kar zadeva razporeditev stroškov med dejavnostmi javne službe in dejavnostmi, ki niso javna služba.
- (304) V skladu s svojo običajno prakso o obstoječih programih pomoči bo Komisija še naprej spremljala dejavnosti podjetja CalMac in zlasti ustrezno razporeditev stroškov, preprečevanje navzkrižnega subvencioniranja in popolno preglednost v zvezi z ločenimi računi.
- (305) V tem kontekstu Komisija z zadovoljstvom ugotavlja, da se nameravajo organi Združenega kraljestva javno posvetovati z zainteresiranimi strankami ob vsaki uvedbi bistvenih sprememb obveznosti javne službe podjetja CalMac za proge na Hebridih in reki Clyde. Od podjetja CalMac bodo tudi zahtevali, da izdela ločeni revidirani izkaz uspeha za dejavnosti javne službe in za komercialne dejavnosti od finančnega leta 2009–2010 naprej, ter nameravajo te zahteve vključiti v vse bodoče pogodbe o izvajanju javne službe za storitve prevozov s trajekti na Hebridih in reki Clyde.
- (b) Gourock–Dunoon**
- (306) Podjetje Western Ferries je trdilo, da bi s storitvijo izključno prevoza potnikov z uporabo plovila, namenjenega samo prevozu potnikov, prihranili denar davkoplačevalcev, saj bi se znižala letna subvencija podjetja CalMac. Vendar člen 86(2) Pogodbe ne zahteva, da država članica izbere najučinkovitejši način izvajanja javne službe.
- (307) V primeru proge Gourock–Dunoon ni jasnih določb v izogib prekomernemu nadomestilu, ni izrecnih zaščitnih ukrepov za protikonkurenčno vedenje ali navzkrižno subvencioniranje in ni formalne zahteve za vodenje ločenih računov ali določb o razporeditvi stroškov.
- (308) V zvezi s progo Gourock–Dunoon torej ni dovolj jamstev, da je pomoč sorazmerna z obveznostmi javne službe podjetja CalMac, in da so torej potrebni primerni ukrepi, da se zagotovi združljivost pomoči v prihodnosti.
- (309) Organi Združenega kraljestva so kot primeren ukrep sprejeli organizacijo postopka javnega razpisa. V kontekstu obstoječega programa pomoči za to progo Komisija ugotavlja, da morajo pri izvajanju postopka javnega razpisa organi Združenega kraljestva zagotoviti, da ta razpis za pogodbo o izvajanju javne službe, namenjene samo prevozu potnikov, na progi Gourock–Dunoon vsebuje jasne določbe v izogib prekomernemu nadomestilu in izrecne zaščitne ukrepe za protikonkurenčno vedenje ali navzkrižno subvencioniranje, vključno z obveznostjo javnega posvetovanja zainteresiranih strank o večjih spremembah poslanstva javne storitve. Prav tako je predpisana formalna zahteva za vodenje ločenih računov in ustrezne določbe za razporeditev stroškov.
- (310) V tem kontekstu Komisija tudi z zadovoljstvom ugotavlja, da se nameravajo organi Združenega kraljestva javno posvetovati z zainteresiranimi strankami ob vsaki uvedbi bistvenih sprememb obveznosti javne službe podjetja CalMac za progo Gourock–Dunoon. Od podjetja CalMac bodo tudi zahtevali, da izdela ločeni revidirani izkaz uspeha za dejavnosti javne službe in za komercialne dejavnosti od finančnega leta 2009–2010 naprej, ter nameravajo te zahteve vključiti v vse bodoče pogodbe o izvajanju javne službe za storitve prevozov s trajekti na progi Gourock–Dunoon.
- 5.3.3.4 Sklep o delu obstoječe pomoči**
- (a) Hebridi in Clyde (razen Gourock–Dunoon)**
- (311) SSGP za obratovanje na progah na reki Clyde in Hebridih, z izjemo Gourock–Dunoon, so dobro opredeljene in zanje je bilo podjetje CalMac ustrezno pooblaščen. Obstaja dovolj zaščitnih ukrepov za zagotovitev, da je nadomestilo, dodeljeno podjetju CalMac, sorazmerno z njegovimi obveznostmi javne službe. To pomeni, da je državna pomoč, dodeljena podjetju CalMac za obratovanje na teh progah, združljiva s členom 86(2) Pogodbe ES.
- (b) Gourock–Dunoon**
- (312) Javna služba za obratovanje na progi Gourock–Dunoon ni dovolj dobro opredeljena in pooblastitev zanjo ni bila dana dovolj natančno in pregledno. Ne obstaja dovolj zaščitnih ukrepov za zagotovitev, da je nadomestilo, dodeljeno podjetju CalMac, sorazmerno z njegovimi obveznostmi javne službe. To pomeni, da je državna pomoč, dodeljena podjetju CalMac za obratovanje na progi Gourock–Dunoon, nezdružljiva s členom 86(2) Pogodbe.

- (313) Komisija navaja, da so organi Združenega kraljestva skladno s postopkom sodelovanja, predvidenem v obstoječih programih pomoči, sprejeli kot primeren ukrep odprtje novega, odprtega, preglednega in nediskriminacijskega javnega razpisa za pogodbo o izvajanju javne službe na tej progi, namenjene samo prevozu potnikov, kot je opisano zgoraj. V skladu s členom 19 Postopkovne uredbe državo članico njeno sprejetje zavezuje, da primerni ukrep tudi izvaja.
- (314) Da se zagotovi združljivost javne službe za to progo s členom 86(2) Pogodbe ES, mora to izvajanje izpolnjevati naslednje zahteve: razpis in posledična pogodba o izvajanju javne službe morata biti uvedena v razumnem časovnem obdobju; vsebovati morata jasno in natančno opredelitev obveznosti javne službe; predpisovati morata popolno in podrobno pooblastitev izvajalca javne službe; vsebovati morata ustrezne zaščitne ukrepe za preprečevanje prekomernega nadomestila, navzkrižnega subvencioniranja in protikonkurenčnega vedenja (vključno z obveznostjo javnega posvetovanja zainteresiranih strank o večjih spremembah poslanstva javne storitve) in vsebovati morata jasne določbe o razporeditvi stroškov in vodenju ločenih računov.
- (315) Zaradi zgoraj navedenih razlogov je treba sklepati, da v skladu s členom 18 Postopkovne uredbe obstoječa pomoč za to progo ni več združljiva s skupnim trgom. V členu 18 Postopkovne uredbe je določeno, da morajo primerni ukrepi, omenjeni zgoraj, in njihovo pravilno izvajanje zagotoviti združljivost pomoči s pravom Skupnosti v prihodnosti.
- (316) V pismu z dne 15. maja 2009 so se organi Združenega kraljestva zavezali k začetku postopkov, potrebnih za uvedbo javnega razpisa za to progo do konca leta 2009, s čimer so sprejeli predlagane primerne ukrepe. Posledična pogodba o izvajanju javne službe bi morala stopiti v veljavo pred koncem junija 2011.
- (317) V tem kontekstu Komisija ugotavlja, da se nameravajo organi Združenega kraljestva javno posvetovati z zainteresiranimi strankami ob vsaki uvedbi bistvenih sprememb obveznosti javne službe podjetja CalMac za progo Gourock–Dunoon. Od podjetja CalMac bodo tudi zahtevali, da izdela ločeni revidirani izkaz uspeha za dejavnosti javne službe in za komercialne dejavnosti od finančnega leta 2009–2010 naprej, ter nameravajo te zahteve vključiti v vse bodoče pogodbe o izvajanju javne službe za storitve prevozov s trajekti na progi Gourock–Dunoon.
- (318) Glede na zgoraj navedeno in v skladu s členom 19 Postopkovne uredbe Komisija zabeleži sprejetje primernih ukrepov s strani organov Združenega kraljestva in meni, da bo ob pravilnem izvajanju zgoraj opisanih primernih ukrepov program skladen s členom 86(2) Pogodbe. Združljivost programa s Pogodbo ES je torej odvisna od potrditve Komisije, da je država članica natančno in ustrezno izvedla primerne ukrepe, ki so jih sprejeli organi Združenega kraljestva.
- (319) Komisija bo pozorno spremljala izvajanje zgoraj opisanih primernih ukrepov in zahteva, da jo organi Združenega kraljestva redno obveščajo o vseh korakih v postopku izvajanja.
- (320) Komisija si pridržuje pravico do neprekinjenega ocenjevanja obstoječega programa pomoči skladno s členom 88(1) Pogodbe ES in pravico, da predlaga dodatne primerne ukrepe, potrebne zaradi postopnega razvoja ali delovanja skupnega trga.

5.3.4 NORTHLINK

5.3.4.1 **Opredelitev**

(a) **NorthLink 1 (2002–2006)**

- (321) Kot je omenjeno zgoraj (glej oddelek 2505.2.3 zgoraj), pomoč, dodeljena podjetjema NorthLink 1 in NorthLink 2, predstavlja novo pomoč. Zato mora poleg obstoječih razmer Komisija oceniti tudi združljivost ukrepa, odkar je bila prva pogodba o izvajanju javne službe podpisana s podjetjem NorthLink 1.
- (322) Določbe, ki se uporabljajo za oceno, ali so bile naloge javne službe podjetja NorthLink 1 ustrezno opredeljene, vsebuje člen 4 Uredbe o pomorski kabotaži, ki opredeljuje specifikacije, ki morajo biti del opredelitve, in sicer: glede pristanišč, rednosti, neprekinjenosti, pogostosti, zmogljivosti zagotavljanja prevozov, prevoznih tarif in številčnega stanja posadke.
- (323) Precej jasno je, da pogodba o izvajanju javne službe, ki zajema obdobje 2002–2006, izpolnjuje merilo, saj podrobno opredeljuje vse te parametre. V razpisu je bilo opredeljeno zlasti: konfiguracija proge in najmanjše število plovb, zahteva glede zmogljivosti za prevoz blaga (čeprav ni subvencioniran) in živine, minimalne zahteve glede zmogljivosti (ki naj bi bila vsaj enaka zmogljivosti, ki jo je že nudilo podjetje P&O Ferries) in začetne tarife, ki niso smele biti bistveno višje od tistih, ki jih je zaračunavalo podjetje P&O Ferries.

(324) Tudi tajanje pogodbe o izvajanju javne službe je bilo ustrezno – manj kot šest let – skladno z razlago Uredbe o pomorski kabotaži s strani Komisije.

(325) Zapisnik, ki je bil podpisan leta 2004 po finančnih težavah podjetja NorthLink 1 v letu 2003, je v osnovi določal dodatno financiranje primanjkljaja in ni bistveno spremenil obstoječe opredelitve obveznosti javne službe.

(b) NorthLink 2 (2006–2012)

(326) Kot je navedeno v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave, Komisija meni, da naloge javne službe, za katere je bilo pooblaščen podjetje NorthLink 2, ustrezajo legitimnim SSGP.

(327) Kot prejšnja pogodba o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 1 tudi druga pogodba o izvajanju javne službe, sklenjena s podjetjem NorthLink 2, jasno opredeljuje vse parametre teh obveznosti javne službe v skladu s členom 4 Uredbe o pomorski kabotaži. V razpisu je bilo opredeljeno zlasti: konfiguracija proge in najmanjše število plovb, zahteva glede zmogljivosti za RO-RO prevoz blaga (tokrat upravičen do subvencije) in prevoz živine, minimalne zahteve glede zmogljivosti (ki naj bi bila vsaj enaka zmogljivosti, ki jo je že nudilo podjetje NorthLink 1) in začetne tarife, ki niso smele biti bistveno višje od tistih, ki jih je zaračunavalo podjetje NorthLink 1.

(328) Kot pri prejšnji pogodbi s podjetjem NorthLink 1 je tudi trajanje te pogodbe o izvajanju javne službe ustrezno – šest let – skladno z razlago Uredbe o pomorski kabotaži s strani Komisije.

5.3.4.2 Pooblastitev

(a) NorthLink 1 (2002–2006)

(329) Jasno je, da je bilo podjetje NorthLink 1 izključno pooblaščen za opravljanje zadevne javne službe v obdobju 2002–2006. Pogodba o izvajanju javne službe je vsebovala natančne navedbe o storitvah, ki jih je moralo opravljati podjetje NorthLink 1, in o tem, kako je mogoče spremeniti obseg poslanstva javne storitve.

(330) Škotska nacionalna agencija za prevoz je spremljala poslovanje podjetja NorthLink 1 glede na pogoje prvotne in spremenjene pogodbe. Podjetje NorthLink 1 je temu organu redno posredovalo poročila o poslovanju.

(b) NorthLink 2 (2006–2012)

(331) Kot v primeru podjetja NorthLink 1 je jasno, da je bilo podjetje NorthLink 2 izključno pooblaščen za opra-

vljanje zadevne javne službe v obdobju 2006–2012. Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje natančne navedbe o storitvah, ki jih mora opravljati podjetje NorthLink 2, in o tem, kako je mogoče spremeniti obseg poslanstva javne storitve.

(332) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi jasne določbe o nadzoru izvajanja javne službe, saj predpisuje, da mora podjetje NorthLink 2 škotskim organom redno posredovati podrobne informacije o poslovanju. Na primer, redno se ocenjujejo kazalniki poslovanja. Če standardi poslovanja niso doseženi, se lahko dotacija ustrezno zmanjša.

5.3.4.3 Sorazmernost

(a) NorthLink 1 (2002–2006)

(333) V nasprotju s subvencijami, dodeljenimi podjetju CalMac, ki predstavljajo obstoječo pomoč (glej oddelek 2345.2.2 zgoraj), predstavlja pomoč, dodeljena podjetjema NorthLink 1 in NorthLink 2, novo pomoč. Zato ni dovolj, da Komisija oceni, ali določbe obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe (ki zajemajo obdobje 2006–2012) zagotavljajo dovolj jamstev v izogib prekomernemu nadomestilu in možnemu protikonkurenčnemu vedenju izvajalca javne službe. Oceniti je treba tudi, ali je bilo izplačano prekomerno nadomestilo za obveznosti javne službe podjetja NorthLink od leta 2002 dalje in ali se je izvajalec javne službe na kakršen koli način vedel protikonkurenčno, zaradi česar bi se povečali stroški njegovih obveznosti javne službe, tako da ne bi bili sorazmerni s ciljem pogodb o izvajanju javne službe.

(334) Vendar je treba poudariti, da ocena združljivosti temelji le na preverjanju obstoja prekomernega nadomestila in možnega protikonkurenčnega vedenja ter v nasprotju z oceno obstoja državne pomoči skladno z merilom Altmark 4 ne obravnava vprašanja stroškovne učinkovitosti ali zmanjšanja stroškov. Pri ocenjevanju združljivosti s členom 86(2) Pogodbe Komisija ni zadolžena za preverjanje, ali bi lahko bila javna služba opravljena učinkoviteje.

(335) Kot je prikazano v preglednici 3 zgoraj, so bili neto rezultati dejavnosti javne službe podjetja NorthLink 1 v nekaterih letih pozitivni (2003/2004 in 2005/2006), v drugih pa negativni (2002/2003 in 2004/2005). Skupni rezultat dejavnosti javne službe podjetja NorthLink 1 v obdobju, ko je obratovalo na progah severnih otokov (2002–2006), je bil pozitiven v znesku 0,9 milijona GBP. Ta znesek ustreza letnemu povprečju presežnih javnih sredstev v višini 0,2 milijona GBP.

- (336) Najprej je treba navesti, da podatki, ki so jih posredovali organi Združenega kraljestva, izhajajo iz analitično knjigovodskega izračuna na podlagi zakonsko predpisanih izkazov. Te rezultate je glede na uporabljeno metodologijo, računovodske podatke in vsebino izjave potrdil neodvisni zunanji revizor. Med poročanimi zneski ter osnovnimi knjigami in evidencami podjetja NorthLink 1 niso bile ugotovljene bistvene razlike. Ti podatki so bili ustrezno ugotovljeni in so verodostojni ⁽⁵⁶⁾.
- (337) Povprečna letna presežna javna sredstva v znesku 0,2 milijona GBP so zelo omejena v primerjavi s povprečnim letnim javnim nadomestilom, dodeljenim podjetju NorthLink 1 – približno 23,2 milijona GBP ⁽⁵⁷⁾, kar predstavlja samo okoli 0,9 % tega zneska.
- (338) Komisija se strinja z načelom, da znesek nadomestila, plačanega podjetjem, pooblaščenim za SSGO, „ne sme preseči zneska, potrebnega za pokrivanje stroškov, ki nastanejo zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in zmernega dobička za poravnavo teh obveznosti“ ⁽⁵⁸⁾. Zmerni dobiček je opredeljen kot „stopnja donosa lastnega kapitala, ki upošteva tveganje ali odsotnost tveganja, ki ga je podjetje imelo zaradi intervencije s strani države članice [...]“. V obstoječem primeru je povprečna letna profitna marža v višini 0,6 % prihodkov javne službe ⁽⁵⁹⁾ zelo omejena in se lahko šteje za zmerno glede na tveganja, ki jih je imelo podjetje NorthLink 1 pri izpolnjevanju svojih obveznosti javne službe. Upoštevati je treba predvsem, da so ti zelo omejeni dobički podjetja NorthLink 1 bili ustvarjeni po konkurenčnem postopku za oddajo naročila za pogodbo o izvajanju javne službe in so morali biti zato minimalni v skladu s tržnimi pogoji.
- (339) Zato podjetje NorthLink 1 ni prejelo neupravičeno prekomernega nadomestila za izvajanje svojih nalog javne službe v obdobju, ko je obratovalo na progah severnih otokov.
- (340) V prvotni pritožbi podjetja Streamline Shipping iz julija 2004 je bila podana domneva, da je podjetje NorthLink 1 prejelo najmanj 2 milijona GBP zunaj obsega povračljivih stroškov v zvezi s svojimi obveznostmi javne službe neposredno za zakup tovornega plovila. Vendar kot je prikazano zgoraj, to ni privedlo do prekomernega nadomestila za obveznosti javne službe podjetja NorthLink 1.
- (341) Kar zadeva možno protikonkurenčno vedenje, podatki o cenah, ki jih je posredovalo podjetje Streamline Shipping ⁽⁶⁰⁾, ne kažejo na bistvene razlike v cenah za prevoz blaga med podjetjema NorthLink 1 in Streamline Shipping. Cene podjetja NorthLink 1 za shetlandsko progo so višje od cen podjetja Streamline Shipping v vseh letih. Cene podjetja NorthLink 1 za orkneysko progo so nižje od cen podjetja Streamline Shipping v vseh letih (med 5 % in 13 %), vendar to samo po sebi ne dokazuje protikonkurenčnega vedenja. Poleg tega je lahko primerjava zavajajoča, ker cene RO-RO in LO-LO prevozov niso neposredno primerljive, kar so omenili organi Združenega kraljestva.
- (342) Komisija tudi navaja, da so bile komercialne dejavnosti, ki jih je izvajalo podjetje NorthLink 1, donosne same po sebi v vseh letih, ko je to podjetje poslovalo. To pomeni, da so bile cene, ki jih je zaračunavalo podjetje NorthLink 1 za svoje komercialne dejavnosti, tržno pogojene in združljive z vedenjem tržnega vlagatelja, da se doseže največji dobiček.
- (343) Poleg tega Revizijski urad Škotske v svojem poročilu iz decembra 2005, v katerem analizira poslovanje podjetja NorthLink 1, ne omenja nobenega možnega protikonkurenčnega vedenja (npr. nelojalnega nižanja cen) kot razloga za finančne težave podjetja NorthLink 1. Te težave se pravzaprav pripisujejo večji in nepričakovani konkurenci zaradi drugih podjetij.
- (344) Podjetje NorthLink 1 torej ni prejelo neupravičeno prekomernega nadomestila za izpolnjevanje svojih obveznosti javne službe in ni dokazov, da se je kakor koli protikonkurenčno vedlo v obdobju, ko je obratovalo na progah severnih otokov. Zato se sklepa, da je bila državna pomoč, odobrena podjetju NorthLink 1, sorazmerna z njegovimi obveznostmi javne službe.

(b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (345) Kar zadeva pogodbo o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 2, mora Komisija po eni strani preveriti, ali je bilo do zdaj kdaj izplačano prekomerno nadomestilo za obveznosti javne službe. Preverila bo tudi, ali je obstajalo kakšno protikonkurenčno vedenje, zaradi katerega bi se stroški izpolnjevanja obveznosti javne službe povečali v taki meri, da ne bi bili sorazmerni s ciljem pogodbe o izvajanju javne službe. Po drugi strani mora Komisija preveriti, ali obstoječe določbe pogodbe o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 2 vsebujejo dovolj zaščitnih ukrepov, da se zagotovi sorazmernost pomoči.
- (346) Kot je prikazano v preglednici 5, so bili neto rezultati dejavnosti javne službe podjetja NorthLink 2 v prvih dveh letih poslovanja (2006/2007 in 2007/2008) pozitivni. Skupni neto rezultat poslovanja podjetja NorthLink 2 je zaenkrat pozitiven v znesku 2,4 milijona GBP. Ta znesek ustreza letnemu povprečju presežnih javnih sredstev v višini 1,2 milijona GBP.

⁽⁵⁶⁾ V zvezi z dopustnostjo metode „projekcije za nazaj“ glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 7. junija 2006 v zadevi T-613/97 – *UFEX in drugi proti Komisiji* (zlasti točke 128–147).

⁽⁵⁷⁾ Podjetju NorthLink 1 je bilo v obdobju približno štirih let poslovanja dodeljeno skupno 92,6 milijona GBP.

⁽⁵⁸⁾ Glej odstavek 14 okvira SSGP.

⁽⁵⁹⁾ Letni prihodki iz dejavnosti javne službe podjetja NorthLink 1 so znašali povprečno 32,4 milijona GBP (glej preglednico 3 zgoraj).

⁽⁶⁰⁾ Glej preglednico 6.

- (347) Kot je omenjeno zgoraj v primeru NorthLink 1, je treba najprej navesti, da podatki, ki so jih posredovali organi Združenega kraljestva, izhajajo iz analitično knjigovodskega izračuna na podlagi zakonsko predpisanih izkazov. Te rezultate je glede na uporabljeno metodologijo, računovodske podatke in vsebino izjave potrdil neodvisni zunanji revizor. Med poročanimi zneski ter osnovnimi knjigami in evidencami podjetja NorthLink 2 niso bile ugotovljene bistvene razlike. Komisija meni, da so bili ti podatki ustrezno ugotovljeni in so verodostojni ⁽⁶¹⁾.
- (348) Povprečna letna presežna javna sredstva v znesku 1,2 milijona GBP so zelo omejena v primerjavi s povprečnim letnim javnim nadomestilom, dodeljenim podjetju NorthLink 2 – približno 26,6 milijona GBP ⁽⁶²⁾, kar predstavlja samo okoli 4,5 % tega zneska.
- (349) Kot je navedeno zgoraj, je Komisija sprejela načelo zmernega dobička za poravnavo obveznosti javne službe. V obstoječem primeru je povprečna letna profitna marža v višini 2,4 % prihodkov javne službe ⁽⁶³⁾ omejena in se lahko šteje za zmerno glede na tveganja, ki jih je imelo podjetje NorthLink 2 pri izpolnjevanju svojih obveznosti javne službe. Upoštevati je treba predvsem, da so ti omejeni dobički podjetja NorthLink 2 bili ustvarjeni po konkurenčnem postopku za oddajo naročila za pogodbo o izvajanju javne službe in so morali biti zato minimalni v skladu s tržnimi pogoji.
- (350) Zato Komisija meni, da podjetje NorthLink 2 zaenkrat ni prejelo neupravičeno prekomernega nadomestila za izvajanje svojih nalog javne službe v obdobju, ko je obratovalo na progah severnih otokov.
- (351) V zvezi z možnim protikonkurenčnim vedenjem podjetja NorthLink 2 je podjetje Streamline Shipping trdilo, da je zmanjšanje cen za 25 % za prevoz do Shetlanda in za 19 % za prevoz do Orkneyja, ki je bilo objavljeno ob začetku veljavnosti tretje pogodbe o izvajanju javne službe julija 2006, neupravičeno oškodovalo podjetje Streamline Shipping in je mogoče le zaradi višje subvencije podjetja NorthLink 2 v primerjavi s podjetjem NorthLink 1.
- (352) Kot je omenjeno zgoraj, podjetje NorthLink 2 ne izvaja dejavnosti zunaj obsega pogodbe o izvajanju javne službe. Predvsem je, nasprotno od pogodbe o izvajanju javne službe s podjetjem NorthLink 1, pogodba, sklenjena med škotskimi organi in podjetjem NorthLink 2, zajemala prevoz blaga kot dejavnost javne službe. Nižje cene prevozov so zahtevali škotski organi v okviru pogojev razpisa. To pomeni, da je bila ta informacij javna in so jo ponudniki morali upoštevati pri sestavi svojih ponudb.
- (353) Podjetje NorthLink 2 zaenkrat ni prejelo prekomernega nadomestila za svoje obveznosti javne službe. Poleg tega je bil prevoz blaga donosen sam po sebi dve leti poslovanja podjetja NorthLink 2, kot je prikazano v preglednici 5 zgoraj. To pomeni, da so bile cene, ki jih podjetje NorthLink 2 zaračunava za svoje poslovne dejavnosti, tržno pogojene in združljive z vedenjem tržnega vlagatelja, da se doseže največji dobiček.
- (354) Komisija tudi ugotavlja, da cene RO-RO in LO-LO prevozov niso nujno neposredno primerljive zaradi razlogov, navedenih v uvodni izjavi 100 zgoraj.
- (355) Poleg tega v nasprotju s podjetjem NorthLink 2 podjetje Pentland Ferries ne objavlja svojih prevoznih tarif, temveč potencialne stranke poziva, da se za ceno in rezervacijo obrnejo na njegovo službo za rezervacije. To pomeni, da bi podjetje NorthLink 2 težko namenoma in dosledno neloyalno nižalo tarife podjetja Pentland Ferries.
- (356) V zvezi z možnim protikonkurenčnim vedenjem podjetja NorthLink 2 je podjetje Pentland Ferries trdilo tudi, da podjetje NorthLink 2 izvaja shemo popustov za prebivalce Orkneyja, imenovano „prijatelji in družinski člani“, ki ima škodljiv učinek na konkurenčno službo, ki jo izvaja podjetje Pentland Ferries ⁽⁶⁴⁾.
- (357) Kot je prikazano v preglednici 7 zgoraj, so vse osnovne tarife, ki jih zaračunava podjetje NorthLink 2 za potnike in vozila, višje od tarif podjetja Pentland Ferries. Ne obstajajo javni dokazi o morebitnih popustih, ki jih nudi podjetje Pentland Ferries, toda tudi pod predpostavko, da ne nudi nobenih popustov, tarife, ki jih zaračunava podjetje NorthLink 2, vključno s shemo popustov „prijatelji in družinski člani“, niso bistveno ali dosledno nižje kot tarife, ki jih zaračunava podjetje Pentland Ferries. Popusti tudi niso na voljo med glavno sezono (julij in avgust). Poleg tega, kot so navedli organi Združenega kraljestva, se shema popustov nanaša na zelo majhen delež prevozov, ki jih opravlja podjetje NorthLink 2 (1,6 %), in še na manjši delež prihodkov podjetja NorthLink 2 (0,5 %). Izpad prihodka podjetja NorthLink 2 iz prodaje vozovnic zaradi popustov (brez upoštevanja morebitnega večjega povpraševanja zaradi popustov) je zelo omejen ⁽⁶⁵⁾. Končno pa podjetje Pentland Ferries ni moglo s konkretnimi številkami dokazati, da je bilo finančno prizadeto zaradi te sheme popustov. Posledično Komisija meni, da ne obstajajo trdni razlogi za domnevo o protikonkurenčnem vedenju podjetja NorthLink 2 ali kakršnem koli resnem vplivu na konkurenco zaradi te sheme popustov.

⁽⁶¹⁾ Glej opombo 56.

⁽⁶²⁾ Glej preglednico 4.

⁽⁶³⁾ Letni prihodki iz dejavnosti javne službe podjetja NorthLink 2 so znašali povprečno 50,5 milijona GBP (glej preglednico 5 zgoraj).

⁽⁶⁴⁾ Glej uvodne izjave 107 do 109.

⁽⁶⁵⁾ Glede na oceno skupnih prihodkov iz te sheme (za vse upravičene potnike in vozila) v letu 2008, ki so jo podali organi Združenega kraljestva – okoli 95 000 GBP –, bi popust v višini 30 % predstavljal okoli 40 700 GBP.

- (358) Poleg tega je zainteresirana stranka trdila, da podjetje NorthLink 2 ponuja nočitev z zajtrkom v Orkneyju (ko ladja ponoči ne pluje) kot komercialno dejavnost po cenah, ki ne pokrijejo stroškov, kar vpliva na hotele, ki ponujajo nočitev z zajtrkom⁽⁶⁶⁾. Čeprav to vprašanje ni bilo obravnavano v odločitvi o začetku formalnega postopka preiskave, niso bili predloženi nobeni konkretni dokazi, da cene, ki jih zaračunava podjetje NorthLink 2 za to storitev, ne pokrijejo stroškov, ali da ta storitev negativno vpliva na prihodke konkurenčnih hotelov, ki ponujajo nočitev z zajtrkom. Cen nastanitve na ladji in stroškov zagotavljanja take nastanitve ni mogoče neposredno primerjati s cenami hotelske nastanitve in stroški le-te. Posledično Komisija meni, da ne obstajajo trdni razlogi za domnevo o protikonkurenčnem vedenju podjetja NorthLink 2 ali kakršnem koli resnem izkrivljanju konkurence zaradi te storitve. V vsakem primeru morebitno izkrivljanje konkurence ne bi vplivalo na trgovino med državami članicami, saj se v celoti izvaja v Orkneyju.
- (359) Komisija mora poleg podajanja ocene sorazmernosti pomoči v preteklosti tudi preveriti, ali določbe pogodbe o izvajanju javne službe zagotavljajo dovolj jamstev, da ne bo prišlo do prekomernega nadomestila ali protikonkurenčnega vedenja v prihodnosti.
- (360) Kot je omenjeno zgoraj⁽⁶⁷⁾, je bil javni razpis izpeljan odprto in pregledno.
- (361) Po mnenju Komisije so določbe pogodbe o izvajanju javne službe primerne za preprečevanje prekomernega nadomestila za izpolnjevanje obveznosti javne službe. Nadomestilo je omejeno na stroške poslovanja (vključno z zmernim dobičkom), zmanjšane za prihodke iz poslovanja. Stroški, upravičeni do nadomestila, so tudi jasno opredeljeni v pogodbi o izvajanju javne službe.
- (362) Obstaja mehanizem za vrnitev neupravičenega nadomestila, na podlagi katerega se škotskim organom vrne glavnina vsakega prekomernega nadomestila. Samo majhen znesek se ne vrne. Na primer, če znaša prekomerno nadomestilo 1 milijon GBP, podjetje NorthLink 2 obdrži samo 275 000 GBP. Če znaša prekomerno nadomestilo 10 milijonov GBP, podjetje NorthLink 2 obdrži samo 725 000 GBP. Namen tega sistema je ustvariti pobudo, da bi podjetje NorthLink 2 zmanjšalo stroške in bilo učinkovitejše. Ti zneski so zelo omejeni in v skladu z opredelitvijo „zmernega dobička“, določenega v okviru SSGP (točka 18 okvira)⁽⁶⁸⁾. Čeprav v tem primeru okvir SSGP ne velja, Komisija meni, da so zneski morebitnega prekomernega nadomestila, ki bi ga podjetje NorthLink 2 lahko obdržalo, zelo omejeni in sorazmerni z zneski nadomestila.
- (363) Poleg tega profitna marža, predvidena v pogodbi o izvajanju javne službe, izhaja iz konkurenčnega ponudbenega postopka, s čimer je zagotovljeno, da je marža določena na zmerni ravni.
- (364) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi klavzulo, ki zagotavlja, da se dotacija ustrezno zmanjša, če izvajalec javne službe prejme dodatno državno podporo iz drugih virov.
- (365) Pogodba o izvajanju javne službe torej vsebuje dovolj zaščitnih ukrepov v izogib prekomernemu nadomestilu za izpolnjevanje obveznosti javne službe.
- (366) Poleg prekomernega nadomestila je treba presoditi tudi, ali pogodba o izvajanju javne službe vsebuje dovolj zaščitnih ukrepov za preprečevanje protikonkurenčnega vedenja podjetja NorthLink 2, ki bi lahko povzročilo nedopustno izkrivljanje konkurence. Do tega bi prišlo, če bi podjetje NorthLink 2 lahko na primer nenehno neloyalno nižalo cene konkurentov, s čimer bi jih izrinilo s trga.
- (367) Pogodba o izvajanju javne službe opredeljuje stroge pogoje o določanju cen vozovnic. V primeru preučitve cen predpisuje posvetovanje s škotskimi organi. Podjetje NorthLink 2 bi kršilo določbe pogodbe o izvajanju javne službe, zlasti če bi enostransko in neutemeljeno znižalo cene, da bi izrinilo obstoječe konkurente s trga ali preprečilo vstop potencialnih konkurentov na trg. Poleg tega podjetje NorthLink 2 ne more zahtevati nobenega dodatnega nadomestila za kakršno koli zmanjšanje prihodkov iz naslova popustov ali znižanja cen, določenih v objavljenem seznamu tarif. To preprečuje tudi morebitno protikonkurenčno vedenje v zvezi s cenami.
- (368) Do izkrivljanja razmer na trgu bi lahko prišlo tudi, če bi posamičen izvajalec javne službe lahko po lastni volji bistveno spremenil ali povečal svojo ponudbo javnih storitev, na primer, da bi dodal nove proge ali bistveno povečal pogostost prevozov. Če bi bilo podjetje NorthLink 2 samodejno upravičeno do dodatnega nadomestila za te dodane storitve, bi to lahko povzročilo neupravičeno izkrivljanje konkurence, ki ga ni mogoče razumno sprejeti v zameno za izpolnitev obveznosti javne službe.

⁽⁶⁶⁾ Glej uvodno izjavo 111 zgoraj.

⁽⁶⁷⁾ Glej oddelek o oceni skladnosti z merilom Altmark 4 (uvodne izjave 220–224).

⁽⁶⁸⁾ Za primerjavo, če prekomerno nadomestilo znaša 10 milijonov GBP (kar je zelo malo verjetno in se še ni zgodilo), bi 725 000 GBP, ki bi jih obdržalo podjetje NorthLink 2, predstavljalo samo okoli 2,5 % letnega nadomestila, plačanega podjetju NorthLink 2 v obdobju 2007/2008, in mnogo manjši delež v skupnih prihodkih.

- (369) Pogodba o izvajanju javne službe izrecno predpisuje predhodno posvetovanje in odobritev škotskih ministrov pred vsako večjo prilagoditvijo objavljenih vozniških redov in pogostosti ali dogovorjenih storitev.
- (370) Pogodba o izvajanju javne službe vsebuje tudi posebne določbe, ki prepovedujejo izvajalcu javne službe navzkrižno subvencioniranje med njegovimi dejavnostmi javne storitve in dejavnostmi, ki niso javna služba, ter predpisuje, da je treba vse transakcije med podjetjem NorthLink 2 in njegovimi hčerinskimi družbami izvesti na čisto poslovni podlagi.
- (371) Skoraj vse dejavnosti podjetja NorthLink 2 sodijo v okvir pogodbe o izvajanju javne službe. Kljub temu je zaradi preglednosti treba voditi ločene račune za dejavnosti javne službe in morebitne dejavnosti, ki niso javna služba, ali komercialne dejavnosti v skladu z določbami Direktive o preglednosti.
- (372) Po pogojih pogodbe o izvajanju javne službe mora podjetje NorthLink 2 letno poročati dejanske stroške, ki nastanejo z opravljanjem nalog javne službe. V tem „izkazu dejanskega izida“ so stroški javne službe ločeni od preostalih dejavnosti podjetja NorthLink 2. Tako je zagotovljeno, da sta znesek javnih sredstev, dodeljen podjetju NorthLink 2, in uporaba teh sredstev jasno ločena od preostalih dejavnosti podjetja NorthLink 2. Pogodba o izvajanju javne službe izrecno predpisuje, da je treba voditi jasna, ločena in pregledna računovodska sistema za financiranje in opravljanje dejavnosti javne službe.
- (373) Da bi zagotovili jasno razlikovanje med stroški, ki nastanejo zaradi dejavnosti javne službe, in stroški iz naslova drugih dejavnosti, je treba vzpostaviti ustrezen sistem za razporeditev stroškov, ki so skupnimi obema vrstama dejavnosti.
- (374) Pogodba o izvajanju javne službe podrobno navaja vse stroške, za katere je dopustno nadomestilo. Poleg dotacije za primanjkljaj, ki je namenjena pokritju vseh stroškov poslovanja, povezanih z izvajanjem javne službe (npr. stroški posadke, goriva, prometne dajatve za terminal, izdaja vozovnic, zavarovanje itd.), so predvideni dodatki za nepričakovana povečanja stroškov goriva in za naložbe v osnovna sredstva, povezane z nakupom sredstev za opravljanje dogovorjenih storitev. Vsi stroški, ki jih krije dotacija za primanjkljaj, so natančno opredeljeni v scenariju za osnovni primer, merila za vloge in za določanje morebitnih dotacij za gorivo in kapitalskih dotacij pa so natančno opredeljena v pogodbi o izvajanju javne službe.
- (375) Zato je pogodba o izvajanju javne službe dovolj jasna, kar zadeva razporeditev stroškov med dejavnostmi javne službe in dejavnostmi, ki niso javna služba.

- (376) V tem kontekstu Komisija z zadovoljstvom ugotavlja, da se nameravajo organi Združenega kraljestva javno posvetovati z zainteresiranimi strankami ob vsaki uvedbi bistvenih sprememb obveznosti javne službe podjetja NorthLink 2 za proge severnih otokov. Od podjetja NorthLink 2 bodo tudi zahtevali, da izdela ločeni revidirani izkaz uspeha za dejavnosti javne službe in za komercialne dejavnosti od finančnega leta 2009–2010 naprej, ter nameravajo te zahteve vključiti v vse bodoče pogodbe o izvajanju javne službe za storitve prevozov s trajekti na severnih otokih.

5.3.4.4 Sklep

(a) NorthLink 1 (2002–2006)

- (377) Obveznosti javne službe, naložene podjetju NorthLink 1, so bile pravilno opredeljene in podjetje je bilo zanje ustrezno pooblaščen. Državna pomoč, dodeljena podjetju NorthLink 1 v obdobju 2002–2006, ni predstavljala prekomernega nadomestila podjetju za opravljanje nalog javne službe, za katere je bilo pooblaščen. Prav tako ni dovolj dokazov o protikonkurenčnem vedenju, ki bi umetno povišalo stroške javne službe in s tem povzročilo nedopustno izkrivljanje konkurence.
- (378) To pomeni, da je državna pomoč, dodeljena podjetju NorthLink 1 v obdobju 2002–2006, združljiva s členom 86(2) Pogodbe.

(b) NorthLink 2 (2006–2012)

- (379) Državna pomoč, ki je bila dodeljena podjetju NorthLink 2 do zdaj, ni predstavljala prekomernega nadomestila podjetju za opravljanje nalog javne službe, za katere je bilo pooblaščen. Prav tako ni dovolj dokazov o protikonkurenčnem vedenju, ki bi umetno povišalo stroške javne službe in s tem povzročilo nedopustno izkrivljanje konkurence.
- (380) SSGP za obratovanje na progah severnih otokov so dobro opredeljene in podjetje NorthLink 2 je bilo zanje ustrezno pooblaščen. Obstaja dovolj zaščitnih ukrepov za zagotovitev, da je nadomestilo, dodeljeno podjetju NorthLink 2, sorazmerno z njegovimi obveznostmi javne službe. To pomeni, da je državna pomoč, dodeljena podjetju NorthLink 2 za obratovanje na teh progah, združljiva s členom 86(2) Pogodbe ES.

6. SKLEP

- (381) Na podlagi zgoraj navedenega se sklene, da je državna pomoč, zagotovljena podjetju CalMac za obratovanje na vseh progah zahodnih otokov, razen Gourock–Dunoon, obstoječa pomoč, ki je združljiva s členom 86(2) Pogodbe.

(382) Kar zadeva progo Gourock–Dunoon, Komisija v skladu s členom 19 Postopkovne uredbe zabeleži sprejetje primernih ukrepov, ki jih je predlagala v skladu s členom 18 Postopkovne uredbe, s strani organov Združenega kraljestva in meni, da bo ob pravilnem izvajanju zgoraj opisanih primernih ukrepov tudi obstoječi ukrep pomoči združljiv s členom 86(2) Pogodbe. Združeno kraljestvo mora začeti postopke, ki so potrebni za uvedbo javnega razpisa za to progo, do konca leta 2009. Posledična pogodba o izvajanju javne službe bi morala začeti stopiti v veljavo pred koncem junija 2011. Komisija bo pozorno spremljala izvajanje zgoraj opisanih primernih ukrepov in zahteva, da jo organi Združenega kraljestva redno obveščajo o vseh korakih v postopku izvajanja.

(383) Komisija meni, da je državna pomoč, dodeljena podjetjema NorthLink 1 in NorthLink 2 za obratovanje na progah severnih otokov v letih 2002–2006 oziroma 2007–2009, združljiva s členom 86(2) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Obstoječa državna pomoč, dodeljena podjetju CalMac Ferries Ltd po pogodbi o izvajanju javne službe za opravljanje storitev prevozov s trajekti na škotskih zahodnih otokih (razen na progi Gourock–Dunoon), je združljiva s členom 86(2) Pogodbe.

Člen 2

Obstoječa državna pomoč, dodeljena podjetju Cowal Ferries Ltd za obratovanje na progi Gourock–Dunoon, je združljiva s členom 86(2) Pogodbe, pod pogojem, da Združeno kraljestvo

pristane na izvedbo primernih ukrepov v skladu s členom 19 Uredbe (ES) št. 659/1999.

Združeno kraljestvo bo zlasti začelo postopke, ki so potrebni za uvedbo javnega razpisa za progo Gourock–Dunoon, do 31. decembra 2009. Posledična pogodba o izvajanju javne službe mora stopiti v veljavo pred 30. junijem 2011.

Člen 3

Združeno kraljestvo bo Komisijo redno obveščalo o ukrepih, izvedenih za izvajanje njegovih obvez v zvezi s financiranjem proge Gourock–Dunoon.

Člen 4

Državna pomoč, dodeljena podjetjem NorthLink Orkney in Shetland Ferries Ltd ter NorthLink Ferries Ltd po ustreznih pogodbah o izvajanju javne službe za opravljanje storitev prevozov s trajekti na škotskih severnih otokih, je združljiva s členom 86(2) Pogodbe.

Člen 5

Ta odločba je naslovljena na Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske.

V Bruslju, 28. oktobra 2009

Za Komisijo
Antonio TAJANI
Podpredsednik

Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

| | | |
|---|------------------------------------|-------------------|
| Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica | 22 uradnih jezikov EU | 1 100 EUR na leto |
| Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD | 22 uradnih jezikov EU | 1 200 EUR na leto |
| Uradni list EU, serija L, samo papirna različica | 22 uradnih jezikov EU | 770 EUR na leto |
| Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD | 22 uradnih jezikov EU | 400 EUR na leto |
| Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden | Večjezično: 23 uradnih jezikov EU | 300 EUR na leto |
| Uradni list EU, serija C – natečaj | Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i) | 50 EUR na leto |

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>

