

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – GRECJA

Pomoc państwa SA.32544 (11/C) (ex N/11) – restrukturyzacja kolei greckich – Trainose SA
Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 272/04)

Pismem z dnia 13 lipca 2011 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Grecję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom Grecji. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

I. PROCEDURA

Dnia 9 lutego 2011 r. Grecja zgłosiła szereg środków na rzecz greckiego przedsiębiorstwa kolejowego Trainose SA. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w piśmie z dnia 5 kwietnia 2011 r., na które władze greckie odpowiedziały dnia 6 maja 2011 r.

II. OPIS

Beneficjentem omawianych środków jest przedsiębiorstwo Trainose SA, grecki dostawca usług kolejowych. Spółka ta prowadzi działalność w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu pasażerskiego oraz towarowego. Przedsiębiorstwo Trainose SA od kilku lat zmagają się z problemami finansowymi.

Grecja boryka się obecnie z poważnymi zakłóceniami makroekonomicznymi, które próbuje zwalczać z pomocą finansową ze strony UE, pod nadzorem Komisji Europejskiej, Europejskiego Banku Centralnego i Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Powyższe instytucje międzynarodowe wraz z Grecją przygotowują makroekonomiczny program naprawczy, którego szczegóły określają tak zwane protokoły ustaleń. Udzielenie pomocy finansowej dla Grecji jest uzależnione od spełnienia przez nią kryteriów ilościowych oraz przestrzegania zobowiązań podjętych w protokołach ustaleń. W związku z tym Grecja zobowiązała się między innymi do pełnego wdrożenia planu naprawczego spółki Trainose oraz do prywatyzacji tego przedsiębiorstwa do końca 2011 r.

Grecja opracowała zatem plan restrukturyzacji spółki Trainose, którego celem jest przywrócenie jej długoterminowej rentowności. Jako główne problemy przedsiębiorstwa wskazano

zbyt dużą liczbę pracowników oraz wygórowane koszty operacyjne. Proponowane środki restrukturyzacyjne obejmują znaczne obniżenie wydatków na wynagrodzenia, wprowadzenie rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych dla szeregu połączeń znajdujących się poniżej pułapu wyznaczonego przez trojkę (50 mln EUR rocznie do 2013 r.), zawieszenie eksploatacji szeregu połączeń i wzrost cen usług dla klientów, jak również optymalizację działalności.

W celu wsparcia wdrażania planu restrukturyzacji przewidziano szereg środków na rzecz Trainose: (i) umorzenie długów; (ii) przeniesienie aktywów; (iii) przeniesienie pracowników do innych pracodawców z sektora publicznego; (iv) podwyższenie kapitału; (v) rekompensatę z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych przez spółkę oraz (vi) umowy o poziomie świadczonych usług między Trainose a OSE SA, przedsiębiorstwem zarządzającym infrastrukturą. Powyższe środki, których wartość wynosi około 1,2 mld EUR, zostały zgłoszone Komisji.

Grecja utrzymuje, że zgłoszone środki nie stanowią pomocy państwa lub co najwyżej stanowią pomoc państwa bezpośrednio zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE lub na podstawie wytycznych w sprawie ratowania i restrukturyzacji.

III. OCENA

W świetle dostarczonych informacji, na obecnym etapie postępowania wątpliwe jest, czy przedstawione środki można zakwalifikować jako nieprzynoszące, przynajmniej częściowo, nienależnej korzyści spółce Trainose. Zgłoszone środki mogą zatem obejmować pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Należy zatem również zbadać, czy proponowane środki mogą być zgodne z traktatem na mocy odnośnych przepisów dotyczących pomocy państwa.

Ze względu na fakt, że środki proponowane są w związku z planem restrukturyzacji, Komisja musi ocenić ich ewentualną zgodność z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE oraz z wytycznymi w sprawie ratowania i restrukturyzacji. Jeśli proponowane środki zostałyby zakwalifikowane jako stanowiące pomoc państwa, na tym etapie postępowania wątpliwe jest, czy mogłyby być one uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym jako pomoc na restrukturyzację, ponieważ wydaje się, iż nie spełniono wszystkich wymagań zawartych w wytycznych w sprawie ratowania i restrukturyzacji.

Co się tyczy środków dotyczących rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych, ich zgodność z traktatem można ewentualnie oceniać na podstawie rozporządzenia w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych 1370/2007/WE, potwierdzając jednocześnie, że są one nierozzerwalnie związane z planem restrukturyzacji. Na obecnym etapie postępowania, na podstawie informacji przekazanych do tej pory przez Grecję, nie ma możliwości stwierdzenia, czy spełnione zostały warunki określone w powyższym rozporządzeniu.

Należy ponadto sprawdzić, czy szczególne trudności, z którymi zmaga się obecnie grecka gospodarka, uzasadniałyby ocenę proponowanych środków na mocy art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

IV. WNIOSEK

W świetle powyższych ustaleń Komisja zdecydowała się wszcząć w odniesieniu do opisanych środków formalne postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE.

TEKST PISMA

„Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που παρείχαν οι ελληνικές αρχές σχετικά με τα ως άνω μέτρα, αποφάσισε να κινησει την επίσημη διαδικασία έρευνας που αναφέρεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Κατόπιν επαφών προ της κοινοποίησης από τον Οκτώβριο του 2010, στις 9 Φεβρουαρίου 2011 η Ελλάδα κοινοποίησε ορισμένα μέτρα υπέρ της ελληνικής εταιρείας σιδηροδρόμων ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ (στο εξής: «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»). Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες με επιστολή της με ημερομηνία 5 Απριλίου 2011, στην οποία οι ελληνικές αρχές απάντησαν στις 6 Μαΐου 2011.

2. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

- (2) Στις 3 Μαΐου 2010, στο πλαίσιο της σύναψης δανείου χρηματοδοτικής συνδρομής της ΕΕ, η Ελλάδα υπέγραψε δύο μνημόνια συνεργασίας (στο εξής: «ΜΣ») με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (στο εξής: «Τρόικα»). Οι εκταμειώσεις της χρηματοδοτικής συνδρομής από τα κράτη μέλη της Ευρωζώνης υπόκεινται σε τριμηνιαίες επισκοπήσεις βάσει ποσοτικών κριτηρίων απόδοσης, καθώς και στη θετική εκτίμηση της προόδου σε σχέση με τα ΜΣ.
- (3) Στο πλαίσιο των ανωτέρω ΜΣ και όσον αφορά, συγκεκριμένα, τον σιδηροδρομικό τομέα, η Ελλάδα δεσμεύτηκε να υλοποιήσει πλήρως ένα πρόγραμμα εξυγίανσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, να καταστήσει τις δραστηριότητές της βιώσιμες και να ιδιωτικοποιήσει την εταιρεία μέχρι το τέλος του 2011.

3. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

- (4) Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι μεγάλη επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην παροχή σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών φορτίου και επιβατών και, δευτερευόντως, υπηρεσιών διεθνών λεωφορειακών μεταφορών. Το 2010, πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 102,7 εκατομμυρίων ευρώ, με ζημίες 187,3 εκατομμυρίων ευρώ και περίπου 1 532 εργαζόμενους. Είναι ο μοναδικός πάροχος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, κατέχει μερίδιο αγοράς 1 % στην αγορά μεταφορών επιβατών και 3 % στην αγορά μεταφορών φορτίου στην Ελλάδα, εφόσον ο ορισμός των σχετικών αγορών συμπεριελάμβανε όλα τα είδη χερσαίων μεταφορών.
- (5) Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ιδρύθηκε το 2005, ως θυγατρική της ΟΣΕ ΑΕ (στο εξής: «ΟΣΕ»). Μέχρι το 2005, η ΟΣΕ ήταν ο φορέας διαχείρισης των υποδομών και ο μόνος πάροχος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, με επιβατικές και

εμπορικές αμαξοστοιχίες. Το 2005 μετατράπηκε σε εταιρεία συμμετοχών, και οι δραστηριότητες της χωρίστηκαν μεταξύ θυγατρικών εταιρειών. Τον Δεκέμβριο του 2008, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση του φυσικού διαχωρισμού μεταξύ της διαχείρισης υποδομών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων, καθώς και το άνοιγμα της αγοράς μεταφορικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετατράπηκε σε τελείως αυτοτελή νομική οντότητα, απόλυτα ανεξάρτητη από τον ΟΣΕ, ιδιοκτησίας του κράτους σε ποσοστό 100 %. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι νομικό πρόσωπο του αστικού δικαίου (υπό τη μορφή ΑΕ).

- (6) Όπως αναφέρεται λεπτομερώς στις αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 70 κατωτέρω, η οικονομική κατάσταση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ επιδεινώνεται συνεχώς από το 2007, σημειώνοντας αρνητικά ΚΠΦ ⁽¹⁾, αρνητικά ίδια κεφάλαια και αυξανόμενο χρέος. Τουλάχιστον από το 2007, η εταιρεία είναι επιλέξιμη για λύση σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ⁽²⁾. Ωστόσο, το κράτος, ως αποκλειστικός ιδιοκτήτης, δεν έχει ακόμη λάβει τέτοια απόφαση. Όπως εξηγείται περαιτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 27, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ τελεί επί του παρόντος υπό αναδιάρθρωση.

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- (7) Το μέτρα κρατικής ενίσχυσης που κοινοποίησε η Ελλάδα στην Επιτροπή συνοψίζονται στον κατωτέρω πίνακα (πίνακας 1):

Πίνακας 1

Κοινοποιηθέντα μέτρα κρατικής ενίσχυσης

(EUR)

Μέτρο	Ποσό
Διαγραφή χρεών	714 000 000
Μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού	110 000 000
Μετατάξεις υπαλλήλων	120 000 000
Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	125 000 000
Αποζημίωση ΥΔΥ 2011-2013	143 624 060
Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (ΣΠΥ)	μ.δ. ⁽¹⁾
Σύνολο	1 212 624 060

⁽¹⁾ Δεν είναι δυνατή η ποσοτικοποίησή τους βάσει των πληροφοριών που παρέχονται στην κοινοποίηση.

4.1. Μέτρο 1: Διαγραφή υποχρεώσεων για τα έτη 2007-2010

- (8) Οι ελληνικές αρχές σχεδιάζουν τη διαγραφή χρέους 714 εκατομμυρίων ευρώ του ΟΣΕ, για τέλη υποδομής, προμήθεια

⁽¹⁾ Κέρδη προ φόρων (καθαρά κέρδη).

⁽²⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 47 του ελληνικού νόμου 2190/1920, σε περίπτωση που τα ίδια κεφάλαια μιας εταιρείας μειωθούν σε επίπεδα χαμηλότερα από το 50 % του μετοχικού κεφαλαίου της, οι μέτοχοι της εταιρείας πρέπει να αποφασίσουν (εντός 6 μηνών από τη λήξη του οικείου φορολογικού έτους) είτε τη λύση της εταιρείας είτε την υιοθέτηση μέτρων για την εξυγίανσή της.

και συντήρηση τροχαίου υλικού και λοιπές υπηρεσίες, το οποίο συσσωρεύτηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά την περίοδο 2007-2010.

4.2. Μέτρο 2: Μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού από τον ΟΣΕ

- (9) Το υποβληθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει τη μεταβίβαση πέντε τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου από τον ΟΣΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συνολικής εκτιμώμενης αξίας 110 005 769 ευρώ, ως εξής:

— έκταση και κτίρια του τερματικού σταθμού μεταφοράς φορτίου της Θεσσαλονίκης: εκτιμώμενη αξία 80,6 εκατομμύρια ευρώ,

— ιδιοκτησία, έκταση και κτίριο Θεσσαλονίκη-Τρίγωνο Μαγνησίας: εκτιμώμενη αξία 13,1 εκατομμύρια ευρώ,

— έκταση και κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού Οινόης: εκτιμώμενη αξία 2,2 εκατομμύρια ευρώ,

— ιδιοκτησία, έκταση και κτίριο Θεσσαλονίκη-Τρίγωνο Λαχανόκηπων: εκτιμώμενη αξία 1,8 εκατομμύρια ευρώ,

— έκταση και κτίρια του κέντρου διανομής της Θεσσαλονίκης: εκτιμώμενη αξία 12,3 εκατομμύρια ευρώ.

- (10) Η αξία των πέντε τερματικών εκτιμήθηκε τον Νοέμβριο-Δεκέμβριο 2010 από τη συμβουλευτική εταιρεία Savills Hellas. Η μεταβίβαση των τερματικών σταθμών μεταφοράς φορτίου θα γίνει δωρεάν.

- (11) Επί του παρόντος, συνάγεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί ατελώς τους τερματικούς σταθμούς από τη στιγμή της μεταβίβασης έως σήμερα.

4.3. Μέτρο 3: Μεταφορά εργαζομένων

- (12) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης που σχεδίασε η Ελλάδα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβλέπει τη μετάταξη 620 από τους τρέχοντες εργαζομένους που απολαμβάνουν καθεστώς και προνόμια οιονεί δημόσιων υπαλλήλων ⁽³⁾, σε άλλους εργοδότες του δημοσίου τομέα, καθώς και τη μείωση των μισθών των εργαζομένων που θα παραμείνουν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (στο εξής «εναπομεινάντες εργαζόμενοι») κατά 37 %. Οι νέοι εργαζόμενοι στο μέλλον θα προσλαμβάνονται με μισθούς ιδιωτικού τομέα (μέσος ετήσιος μισθός 50 % του μέσου μισθού των εναπομεινάντων εργαζομένων), και θα υπόκεινται στην κοινή ελληνική εργατική νομοθεσία.

- (13) Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι εργαζόμενοι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που προσελήφθησαν πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου 3429/2005, στις 31 Δεκεμβρίου 2005 ⁽⁴⁾, υπόκεινται σε καθεστώς οιονεί δημόσιου υπαλλήλου: εξηγούν, καταρχάς, ότι οι μισθοί τους έχουν οριστεί μέσω νόμων και δεσμευτικών συλλογικών συμβάσεων εργασίας μεταξύ της διοίκησης της εταιρείας και των εκπροσώπων των εργαζομένων ⁽⁵⁾. Κατά κανόνα, οι εν λόγω συλλογικές συμβάσεις

⁽³⁾ Βάσει των εθνικών νόμων 2515/1997 και 2671/1998, καθώς και των συλλογικών συμβάσεων εργασίας της επιχείρησης για την περίοδο 1993-2008 (για τον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ).

⁽⁴⁾ Ο νόμος 3429/2005 επέτρεπε στον ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προσλαμβάνουν νέο προσωπικό βάσει της κοινής εργατικής νομοθεσίας.

⁽⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 5 ανωτέρω.

προσέφεραν υψηλότερους μισθούς και επιδόματα από τον υπόλοιπο δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Επιπλέον, πάντα κατά τις ελληνικές αρχές, οι εργαζόμενοι της ΤΡΑΙΝΟΣΕ απολαμβάνουν ενισχυμένη προστασία έναντι της λήξης της απασχόλησής τους ⁽⁶⁾.

4.4. Μέτρο 4: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου

- (14) Σύμφωνα με την κοινοποίηση, οι ελληνικές αρχές αύξησαν το μετοχικό κεφάλαιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το 2009 κατά 60 εκατομμύρια ευρώ και σκοπεύουν να πραγματοποιήσουν δεύτερη εισφορά κεφαλαίου ύψους 65 εκατομμυρίων ευρώ το 2011.

4.5. Μέτρο 5: Αποζημίωση ΥΔΥ 2011-2013

- (15) Οι ελληνικές αρχές σχεδιάζουν να ξεκινήσουν να αποζημιώνουν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την εκπλήρωση της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών (στο εξής: «ΥΔΥ»). Από αυτή την άποψη, ο νόμος που ψηφίστηκε πρόσφατα περί Ελληνικών Σιδηροδρόμων ⁽⁷⁾ προβλέπει ότι σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα για τη διενέργεια επιβατικών δρομολογίων ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης ΥΔΥ σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ⁽⁸⁾ (στο εξής «κανονισμός ΥΔΥ»). Στο ΜΣ, το ύψος των ως άνω αποζημιώσεων ΥΔΥ περιορίζεται στο μέγιστο ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Προς το παρόν, οι ελληνικές αρχές έχουν υποβάλει στην Επιτροπή μόνο σχέδιο σύμβασης βάσει του προαναφερθέντος νόμου.

4.6. Μέτρο 6: ΣΠΥ μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ

- (16) Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα συνάψει με τον ΟΣΕ ορισμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (αναφερόμενες στο εξής ως: «ΣΠΥ»), σχετικά με διάφορες υπηρεσίες που απαιτούνται για τις δραστηριότητές της. Οι εν λόγω ΣΠΥ θα αφορούν: α) την παροχή συντήρησης τροχαίου υλικού· β) την παροχή μίσθωσης τροχαίου υλικού· γ) την κατάρτιση του προσωπικού, δ) την ενοίκιαση γραφείων και ε) την ενοίκιαση λεωφορείων. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, όλες οι ΣΠΥ θα συνάπτονται με όρους και προϋποθέσεις αγοράς. Με την εξαίρεση της ΣΠΥ για τη μίσθωση τροχαίου υλικού (βλέπε επόμενη αιτιολογική σκέψη), οι ελληνικές αρχές εκτιμούν το κόστος των ΣΠΥ για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε 32 εκατομμύρια ευρώ για το 2011.
- (17) Συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο-Φεβρουάριο του 2011, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνήψε ήδη με τον ΟΣΕ, τον δημόσιο φορέα διαχείρισης σιδηροδρομικών υποδομών, σύμβαση μίσθωσης διάρκειας 2 ετών για ένα μέρος τουλάχιστον του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ — 50 μηχανές ντίζελ, 13 ηλεκτρικές μηχανές, 58 αυτοκινητάμαξες, 111 μονάδες επιβατικού τροχαίου υλικού και 1 823 μονάδες τροχαίου υλικού μεταφοράς εμπορευμάτων. Η εκτίμηση του ΟΣΕ ήταν ότι θα λάμβανε

27,5 εκατομμύρια ευρώ το 2011 βάσει της ανωτέρω σύμβασης μίσθωσης, συμπεριλαμβανομένων των χρεώσεων μίσθωσης (βάσει της ετήσιας λογιστικής απόσβεσης του τροχαίου υλικού) και ενός επιτοκίου δανεισμού ανά κατηγορία ως εξής: μηχανές ντίζελ 5,09 %, ηλεκτρικές μηχανές 4,84 %, αυτοκινητάμαξες ντίζελ 5,67 %, ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες 5,59 %, επιβατικά οχήματα 4,86 %, οχήματα φορτίου 5,69 %.

4.7. Το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης

- (18) Οι ελληνικές αρχές υπέβαλαν ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο αρχικά συντάχθηκε τον Σεπτέμβριο του 2010, επικαιροποιήθηκε για πρώτη φορά τον Νοέμβριο του 2010 και τροποποιήθηκε εν μέρει μέσω της κοινοποίησης του Φεβρουαρίου του 2011. Το σχέδιο περιλαμβάνει οικονομικές προβλέψεις για το 2011-2013 και μια ανάλυση ευαισθησίας. Σύμφωνα με το σχέδιο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έπρεπε να γίνει βιώσιμη μέχρι το 2011, λόγω της «εμπροσθοβαρούς» προσέγγισης των προτεινόμενων μέτρων αναδιάρθρωσης.
- (19) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προσδιορίζει ως κύρια προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν ώστε να ξαναγίνει βιώσιμη η εταιρεία το πλεονάζον προσωπικό της εταιρείας και τα λειτουργικά έξοδα.
- (20) Όσον αφορά το κόστος προσωπικού, οι ελληνικές αρχές σχεδιάζουν τη σημαντική μείωση του αριθμού των εργαζομένων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με τη μεταφορά μερικών εξ αυτών σε άλλους εργοδότες του δημόσιου τομέα. Επιπλέον, οι νέοι εργαζόμενοι θα λαμβάνουν σημαντικά χαμηλότερους μισθούς και θα προσλαμβάνονται όταν προκύψει ανάγκη. Δεν θα γίνουν νέες προσλήψεις μέχρι το τέλος του 2011. Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν υποβάλει σαφή στοιχεία σχετικά με πιθανές νέες προσλήψεις μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία. Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι ελληνικές αρχές προβλέπουν τη μείωση του συνολικού κόστους προσωπικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά 48 % μέχρι το τέλος του 2011, σε σύγκριση με το ύψος του κόστους αυτού το 2010, με αποτέλεσμα συνολικό κόστος προσωπικού 48,5 εκατομμύρια ευρώ για το ίδιο έτος. Σύμφωνα με επικαιροποιημένο υπολογισμό που παρασχέθηκε μετά την κοινοποίηση, το κόστος προσωπικού της εταιρείας θα μειωθεί κατά 54 % μέχρι το τέλος του 2011, με αποτέλεσμα συνολικό κόστος προσωπικού 42,6 εκατομμύρια ευρώ για το ίδιο έτος. Εντούτοις, η ανωτέρω εκτίμηση βασίζεται στην παραδοχή ότι η προτεινόμενη μεταφορά προσωπικού θα είχε ολοκληρωθεί μέχρι τον Απρίλιο του 2011, κάτι που κατά τα φαινόμενα δεν συνέβη.
- (21) Όσον αφορά το λειτουργικό κόστος, αποτελείται βασικά από τη μίσθωση και συντήρηση τροχαίου υλικού, τις υπηρεσίες τρίτων, τα καύσιμα και το ηλεκτρικό ρεύμα και τις χρεώσεις για υποδομές. Προκειμένου να μειωθεί το λειτουργικό κόστος, οι ελληνικές αρχές προτείνουν την αναστολή ορισμένων ζημιολογικών διαδρομών, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη (24) κατωτέρω.
- (22) Όσον αφορά τα έσοδα, ο νόμος που ψηφίστηκε πρόσφατα περί Ελληνικών Σιδηροδρόμων ⁽⁹⁾ επιτρέπει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ να ορίζει ελεύθερα τις τιμές της. Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι βασικοί επιβατικοί ναύλοι (εξαιρουμένων των συμπληρωμάτων) θα αυξάνονταν από τον Ιανουάριο του 2011 σε ορισμένα δρομολόγια ώστε να φτάσουν σε επίπεδα μεταξύ 50 % και 100 % των τιμών που εφαρμόζουν οι

⁽⁶⁾ Βλέπε άρθρο 13 της υπουργικής απόφασης, της 11ης Οκτωβρίου 1972, περί θεσπίσεως του γενικού κανονισμού προσωπικού του ΟΣΕ, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 2671/1998.

⁽⁷⁾ Νόμος 3891/2010 για την αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα, ΦΕΚ Α 188/4.11.2010.

⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

⁽⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 9 ανωτέρω.

άμεσοι ανταγωνιστές του τμήματος λεωφορειακών μεταφορών. Από το 2012 και στο εξής, οι βασικές τιμές επιβατικού εισιτηρίου (εξαιρουμένων των συμπληρωμάτων) θα αυξάνονται περαιτέρω κατά 3 % ετησίως. Οι τιμές μεταφοράς φορτίου θα αυξάνονται κατά 4 % ετησίως.

- (23) Σύμφωνα με τους υποβληθέντες υπολογισμούς, τα ανωτέρω θα οδηγήσουν στην αύξηση των εσόδων από τις πωλήσεις στον τομέα της μεταφοράς επιβατών κατά 20 % το 2011 σε σύγκριση με το 2010 και κατά 46 % σε σύγκριση με τα δεδομένα του 2009. Το 2012, τα έσοδα από τις πωλήσεις προβλέπεται να αυξηθούν κατά 7 % σε σύγκριση με το 2011 και το 2013 κατά 5 % σε σύγκριση με το 2012. Η εν λόγω εκτίμηση αύξησης βασίζεται επίσης στην παραδοχή ότι ο αριθμός των επιβατών θα αυξάνεται κατά 3 % ετησίως από το 2012, χάρη στη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών. Τέλος, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα καταργήσει όλα τα δωρεάν και εκπτώτικα εισιτήρια για τη μεταφορά επιβατών. Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν υποβάλει στοιχεία σχετικά με τα αναμενόμενα έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων.
- (24) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει τρία εναλλακτικά σενάρια για την επιστροφή στη βιωσιμότητα: τα σενάρια αυτά έχουν την ονομασία «αισιόδοξο», «βασικό» και «απαισιόδοξο» και είναι ανάλογα με τον αριθμό των δρομολογίων που θα εξακολουθήσουν να λειτουργούν και με τον πραγματικό αντίκτυπο των προτεινόμενων μέτρων για τη μείωση του κόστους προσωπικού και του λειτουργικού κόστους. Στην ουσία, το αισιόδοξο και το απαισιόδοξο σενάριο αποτελούν αποκλίσεις από το βασικό σενάριο, σε περίπτωση που ο αντίκτυπος των προτεινόμενων μέτρων αύξησης των τιμών στη ζήτηση των επιβατών είναι διαφορετικός. Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν υποβάλει ανάλυση ευαισθησίας με την οποία να γίνεται πρόβλεψη της εξέλιξης του αριθμού επιβατών ή του όγκου μεταφερόμενων εμπορευμάτων συνεπεία των αυξήσεων των τιμών
- (25) Σύμφωνα με το βασικό σενάριο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έκλεινε 8 από τις τρέχουσες 26 εν λειτουργία γραμμές, και η αποζημίωση ΥΔΥ θα καταβαλλόταν καθ' όλη τη διάρκεια της

περιόδου αναδιάρθρωσης για τις υπόλοιπες 18 γραμμές, οι οποίες, σύμφωνα με την Ελλάδα, είναι στο σύνολό τους μη κερδοφόρες. Σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο, η αναδιάρθρωση θα ξεκινούσε με τη διακοπή της λειτουργίας 15 γραμμών, εκ των οποίων οι 6 θα ετίθεντο εκ νέου σε λειτουργία το 2012 και 2013. Επιπλέον, όλες οι δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου θα αναστέλλονταν.

- (26) Συγκεκριμένα, τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης είναι τα ακόλουθα:
- α) σημαντική μείωση των δαπανών μισθοδοσίας (σχεδιαζόμενη μείωση κατά 50 % ή 46 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ του 2010 και του 2013 στο βασικό σενάριο και κατά 68 % ή 63 εκατομμύρια ευρώ στο απαισιόδοξο σενάριο).
- β) θέσπιση αποζημιώσεων ΥΔΥ για ορισμένες γραμμές με βάση το ανώτατο όριο που καθορίζει η Τρόικα (50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως μέχρι το 2013).
- γ) αναστολή της λειτουργίας κάποιων γραμμών (σχεδιαζόμενη μείωση των λειτουργικών δαπανών κατά 24 % ή 47 εκατομμύρια ευρώ στο βασικό σενάριο και κατά 39 % ή 77 εκατομμύρια ευρώ στο απαισιόδοξο σενάριο) και
- δ) αύξηση των τιμών που χρεώνονται στους καταναλωτές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και βελτιστοποίηση των λειτουργιών (αύξηση της τιμής των εισιτηρίων, αναστολή κάθε είδους εκπτώτικών και δωρεάν εισιτηρίων, σχεδιαζόμενη αύξηση στα έσοδα πωλήσεων από τη μεταφορά επιβατών κατά 34 % ή 41 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ του 2010 και του 2013 στο βασικό σενάριο και σχεδιαζόμενη μείωση των πωλήσεων κατά 13 % ή 15 εκατομμύρια ευρώ στο απαισιόδοξο σενάριο).
- (27) Οι βασικοί δείκτες των τριών σεναρίων βιωσιμότητας παρουσιάζονται συνοπτικά στον κατωτέρω πίνακα (πίνακας 2):

Πίνακας 2

Σενάρια βιωσιμότητας (εκατομμύρια ευρώ)

Έσοδα και δαπάνες	Πραγματικά δεδομένα 2009	Βασική περίπτωση 2010	Βασικό σενάριο 2011	Βασικό σενάριο 2012	Βασικό σενάριο 2013
Βασικό σενάριο					
Έσοδα	99	121	144	154	161
Αποζημίωση ΥΔΥ	0	0	50	48	45
Άλλο λειτουργικό εισόδημα	7	5	6	6	6
Συνολικό εισόδημα	106	126	200	208	212
Κόστος προσωπικού	116	93	49	49	48
Λειτουργικό κόστος	221	196	150	154	156
Συνολικό κόστος	337	289	199	203	204
ΚΠΠΦΑ (EBITDA)	- 231	- 163	1	5	8

Έσοδα και δαπάνες	Πραγματικά δεδομένα 2009	Βασική περίπτωση 2010	Βασικό σενάριο 2011	Βασικό σενάριο 2012	Βασικό σενάριο 2013
Αισιόδοξο σενάριο					
Έσοδα	99	121	150	161	170
Αποζημίωση ΥΔΥ	0	0	45	43	39
Άλλο λειτουργικό εισόδημα	7	5	6	6	6
Συνολικό εισόδημα	106	126	201	210	215
Κόστος προσωπικού	116	93	49	49	47
Λειτουργικό κόστος	221	196	151	154	157
Συνολικό κόστος	337	289	200	203	204
ΚΙΠΤΦΑ (EBITDA)	- 231	- 163	1	7	11
Απαισιόδοξο σενάριο					
Έσοδα	99	121	89	102	106
Αποζημίωση ΥΔΥ	0	0	50	42	40
Άλλο λειτουργικό εισόδημα	7	5	5	6	6
Συνολικό εισόδημα	106	126	144	150	152
Κόστος προσωπικού	116	93	44	31	29
Λειτουργικό κόστος	221	196	99	119	122
Συνολικό κόστος	337	289	143	150	151
ΚΙΠΤΦΑ (EBITDA)	- 231	- 163	1	0	1

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

- (28) Στην κοινοποίηση που υποβλήθηκε τον Φεβρουάριο του 2011, η Ελλάδα υποστηρίζει ότι τα μέτρα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 7 έως 16 ανωτέρω δεν εμπεριέχουν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επίσης, η Ελλάδα θεωρεί ότι, αν παρόλα αυτά η Επιτροπή καταλήξει ότι τα ανωτέρω μέτρα εμπεριέχουν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εν όλω ή εν μέρει, η ενίσχυση πρέπει να θεωρηθεί συμβατή με τη Συνθήκη, είτε άμεσα βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ είτε βάσει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

5.1. Ανυπαρξία κρατικής ενίσχυσης με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

- (29) Προς υποστήριξη του ισχυρισμού της ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα δεν αφορούν κρατική ενίσχυση, η Ελλάδα προβάλλει τα ακόλουθα επιχειρήματα:

Μέτρο 1: Διαγραφή υποχρεώσεων για τα έτη 2007-2010

- (30) Η διαγραφή υποχρεώσεων που συσσωρεύθηκαν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά την περίοδο 2007-2010 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 8 ανωτέρω) θα αποζημιώσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για

τη μη αποδοτική λειτουργία 26 επιβατικών γραμμών ως αποτέλεσμα υποχρεώσεων εξυπηρέτησης και τιμολόγησης επιβεβλημένων από την ελληνική νομοθεσία. Σύμφωνα με την Ελλάδα, το εν λόγω παθητικό δεν σχετίζεται με τις ελλείψεις αποτελεσματικότητας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

- (31) Μέσω των διαταγμάτων 674/1970 και 404/1972 και στη συνέχεια μέσω του νόμου 2671/1998, το κράτος επέβαλε υποχρεώσεις εξυπηρέτησης και τιμολόγησης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ωστόσο, το κράτος δεν τήρησε ποτέ την υποχρέωσή του να αποζημιώσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τις δαπάνες και τις ζημιές που προέκυπταν από την τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι η διαγραφή του ανωτέρω παθητικού δεν συνιστά πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί η εταιρεία σε κάθε περίπτωση θα δικαιούτο δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας να αξιώσει τις σχετικές δαπάνες ως αντισταθμιστική αποζημίωση. Σύμφωνα με όσα απεφάνθη το Δικαστήριο, μεταξύ άλλων, στην απόφαση Αστερίς⁽¹⁰⁾, και όπως έκρινε η Επιτροπή σε μια υπόθεση η οποία αφορούσε την αναγκαστική απαλλοτρίωση γαιών γεωργών στη Γερμανία⁽¹¹⁾, η αποζημίωση για ζημιές που προέκυψαν από πράξεις/παραλείψεις που καταλογίζονται στο κράτος δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

⁽¹⁰⁾ Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-106/87 έως 120/87 Αστερίς και λοιποί κατά Ελληνικής Δημοκρατίας και ΕΟΚ [1988] Συλλογή I-5515, σκέψεις 24-25.

⁽¹¹⁾ Απόφαση 1999/268/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 24.4.1999 σ. 21).

Μέτρο 2: Μεταβίβαση ενεργητικού από τον ΟΣΕ

- (32) Ο ΟΣΕ θα μεταβιβάσει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πέντε ακίνητα τερματικών σταθμών συνολικής εκτιμώμενης αξίας 110 056 769 ευρώ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9 ανωτέρω). Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι οι πέντε τερματικοί σταθμοί θα έπρεπε να είχαν μεταβιβαστεί από τον ΟΣΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη στιγμή της ίδρυσής της, επειδή τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με τις μεταφορικές δραστηριότητες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά συνέπεια, η μεταβίβαση του ενεργητικού αυτού δεν συνεπάγεται πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, επειδή το μέτρο στοχεύει αποκλειστικά στην επανόρθωση μιας παράλειψης του ισολογισμού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω της εκ των υστέρων εφαρμογής του ελληνικού εταιρικού δικαίου.

Μέτρο 3: Μεταφορά εργαζομένων

- (33) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 12 ανωτέρω, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Ελλάδα σχεδιάζει τη μεταφορά 620 εκ των εργαζομένων της σε άλλους κρατικούς τομείς στο βασικό σενάριο — ενώ στο απαισιόδοξο σενάριο ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων που θα μεταφέρονταν είναι 920. Όσον αφορά τους εναπομένοντες 902 εργαζόμενους (ή 602 σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο), τον Μάρτιο και τον Δεκέμβριο του 2010, η Ελλάδα επέβαλε δια νόμου μειώσεις των μισθών τους. Ωστόσο, οι μισθοί τους παραμένουν κατά μέσο όρο περίπου 22 % υψηλότεροι από τους μισθούς για αντίστοιχες θέσεις εργασίας του ιδιωτικού τομέα. Ο συνδυασμός των εν λόγω μέτρων αναμένεται να μειώσει τα έξοδα μισθοδοσίας της εταιρείας για το 2011 σε κατά προσέγγιση 48,5 εκατομμύρια ευρώ, ήτοι μια μείωση 48 % σε σχέση με το 2010. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν διαθέτει τα οικονομικά μέσα για να προσφέρει στο προσωπικό της ένα πρόγραμμα εθελουσίας συνταξιοδότησης όπως συνέβη σε άλλους περιπτώσεις στο παρελθόν, π.χ. με τον ΟΤΕ⁽¹²⁾ και την *Olympic Catering*⁽¹³⁾.
- (34) Όσον αφορά τη μεταφορά των εργαζομένων σε άλλους κρατικούς τομείς, η Ελλάδα υποστηρίζει καταρχάς ότι, σύμφωνα με την απόφαση *Combis*⁽¹⁴⁾, το εν λόγω μέτρο δεν συνεπάγεται πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί δεν αίρει βάρη που περιλαμβάνει κανονικά ο προϋπολογισμός μιας επιχείρησης, αλλά βάρη (περιορισμοί απολύσεων και μισθοί ανώτεροι από τους μισθούς της αγοράς) που επιβλήθηκαν από το κράτος. Η Ελλάδα θεωρεί ότι, ουσιαστικά, τόσο η απόφαση *Combis* όσο και το παρόν μέτρο αφορούν την εξάλειψη ενός διαρθρωτικού μειονεκτήματος που προέρχεται από μια περίοδο κατά την οποία η εταιρεία αποτελούσε κρατικό μονοπώλιο.
- (35) Επιπλέον, η Ελλάδα υπογραμμίζει ότι τυχόν οφέλη που ενδέχεται να αποκομίσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη μεταφορά εργαζομένων θα αντισταθμιστούν σε κάθε περίπτωση από τις ζημιές

που θα εξακολουθήσει να υφίσταται η εταιρεία λόγω του προνομιακού καθεστώτος των εργαζομένων της, το οποίο επιβλήθηκε από το κράτος: ακόμα και μετά την προτεινόμενη συλλογική συμφωνία μείωσης των μισθών, οι εναπομείναντες 902 εργαζόμενοι θα εξακολουθήσουν να αμείβονται με μισθούς υψηλότερους από τον μέσο όρο της αγοράς.

- (36) Προς επίρρωση του ανωτέρω δεύτερου επιχειρήματος, η Ελλάδα συγκρίνει τις δαπάνες που θα είχε αποφέρει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (αποφυγή δαπανών απόλυσης μιας υποθετικής ιδιωτικής επιχείρησης) αν είχε προσφέρει πρόγραμμα εθελουσίας συνταξιοδότησης στους 620 μεταφερόμενους εργαζόμενους, οι οποίες εκτιμώνται σε περίπου 37 εκατομμύρια ευρώ, με το «ασυνήθες κόστος» που προκαλείται από τη συνέχιση της απασχόλησης των εναπομεινάντων 904 εργαζομένων, που εκτιμάται σε 62 εκατομμύρια ευρώ περίπου⁽¹⁵⁾.

- (37) Η τρέχουσα αξία (ΓΑ) ενός υποθετικού προγράμματος εθελουσίας συνταξιοδότησης για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με έκπτωση σε ποσοστό 5,8 % (εκτιμώμενο επιτόκιο δανεισμού της Ελλάδας δυνάμει της προσεχούς συμφωνίας με την Τρόικα), ισούται κατά προσέγγιση με 120 εκατομμύρια ευρώ. Ωστόσο, η Ελλάδα υπογραμμίζει ότι το εν λόγω κόστος είναι υψηλότερο από αυτό που θα επιβάρυνε μια ιδιωτική εταιρεία για ένα αντίστοιχο πρόγραμμα, διότι οι μισθοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι περίπου 22 % υψηλότεροι από τους μισθούς για αντίστοιχες θέσεις εργασίας στον ιδιωτικό τομέα και οι εργαζόμενοι διαθέτουν μεγαλύτερη προστασία έναντι των απολύσεων. Λόγω αυτών των «ασυνήθων» στοιχείων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επιβαρυνόταν με πρόσθετο «ασυνήθες» κόστος για το πρόγραμμα εθελουσίας συνταξιοδότησης, που εκτιμάται σε 83 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα είναι της γνώμης ότι το πραγματικό πλεονέκτημα, εάν υπάρχει, της μεταφοράς εργαζομένων θα έπρεπε να είναι μόνο το κόστος που θα επιβάρυνε μια ιδιωτική εταιρεία για ένα τέτοιο πρόγραμμα, ήτοι 37 εκατομμύρια ευρώ. Εντούτοις, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 36 ανωτέρω, η Ελλάδα θεωρεί ότι το εν λόγω πλεονέκτημα σε κάθε περίπτωση αντισταθμίζεται από το πρόσθετο κόστος που θα εξακολουθήσει να υφίσταται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη διατήρηση του υπόλοιπου εργατικού δυναμικού της.

Μέτρο 4: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου

- (38) Όσον αφορά τις αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου που περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 14 ανωτέρω, η Ελλάδα υποστηρίζει ότι η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε το 2009, αξίας 60 εκατομμυρίων ευρώ, και αντίστοιχα, η περαιτέρω αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, αξίας 65 εκατομμυρίων ευρώ, που προτείνεται να πραγματοποιηθεί σήμερα, δεν εμπεριέχουν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα συμμορφώνονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Οποιοδήποτε ιδιώτης επενδυτής σε αντίστοιχη κατάσταση με αυτήν του κράτους, ήτοι όντας ο μοναδικός ιδιοκτήτης της εταιρείας, θα είχε επιλέξει να υποστηρίξει μια προβληματική επιχείρηση με ανάλογους όρους προκειμένου να στηρίξει τις προσπάθειες αναδιάρθρωσής της.

⁽¹²⁾ Απόφαση 2008/722/ΕΚ της Επιτροπής, της 10ης Μαΐου 2007, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 2/06 (πρώην N 405/05) — Πρόγραμμα πρόωρης εθελουσίας συνταξιοδότησης του ΟΤΕ (ΕΕ L 243 της 11.9.2008, σ. 7).

⁽¹³⁾ Απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την κρατική ενίσχυση N 487/09, Συνεισφορά της Ελλάδας στο πρόγραμμα πρόωρης εθελουσίας συνταξιοδότησης της *Olympic Catering AE* (ΕΕ C 29 της 5.2.2010, σ. 1).

⁽¹⁴⁾ Υπόθεση T-157/01 *Danske Busvognmaend* κατά Επιτροπής [2004] Συλλογή II-00917.

⁽¹⁵⁾ Οι εκτιμήσεις έγιναν από τη συμβουλευτική εταιρεία PWC επιλέγοντας την 31η Μαρτίου 2011 ως ημερομηνία αναφοράς — βάσει της υπόθεσης ότι το πρόγραμμα εθελουσίας συνταξιοδότησης θα ετιθέτο σε εφαρμογή εκείνη την ημερομηνία.

Μέτρο 5: Αποζημίωση ΥΔΥ για την περίοδο 2011-2013

- (39) Τον Οκτώβριο του 2010, η Ελλάδα θέσπισε έναν νέο νόμο περί σιδηροδρόμων (με έναρξη ισχύος την 4η Νοεμβρίου 2010) ⁽¹⁶⁾, ο οποίος θεσπίζει ένα σύστημα αποζημίωσης για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που εκτελεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το οποίο, σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, συμμορφώνεται με τον κανονισμό ΥΔΥ ⁽¹⁷⁾:
- η αποζημίωση ΥΔΥ θα χορηγηθεί μέσω της σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών («ΔΣΥ»),
 - η χρήση επιδοτήσεων για οποιαδήποτε άλλη λειτουργία της σιδηροδρομικής επιχείρησης απαγορεύεται αυστηρά και
 - το συνολικό ποσό της αποζημίωσης ΥΔΥ για όλα τα δρομολόγια δεν θα υπερβεί τα 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως μέχρι το 2013, και σε κάθε περίπτωση δεν θα υπερβεί τον περιορισμό των δέκα ετών που επιβάλλει ο κανονισμός ΥΔΥ.
- (40) Επιπλέον, ο ελληνικός νόμος περί σιδηροδρόμων καθορίζει προϋποθέσεις για τον υπολογισμό της αποζημίωσης ΥΔΥ που ικανοποιούν τις προϋποθέσεις που προκύπτουν από την απόφαση *Altmark* ⁽¹⁸⁾:
- οι ΔΣΥ πρέπει να ορίζουν σαφώς τη φύση και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της ΥΔΥ,
 - η φύση των αποκλειστικών δικαιωμάτων (εφόσον υπάρχουν) και οι παράμετροι υπολογισμού της αποζημίωσης ΥΔΥ πρέπει να καθορίζονται με σαφήνεια εκ των προτέρων,
 - οι ρυθμίσεις για την κατανομή του κόστους που σχετίζεται με την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ πρέπει να προσδιορίζονται σαφώς,
 - η υπεραντιστάθμιση απαγορεύεται μέσω μεταφοράς στην ελληνική νομοθεσία των όρων που έχουν θεσπιστεί για αυτό τον σκοπό μέσω του κανονισμού ΥΔΥ.
- (41) Επίσης, η Ελλάδα δεσμεύεται να μην χορηγεί αποζημίωση ΥΔΥ για τη λειτουργία διαδρομών που εκτιμάται ότι θα γίνουν κερδοφόρες ως αποτέλεσμα προβλεπόμενων αυξήσεων στους ναύλους, ήτοι των διαδρομών Αθήνα — Θεσσαλονίκη και Αθήνα — Λάρισα από το 2012 και στο εξής.
- (42) Για τους ανωτέρω λόγους, η Ελλάδα θεωρεί ότι η προτεινόμενη αποζημίωση ΥΔΥ μέχρι το 2013 δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση.

Μέτρο 6: ΣΠΥ μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ

- (43) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, όλες οι ΣΠΥ μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ (συντήρηση τροχαίου υλικού, μίσθωση τροχαίου υλικού, κατάρτιση προσωπικού, ενοικίαση λεωφορείων και γραφείων) συνήφθησαν με όρους αγοράς, επομένως δεν συντρέχει πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και, κατά συνέπεια, οι ΣΠΥ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (44) Συγκεκριμένα, οι ελληνικές αρχές υποβάλλουν τα ακόλουθα επιχειρήματα, τα οποία κατά την άποψή τους τεκμηριώνουν την απουσία πλεονεκτήματος υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

- α) *Συντήρηση τροχαίου υλικού*: Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, το κόστος συντήρησης τροχαίου υλικού θα είναι ανάλογο του κόστους των υλικών, καθώς και του μέσου κόστους του προσωπικού συντήρησης του ΟΣΕ, που ισούται με 37.840 ευρώ ετησίως ανά εργαζόμενο. Το εν λόγω κόστος είναι υψηλότερο από το μέσο κόστος προσωπικού ολόκληρης της εταιρείας «Αττικό Μετρό» (στο εξής: «ΑΜΕΛ»), που ισούται με 35.674 ευρώ. Κατά συνέπεια, οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν παραχωρείται κανένα πλεονέκτημα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς η τελευταία θα καταβάλει ένα τίμημα που είναι ανάλογο των σχετικά υψηλότερων μισθών του προσωπικού του ΟΣΕ.
- β) *Μίσθωση τροχαίου υλικού*: Τον Ιανουάριο-Φεβρουάριο 2011, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνήψε με τον ΟΣΕ, τον δημόσιο φορέα διαχείρισης σιδηροδρομικών υποδομών, διετή σύμβαση μίσθωσης για μέρος του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η τιμή μίσθωσης υπολογίζεται βάσει της απόσβεσης, προσαρμοσμένης με συγκεκριμένο συντελεστή, και του κόστους χρηματοδότησης. Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι ο εν λόγω υπολογισμός αντικατοπτρίζει τις τιμές της αγοράς και ότι, συνεπώς, δεν συνεπάγεται πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επιπλέον, ισχυρίζονται ότι η σύμβαση μίσθωσης δεν εισάγει διακρίσεις έναντι άλλων φορέων που ενδέχεται να ενδιαφέρονται επίσης να συνάψουν συμβάσεις μίσθωσης με τον ΟΣΕ.
- γ) *Κατάρτιση προσωπικού*: Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, το μέσο ωριαίο κόστος κατάρτισης του προσωπικού κυμαίνεται μεταξύ 18 και 24 ευρώ. Αυτό το εύρος είναι συγκρίσιμο με τις επιδοτήσεις και τις τιμές για αντίστοιχα τεχνικά σεμινάρια, που κυμαίνονται μεταξύ 10 και 60 ευρώ. Συνεπώς, οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν προκύπτει πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την κατάρτιση προσωπικού, καθώς οι σχετικές τιμές αντιστοιχούν στις τιμές της αγοράς.
- δ) *Ενοικίαση γραφείων*: Οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν προκύπτει πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, γιατί το μηνιαίο ενοίκιο ορίζεται στην αγοραία αξία των γραφείων, βάσει της αποτίμησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ του 2005 και κατόπιν προσαρμογής της για το 2011 μέσω ανεξάρτητης έκθεσης σχετικά με την αγορά ακινήτων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη ⁽¹⁹⁾.
- ε) *Ενοικίαση λεωφορείων*: Οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι δεν προκύπτει πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεδομένου ότι το ετήσιο κόστος ενοικίασης είναι ανάλογο προς την τρέχουσα αξία των οχημάτων, όπως αυτή εκτιμάται από τους προμηθευτές τους.

5.2. Συμβατή κρατική ενίσχυση

- (45) Παρότι καταρχήν η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση με την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, αναφέρει επίσης σε δευτερεύοντα επιχειρήματα ότι σε περίπτωση που οποιοδήποτε από τα προτεινόμενα μέτρα χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, έστω και εν μέρει, η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή σε κάθε περίπτωση με τη Συνθήκη βάσει των σχετικών ισχυόντων κανόνων.

⁽¹⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 9 ανωτέρω.

⁽¹⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 10 ανωτέρω.

⁽¹⁸⁾ Υπόθεση C 280/00 *Altmark Trans* και *Regierungspräsidium Magdenburg* [2003] Συλλογή I-7747.

⁽¹⁹⁾ Έκθεση υπηρεσιών ακίνητης περιουσίας Eurobank, Ιούλιος 2010.

5.3. Μέτρο 1: Διαγραφή χρέους

(46) Η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι, αν η προτεινόμενη απόσβεση του χρέους θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση θα έπρεπε σε κάθε περίπτωση να θεωρείται συμβατή με τη Συνθήκη ως εκ των υστέρων αποζημίωση ΥΔΥ. Η αποζημίωση υπολογίστηκε σύμφωνα με τα κριτήρια που προκύπτουν από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69⁽²⁰⁾ και την απόφαση *Altmark*⁽²¹⁾ για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως τις 3 Δεκεμβρίου 2009, και αντίστοιχα από τον κανονισμό ΥΔΥ⁽²²⁾ για την περίοδο από 3 Δεκεμβρίου 2009 έως τα τέλη του 2010.

(47) Η Ελλάδα υπολόγισε την εκ των υστέρων αποζημίωση που υποτίθεται ότι οφείλει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ χρησιμοποιώντας ως υποκατάστατη μεταβλητή το έτος 2011 — ήτοι το έτος κατά το οποίο, σύμφωνα με το κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έπρεπε να έχει εξαλείψει όλα τα προβλήματα αποτελεσματικότητας. Βάσει της παραδοχής ότι το 2011 η εταιρεία θα διατηρούσε τον ίδιο όγκο δραστηριότητας όπως το 2010, οι εκτιμώμενες λειτουργικές ζημιές που θεωρεί η Ελλάδα ότι οφείλονται στην «αποχρέωση μεταφοράς», υπολογισμένες ως τα συνολικά έσοδα μείον τα συνολικά έξοδα, θα ανέρχονταν σε 85 εκατομμύρια ευρώ. Στο εν λόγω ποσό η Ελλάδα προσθέτει τις ζημιές που προκύπτουν από τους περιορισμούς στις τιμές (που υπολογίζονται ως συνολικά έσοδα χωρίς περιορισμούς στις τιμές, πλην τα συνολικά έσοδα με περιορισμούς στις τιμές), οι οποίες εκτιμώνται μεταξύ 35 και 60 εκατομμυρίων ευρώ για το 2011. Κατά συνέπεια, η συνολική ετήσια αποζημίωση ΥΔΥ για το 2011 εκτιμήθηκε ότι θα κυμαινόταν μεταξύ 120 και 145 εκατομμυρίων ευρώ. Εφαρμόζοντας την ίδια μεταβλητή για την περίοδο 2007-2010⁽²³⁾, η Ελλάδα εκτίμησε το συνολικό ύψος της εκ των υστέρων αποζημίωσης ΥΔΥ σε κατά προσέγγιση 543 εκατομμύρια ευρώ. Στο ανωτέρω ποσό, η Ελλάδα δεν συμπεριέλαβε το τυχόν εύλογο κέρδος που ενδέχεται να οφείλεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

(48) Όσον αφορά τη διαφορά μεταξύ του συνολικού εκκρεμού χρέους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ύψους 714 εκατομμυρίων ευρώ, και της εκτιμηθείσας εκ των υστέρων αποζημίωσης ΥΔΥ, ύψους 543 εκατομμυρίων ευρώ, ήτοι 171 εκατομμύρια ευρώ, η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι το εν λόγω ποσό πρέπει σε κάθε περίπτωση να θεωρηθεί συμβατό με τη Συνθήκη δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Μέτρα 2-4: Μεταφορές ενεργητικού και εργαζομένων, αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου

(49) Η Ελλάδα θεωρεί ότι, ακόμη και αν τα μέτρα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 8 έως 17 ανωτέρω θεωρηθεί παρόλα αυτά ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση, εν όλω ή εν μέρει, η εν λόγω ενίσχυση σε κάθε περίπτωση

θα συμβιβάζεται με τη Συνθήκη δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Επιλεξιμότητα για ενίσχυση διάσωσης ή/και αναδιάρθρωσης

(50) Η Ελλάδα αποδεικνύει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι προβληματική επιχείρηση υπό την έννοια των σημείων 9 έως 11 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η εταιρεία έχει συσσωρεύσει ζημιές από την έναρξη της λειτουργίας της το 2007. Η αναλογία των δαπανών της προς τα έσοδά της ήταν 2:1 το 2007 και μεγαλύτερη από 3:1 το 2008 και το 2009. Το 2009, η εταιρεία είχε καθαρές ζημιές ύψους σχεδόν 231 εκατομμυρίων ευρώ, τρέχον παθητικό 564 εκατομμυρίων ευρώ και αρνητικό κεφάλαιο ύψους περίπου 443 εκατομμυρίων ευρώ. Δεδομένης της κατάστασής της, η εταιρεία δεν μπορεί να ανακάμψει με δικούς της πόρους ή με πόρους που θα εξασφαλίσει από την αγορά.

(51) Η επιχείρηση δεν είναι νεοσύστατη υπό την έννοια του σημείου 12 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης: συστάθηκε νομίμως τον Δεκέμβριο του 2005 και άρχισε να λειτουργεί πλήρως τον Ιανουάριο του 2007. Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν αποτελεί πλέον μέρος ομίλου, διότι αποχώρησε από τον όμιλο ΟΣΕ τον Δεκέμβριο του 2008. Συνεπώς, σύμφωνα με την Ελλάδα, πληρούνται επίσης οι απαιτήσεις των σημείων 12 β) και 13 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

(52) Η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης (σημεία 73 έως 75 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης), καθώς και το σημείο 23 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης (σύμφωνα με το οποίο οι αποδέκτες προηγούμενης παράνομης ενίσχυσης δεν είναι επιλέξιμοι για ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης) τηρούνται, καθώς η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έλαβε ποτέ ενίσχυση αναδιάρθρωσης ούτε άλλου είδους ενίσχυση στο παρελθόν. Επιπλέον, όταν η εταιρεία διαχωρίστηκε από τον ΟΣΕ, σύμφωνα με την Ελλάδα, δεν έλαβε κανένα αδικαιολόγητο πλεονέκτημα από τον όμιλο ΟΣΕ.

Αποκατάσταση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(53) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 27 ανωτέρω, η Ελλάδα πρότεινε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης με στόχο τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέσω ενός μείγματος εξορθολογιστικών και οικονομικών μέτρων — στα τελευταία συμπεριλαμβάνονται τα πέντε κοινοποιηθέντα μέτρα. Αυτό το μείγμα αναδιάρθρωτικών μέτρων αναμενόταν να βελτιώσει το λειτουργικό περιθώριο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το -235 % το 2009 σε 5 % το 2013. Στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, προβλέπεται ότι το περιθώριο κέρδους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για επιβατικές μεταφορές πρέπει να είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο περιθώριο της SNCB (Βέλγιο), RENFE (Ισπανία) και TRENITALIA (Ιταλία), και ότι η αναλογία αποζημίωσης ΥΔΥ/δαπανών πρέπει να είναι ακόμα καλύτερη από την αντίστοιχη π.χ. των SNCB και PKP (σιδηροδρομική εταιρεία της Πολωνίας).

Αντισταθμιστικά μέτρα

(54) Όσον αφορά τα σημεία 38 έως 42 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, υποστηρίζεται ότι

⁽²⁰⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1).

⁽²¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 20 ανωτέρω.

⁽²²⁾ Βλέπε υποσημείωση 10 ανωτέρω.

⁽²³⁾ Υπογραμμίζεται ότι η ετήσια αποζημίωση ΥΔΥ 2011 είναι ρεαλιστική ως υποκατάστατη μεταβλητή, γιατί η ίδια η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε προβλέψει στο σχέδιο αναδιάρθρωσής της, το 2007, ετήσια αποζημίωση ΥΔΥ ύψους 120 εκατομμυρίων ευρώ.

τα αντισταθμιστικά μέτρα που θα επιβληθούν τελικά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρέπει να αντικατοπτρίζουν το γεγονός ότι η αναδιάρθρωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει περιορισμένες δυσμενείς επιπτώσεις στο εμπόριο και τον ενδοενοσιακό ανταγωνισμό, δεδομένου του ιδιαίτερα χαμηλού μεριδίου αγοράς της επιχείρησης. Σε αντίθεση με άλλες χώρες, στην Ελλάδα μόνον 1,3 % των επιβατών χρησιμοποιούν τρένα, ενώ το 17,9 % των επιβατών χρησιμοποιεί υπεραστικά λεωφορεία, λεωφορεία και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία και το 80,8 % το αυτοκίνητό τους. Επιπλέον, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτελεί μόνο προαστιακές και υπεραστικές επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες αντιστοιχούν σε περίπου 1 % των συνολικών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα. Όσον αφορά τη μεταφορά φορτίων, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατέχει μερίδιο αγοράς μόνον 3 %, ενώ το υπόλοιπο καλύπτεται από οδικές μεταφορές. Τέλος, οι περιφέρειες της χώρας χαρακτηρίζονται ως «υπό ενίσχυση περιοχές» υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή γ) της ΣΛΕΕ, γεγονός που δικαιολογεί μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση σε σχέση με την εφαρμογή των αντισταθμιστικών μέτρων. Συμπερασματικά, η Ελλάδα είναι της γνώμης ότι οι απαιτήσεις για τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να αντικατοπτρίζουν το χαμηλό μερίδιο αγοράς της εταιρείας, τον μειωμένο αντίκτυπο της αναδιάρθρωσής της για την αγορά μεταφορών και το καθεστώς των περιφερειών της Ελλάδας ως «υπό ενίσχυση περιοχών».

(55) Η Ελλάδα προτείνει να ληφθούν υπόψη ως αντισταθμιστικά τα ακόλουθα μέτρα:

- i) η διακοπή 8 από τα 26 ζημιόγωνα δρομολόγια βάσει του βασικού σεναρίου του σχεδίου αναδιάρθρωσης (που θα υλοποιηθεί τελικά μέσω πρόσθετων περικοπών μεταφορικής ικανότητας αν ενεργοποιηθεί το απαισιόδοξο σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης)·
- ii) η διακοπή όλων των μη βιώσιμων διεθνών δρομολογίων με λεωφορεία·
- iii) η μείωση του συνολικού αριθμού των εργαζομένων από 1 661 σε 1 210 και η μείωση του μέσου μισθού από 54 000 ευρώ σε 40 000 ευρώ το 2011·
- iv) η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τα υπό αναστολή δρομολόγια (με την προϋπόθεση της τήρησης του ανώτατου ορίου αποζημίωσης ΥΔΥ των 50 εκατομμυρίων ευρώ)·
- v) η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ·
- vi) η δέσμευση ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θα ενεργοποιήσει εκ νέου μη βιώσιμες υπηρεσίες διεθνών λεωφορειακών μεταφορών ούτε θα επεκταθεί σε άλλα επιχειρηματικά τμήματα όπως είναι οι μεταφορές με φορτηγά κλπ.

Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο /
ιδία συμμετοχή

(56) Η Ελλάδα αναφέρει εξαρχής ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πολύ περιορισμένες δυνατότητες να προσφέρει σημαντική ίδια συμμετοχή όπως απαιτείται στα σημεία 43 έως 45 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Η εταιρεία είναι πλήρως κρατική, δεν έχει σημαντικά δευτερεύουσας σημασίας στοιχεία ενεργητικού ή δραστηριότητες προς εκποίηση, και η δύσκολη οικονομική κατάστασή της καθιστά ελάχιστες τις πιθανότητες εξασφάλισης χρηματοδότησης από την αγορά χωρίς κρατική στήριξη. Επιπλέον, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες που αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα δικαιολογούν ποσοστό ίδιας συμμετοχής χαμηλότερο από 50 %, όπως προβλέπεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(57) Η ίδια συμμετοχή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα προκύψει επομένως κυρίως από αυξημένα έσοδα από το 2010, από τη διάθεση ήσσοнос σημασίας και μη αναγκαίων στοιχείων ενεργητικού και από τη θετική ταμειακή ροή από το 2010. Επιπλέον, με βάση το προηγούμενο της απόφασης Bank Burgenland⁽²⁴⁾, η Ελλάδα προτείνει να ληφθούν επίσης υπόψη οι μειώσεις των δαπανών μισθοδοσίας (κατά 20 % το 2010) και η εξάντληση των αποθεματικών της. Τέλος, η Ελλάδα προτείνει να ληφθούν υπόψη ως ίδια συνεισφορά τα ιδιωτικά κεφάλαια που θα εισρεύσουν στην εταιρεία μετά την ιδιωτικοποίησή της.

Μέτρο 5: Νέα αποζημίωση ΥΔΥ

(58) Η Ελλάδα αποφάσισε να αναθέσει τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών («ΔΣΥ») απευθείας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ μέχρι το 2014. Θεωρεί ότι η εν λόγω πρακτική άμεσης σύναψης συμβάσεων συμμορφώνεται με τον κανονισμό ΥΔΥ. Πράγματι, το άρθρο 5 του κανονισμού ΥΔΥ απαιτεί την ανάθεση των ΔΣΥ μέσω δημόσιων διαγωνισμών, αλλά το άρθρο 5 παράγραφος 6 του κανονισμού προβλέπει τη δυνατότητα άμεσης ανάθεσης των ΔΣΥ και το άρθρο 8 παράγραφος 2 του ίδιου κανονισμού προβλέπει μεταβατική περίοδο μέχρι το 2019 για την προσαρμογή των κρατών μελών στις διατάξεις του κανονισμού ΥΔΥ, ενώ η Ελλάδα θα συντομεύσει την εν λόγω «μεταβατική περίοδο» μέχρι το 2014.

(59) Επιπλέον, οι ΔΣΥ που θα ανατεθούν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την περίοδο 2011-2013 θα τηρούν τις υποχρεωτικές απαιτήσεις του κανονισμού ΥΔΥ όσον αφορά τη δυνατότητα νομικής αναθεώρησης των αποφάσεων ανάθεσης, την ετήσια υποβολή αναφορών σχετικά με τις παραμέτρους οικονομικής αποζημίωσης και τα ποιοτικά κριτήρια για τις ΔΣΥ άμεσης ανάθεσης, κ.λπ.

(60) Τέλος, η Ελλάδα δεσμεύεται να υπολογίσει την αποζημίωση ΥΔΥ που θα χορηγηθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την περίοδο 2011-2013 σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού ΥΔΥ και με τα κριτήρια της απόφασης Altmark⁽²⁵⁾, ιδιαίτερα αποκλείοντας την πιθανότητα υπερβάλλουσας αποζημίωσης:

— η αποζημίωση δεν θα υπερβαίνει τις δαπάνες που πρόέκυψαν σχετικά με την ΥΔΥ μείον τα έσοδα λόγω της ΥΔΥ συν ένα εύλογο κέρδος,

— για την αποφυγή υπερβάλλουσας αποζημίωσης, στις περιπτώσεις που ο φορέας εκτελεί άλλες μεταφορικές δραστηριότητες εκτός της ΥΔΥ, λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε μετρήσιμες οικονομικές επιπτώσεις του δικτύου του φορέα,

⁽²⁴⁾ Απόφαση 2005/691/ΕΚ της Επιτροπής σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 44/2003 Bank Burgenland (ΕΕ L 263 της 8.10.2005, σ. 8).

⁽²⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 20 ανωτέρω.

— η εταιρεία τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για δραστηριότητες ΥΔΥ και μη ΥΔΥ,

— η μέθοδος αποζημίωσης πρέπει να προάγει την αποτελεσματική διαχείριση και επαρκώς υψηλή ποιότητα επιβατικών υπηρεσιών.

Πίνακας 3

Βασικά οικονομικά στοιχεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ

(σε εκατ. ευρώ)

	2007	2008	2009	2010
Κύκλος εργασιών	103,8	108,0	98,7	102,7
ΚΠΦ	- 155,1	- 232,2	- 231,1	- 187,3
Συσσωρευμένες ζημιές	192,3	424,5	655,6	842,9
Εγγεγραμμένο κεφάλαιο	153,0	153,0	213,0	213,0
Ίδια κεφάλαια	- 39,2	- 271,5	- 442,6	- 629,9
Οφειλές	162,2	441,0	566,6	779,9
Οφειλές/ίδια κεφάλαια	- 4,13	- 1,62	- 1,28	- 1,23

Στοιχεία από τις ετήσιες εκθέσεις της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2007-2010.

(61) Ειδικότερα όσον αφορά το τελευταίο ζήτημα, ήτοι ότι η αποζημίωση ΥΔΥ δεν πρέπει να καλύπτει ελλείψεις αποτελεσματικότητας στη διαχείριση, η Ελλάδα θεωρεί ότι η υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης εγγυάται ότι η αποζημίωση ΥΔΥ δεν θα χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη ελλείψεων λειτουργικής αποτελεσματικότητας.

(62) Επιπλέον, η Ελλάδα τονίζει ότι η ετήσια αποζημίωση ΥΔΥ δεν περιλαμβάνει τυχόν «εύλογο κέρδος», αλλά καλύπτει μόνο τις λειτουργικές ζημιές σε κάθε διαδρομή που θα εξακολουθήσει να λειτουργεί στο βασικό σενάριο, οι οποίες εκτιμάται ότι θα ανέλθουν στα ακόλουθα ετήσια ποσά: 50 616 737 ευρώ για το 2011, 48 359 089 ευρώ για το 2012 και 45 265 971 ευρώ για το 2013. Επιπλέον, από το 2012, δεν θα καταβληθεί καμία αποζημίωση ΥΔΥ για τις δύο διαδρομές που αναμένεται να γίνουν κερδοφόρες με έναρξη από την εν λόγω ημερομηνία στο βασικό σενάριο: Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Αθήνα-Λάρισα.

Μέτρο 6: ΣΠΥ μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ

(63) Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις των ΣΠΥ δεν συνεπάγονται πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Επικουρικώς, σε περίπτωση που προσδιοριστεί τυχόν πλεονέκτημα, η Ελλάδα θεωρεί ότι η ενίσχυση πρέπει να κηρυχθεί συμβατή με την Συνθήκη δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

(64) Κατά πρώτον, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον τα κοινοποιηθέντα μέτρα, εκ των οποίων ορισμένα έχουν ήδη εφαρμοσθεί εν μέρει, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλέπε σημείο 6.2 κατωτέρω) και, κατά συνέπεια, εάν η εν λόγω ενίσχυση ενδέχεται να είναι συμβιβασίμη με την εσωτερική αγορά (βλέπε σημείο 6.3 κατωτέρω). Η παρούσα απόφαση εξετάζει προκαταρκτικώς το ζήτημα του εάν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι προβληματική επιχείρηση, στοιχείο που είναι σημαντικό τόσο για την εκτίμηση της ύπαρξης ενίσχυσης όσο και για την εκτίμηση συμβατότητας (βλέπε σημείο 6.1 κατωτέρω).

6.1. Προβληματική επιχείρηση

(65) Με βάση τα στοιχεία που έχει υποβάλει η Ελλάδα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκπληρώνει, τουλάχιστον από το έτος 2007, τις προϋποθέσεις που ισχύουν βάσει της εθνικής νομοθεσίας για την υπαγωγή σε συλλογική διαδικασία αφερεγγυότητας. Συνεπώς, είναι προβληματική επιχείρηση με βάση το σημείο 10 γ) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(66) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, όπως εμφανίζεται αναλυτικά στον πίνακα 3 κατωτέρω, οι λειτουργικές και οικονομικές επιδόσεις της εταιρείας επιδεινώθηκαν σημαντικά κατά την περίοδο 2007-2010.

(67) Το σημείο 10 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης ορίζει ότι μια επιχείρηση είναι προβληματική εφόσον «έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών». Η ανωτέρω διάταξη αντικατοπτρίζει την παραδοχή ότι μια επιχείρηση που βιώνει τη μαζική απώλεια του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της δεν θα είναι σε θέση να θέσει τέλος στις ζημιές, οι οποίες σχεδόν με βεβαιότητα θα την οδηγήσουν στην πτώχευση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα (όπως ορίζεται στο σημείο 9 των ίδιων κατευθυντήριων γραμμών).

(68) Στην περίπτωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως φαίνεται στις οικονομικές καταστάσεις της για τα έτη 2007-2010, το εγγεγραμμένο κεφάλαιο δεν απωλέσθηκε, αλλά μάλιστα αυξήθηκε από το 2008. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά την ίδια περίοδο τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας ήταν αρνητικά. Το ίδιο διάστημα, η εταιρεία δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα για να αντιμετωπίσει τη μείωση των ιδίων κεφαλαίων της, σύμφωνα με όσα προβλέπει η ελληνική νομοθεσία⁽²⁶⁾. Σε παλαιότερες υποθέσεις⁽²⁷⁾, η Επιτροπή κατέληξε ότι, όταν μια εταιρεία έχει αρνητικά ίδια κεφάλαια, ισχύει εκ προοιμίου η παραδοχή ότι πληρούνται τα κριτήρια του σημείου 10(α). Το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε επίσης σε πρόσφατη απόφαση⁽²⁸⁾ στο συμπέρασμα ότι μια επιχείρηση με αρνητικά ίδια κεφάλαια είναι προβληματική.

(69) Τέλος, όσον αφορά το σημείο 11 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, οι συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης, όπως είναι οι αυξανόμενες ζημιές και οι συσσωρευόμενες οφειλές, προϋπήρχαν ήδη από το 2007.

(70) Επομένως, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να θεωρηθεί ως προβληματική επιχείρηση τουλάχιστον από το 2007.

⁽²⁶⁾ Βλέε υποσημείωση 4 ανωτέρω.

⁽²⁷⁾ Απόφαση 2008/716/ΕΚ της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* (ΕΕ L 238 της 5.9.2008, σ. 27).

⁽²⁸⁾ Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-102/07 *Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής* και T-120/07 *MB Immobilien και MB System κατά Επιτροπής*, [2010] Συλλογή II-0000.

6.2. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(71) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι οποιαδήποτε ενίσχυση χορηγείται από κράτος μέλος ή μέσω κρατικών πόρων με οποιαδήποτε μορφή, η οποία προκαλεί ή απειλεί να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού εννοώντας ορισμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή ορισμένων αγαθών και επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Εξ αυτού συνάγεται ότι, προκειμένου ένα κρατικό μέτρο να δύναται να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να ικανοποιούνται τέσσερα σωρευτικά κριτήρια: χρήση κρατικών πόρων· επιλεκτικό πλεονέκτημα για τον δικαιούχο· και (ενδεχόμενες) στρεβλωτικές επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό και το ενδοοικονομικό εμπόριο.

(72) Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι τα μέτρα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 8 έως 18 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επειδή αυτά τα επιχειρήματα αφορούν κατά κύριο λόγο την προϋπόθεση του επιλεκτικού πλεονεκτήματος, το ζήτημα αυτό εξετάζεται πρώτο (ενότητα 6.2.1 κατωτέρω). Οι υπόλοιπες προϋποθέσεις για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, ήτοι χρήση κρατικών πόρων, επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και το ενδοοικονομικό εμπόριο, εξετάζονται στη συνέχεια στις ενότητες 6.2.2 έως 6.2.3 κατωτέρω.

6.2.1. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

(73) Για να εμπεριέχει κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να προσπορίζει επιλεκτικό πλεονέκτημα, το οποίο η οικεία επιχείρηση δεν θα είχε εξασφαλίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Κατά πρώτον, εξετάζεται κατά πόσον τα υπό αξιολόγηση μέτρα προσπορίζουν τέτοιο πλεονέκτημα. Κατά δεύτερον, εξετάζεται εάν το πλεονέκτημα αυτό είναι επιλεκτικό.

6.2.1.1. Πλεονέκτημα

Μέτρο 1: Διαγραφή υποχρεώσεων της περιόδου 2007-2010

(74) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 31 ανωτέρω, το εν λόγω μέτρο στοχεύει στη διαγραφή οφειλών έναντι του ΟΣΕ που συσσωρεύτηκαν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν διέθετε τα οικονομικά μέσα για να εξυπηρετήσει τα χρέη της προς τον ΟΣΕ λόγω του γεγονότος ότι στο παρελθόν δεν έλαβε ποτέ αποζημίωση για την εκτέλεση των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, πάντα σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η εταιρεία θα μπορούσε να εξασφαλίσει την εν λόγω αποζημίωση μέσω δικαστικής διαδικασίας, αξιώνοντας αποζημίωση δυνάμει του ελληνικού εταιρικού δικαίου. Από αυτή την άποψη, η Ελλάδα αναφέρεται σε πρακτικές του Δικαστηρίου και της Επιτροπής σύμφωνα με τις οποίες η εν λόγω αποζημίωση δεν θα θεωρούνταν κρατική ενίσχυση.

(75) Πράγματι, στην απόφαση *Αστερίς*⁽²⁹⁾ το Δικαστήριο υποστήριξε ότι οι αποζημιώσεις που ενδέχεται να διαταχθούν να καταβάλουν οι εθνικές αρχές ενός κράτους μέλους σε άτομα για ζημιές που έχουν προκαλέσει στα εν λόγω άτομα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή, σε απόφασή της σχετικά με την αναγκαστική απαλλοτρίωση γαιών γερμανών

αγροτών, δήλωσε ότι δεν συντρέχει περίπτωση κρατικής ενίσχυσης αν το πλεονέκτημα, ήτοι η αποζημίωση για τον φορέα, δεν υπερβαίνει τις ζημιές που αυτός υπέστη ως αποτέλεσμα της εν λόγω ενέργειας⁽³⁰⁾.

(76) Εντούτοις, κατόπιν εκτίμησης των στοιχείων που η Ελλάδα έχει προσκομίσει μέχρι τώρα, η Επιτροπή υιοθετεί την προκαταρκτική άποψη ότι είναι αμφισβητήσιμο κατά πόσον τα ανωτέρω επιχειρήματα είναι αποδεκτά στην παρούσα υπόθεση.

(77) Καταρχάς, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα χρέη διαγράφονται από τον ΟΣΕ και όχι από το ελληνικό Δημόσιο. Δεν υπάρχει καμία ένδειξη για το ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα είχε αξίωση έναντι του ΟΣΕ με βάση τις υποτιθέμενες ΥΔΥ που επιβλήθηκαν από την Ελλάδα.

(78) Κατά δεύτερον, ένα μέρος των οφειλών φαίνεται να σχετίζεται με τη μεταφορά εμπορευμάτων, για την οποία η Ελλάδα ουδέποτε επικαλέστηκε την ύπαρξη ΥΔΥ. Επομένως, μόνον ένα μέρος του χρέους είναι συνέπεια των ΥΔΥ.

(79) Κατά τρίτον, οι νόμοι τους οποίους επικαλείται η Ελλάδα και οι οποίοι υποστηρίζεται ότι αποτελούν τη νομική βάση για την επιβολή των ΥΔΥ, δεν περιλαμβάνουν μεία οποιασδήποτε δικαιώματος του ΟΣΕ να λάβει αποζημίωση. Καιτοι δεν είναι δυνατό να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να επιδικασθεί αποζημίωση χωρίς επίκληση κάποιας ειδικής διάταξης των νόμων τους οποίους επικαλείται η Ελλάδα, ένα τέτοιο δικαίωμα αποζημίωσης κρίνεται αμφίβολο επί του παρόντος, με βάση τα πληροφοριακά στοιχεία που είναι διαθέσιμα.

(80) Κατά τέταρτον, σε αυτό το στάδιο είναι ακόμα υποθετικός ο ισχυρισμός ότι η επιχείρηση θα λάμβανε πράγματι αποζημίωση για την παροχή ΥΔΥ στο παρελθόν, οι οποίες δεν είχαν καθοριστεί σαφώς εκείνο το διάστημα, λόγω του ότι η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει προς το παρόν στοιχεία που να αποδεικνύουν τη δυνατότητα επιτυχούς έκβασης μιας τέτοιας αντιδικίας με βάση το εθνικό δίκαιο.

(81) Κατά πέμπτον, δεν είναι βέβαιο ότι το ύψος της αποζημίωσης που είναι πιθανόν να είχε επιδικασθεί το δικαστήριο θα ήταν ίσο με τις ζημιές που προτείνει να διαγράψει σήμερα η Ελλάδα. Σε αυτό το στάδιο, δεν έχει κινηθεί κανένα δικαστικό μέτρο επιβολής από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και, συνεπώς, το δικαίωμα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να λάβει την οικεία αποζημίωση είναι μέχρι στιγμής μόνον υποθετικό.

(82) Επιπλέον, το ερώτημα εάν η εκ των υστέρων αποζημίωση ΥΔΥ θα συνεπαγόταν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρέπει επίσης να αξιολογηθεί βάσει των κριτηρίων που προκύπτουν από την απόφαση *Altmark*⁽³¹⁾, όπου το Δικαστήριο απεφάνθη ότι μια επιχείρηση δεν λαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα —και επομένως δεν συντρέχει περίπτωση κρατικής ενίσχυσης— όταν η αποζημίωση για δημόσια υπηρεσία συμμορφώνεται με τέσσερα σωρευτικά κριτήρια:

- i) η ΥΔΥ που θα παρασχεθεί πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη·
- ii) οι παράμετροι υπολογισμού της αποζημίωσης πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς και να έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων·

⁽²⁹⁾ Υποθέσεις C-106 έως 120/87 *Αστερίς* και *λοιποί κατά Ελλάδα* [1988] Συλλογή 5515 σκέψεις 24-25.

⁽³⁰⁾ Απόφαση 1999/268/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 107 της 24.4.1999, σ. 21).

⁽³¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 20 ανωτέρω.

iii) η αποζημίωση πρέπει να περιορίζεται στην κάλυψη της διαφοράς μεταξύ εσόδων και δαπανών που σχετίζονται με την παροχή της ΥΔΥ, συν ένα εύλογο κέρδος και

iv) αν η ΥΔΥ δεν έχει ανατεθεί μέσω δημόσιου διαγωνισμού, το ύψος της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβεί τις δαπάνες που θα υφίστατο μια συνήθης επιχείρηση με εύρυθμη λειτουργία που θα εκτελούσε τα ίδια καθήκοντα.

(83) Επειδή τα τέσσερα κριτήρια που αναφέρει η απόφαση *Altmark* είναι σωρευτικά, η έλλειψη συμμόρφωσης με ένα από αυτά τα κριτήρια είναι επαρκής για να επιβεβαιωθεί ότι το υπό αναθεώρηση μέτρο προσπορίζει πλεονέκτημα. Βάσει των πληροφοριών που έχουν παρασχεθεί μέχρι στιγμής, η Επιτροπή υιοθετεί την προκαταρκτική άποψη ότι δεν συντρέχει κανένα από τα τέσσερα σωρευτικά κριτήρια:

α) σε αυτό το στάδιο, δεν είναι σαφές αν οι ΥΔΥ που επιβλήθηκαν μέσω της ελληνικής νομοθεσίας στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την περίοδο 2007-2010 είχαν καθοριστεί με ικανοποιητική σαφήνεια (πρώτο κριτήριο *Altmark*). Επί του παρόντος, η Ελλάδα δεν έχει αποδείξει ότι η «υποχρέωση μεταφοράς» και η «υποχρέωση τιμολόγησης» που έχουν επιβληθεί με την ελληνική νομοθεσία⁽³²⁾ είναι δυνατό να ερμηνευθούν ως σαφώς καθορισμένες ΥΔΥ.

β) η Επιτροπή αμφισβητεί ότι οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται σήμερα η εκ των υστέρων αποζημίωση ΥΔΥ είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο (δεύτερο κριτήριο *Altmark*). Συγκεκριμένα, η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει επί του παρόντος διευκρινίσεις σε σχέση με την αντικειμενικότητα και τη διαφάνεια των παραμέτρων υπολογισμού της αποζημίωσης ΥΔΥ ως αποτέλεσμα της εφαρμογής της προαναφερθείσας εθνικής νομοθεσίας. Συνάγεται ότι η νομοθεσία δεν περιέχει καμία αναφορά σε καταβολή αποζημίωσης, πράγμα που σημαίνει ότι οι παράμετροι δεν έχουν καθορισθεί εκ των προτέρων.

γ) είναι αμφισβητήσιμο ότι η μέθοδος που πρότειναν οι ελληνικές αρχές για τον υπολογισμό της εκ των υστέρων αποζημίωσης ΥΔΥ, ήτοι η χρησιμοποίηση των εκτιμώμενων δαπανών ΥΔΥ για το 2011 ως βάσης και η παρέκτασή τους για τα προηγούμενα 3 χρόνια, διασφαλίζει ότι το επίπεδο αποζημίωσης που προσφέρθηκε για την περίοδο 2007-2010 αποκλείει την πιθανή υπερβάλλουσα αποζημίωση που θα μπορούσε να προκύψει από την «εσωτερικοποίηση» των προηγούμενων εσωτερικών ελλείψεων αποτελεσματικότητας (τρίτο κριτήριο *Altmark*).

δ) εξάλλου, επειδή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ήταν προβληματική επιχείρηση κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα, συνάγεται ότι οι δαπάνες της δεν είναι συγκρίσιμες με τις δαπάνες που θα υφίστατο μια συνήθης επιχείρηση με εύρυθμη λειτουργία που θα εκτελούσε τα ίδια καθήκοντα, όπως επιτάσσει το τέταρτο κριτήριο *Altmark*.

(84) Κατά συνέπεια, βάσει των διαθέσιμων μέχρι στιγμής πληροφοριών σχετικά με τις ΥΔΥ που εκτελούσε στο παρελθόν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν συντρέχει κανένα εκ των τεσσάρων κριτηρίων *Altmark*. Κατά συνέπεια, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή υιοθετεί την προκαταρκτική άποψη ότι η σκοπούμενη διαγραφή χρέους προσπορίζει πλεονέκτημα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Μέτρο 2: Μεταβίβαση ενεργητικού

(85) Όσον αφορά τη μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα κτίρια των θερματικών σταθμών φορτίου είναι εγγενώς συνδεδεμένα με μεταφορικές δραστηριότητες και θα έπρεπε να είχαν μεταφερθεί νωρίτερα από τον ΟΣΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν η εταιρεία διαχωρίστηκε από τον ΟΣΕ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 32 ανωτέρω).

(86) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η ύπαρξη πλεονεκτήματος πρέπει να εκτιμηθεί για τη χρονική στιγμή κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η μεταβίβαση και σε συνάρτηση με τις συνέπειες της μεταβίβασης αυτής. Επομένως, για να εξακριβωθεί κατά πόσον η μεταβίβαση θερματικών σταθμών προσπορίζει πλεονέκτημα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είναι αναγκαίο να συγκριθεί η οικονομική κατάσταση της επιχείρησης προ της μεταβίβασης με την οικονομική της κατάσταση μετά τη μεταβίβαση. Είναι σαφές ότι οι θερματικοί σταθμοί έχουν θετική οικονομική αξία και ότι η μεταβίβασή τους στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ατελής, πράγμα που σημαίνει ότι η μεταβίβαση συνεπφέρει βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης.

(87) Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 91/440/ΕΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, απαγορεύεται η μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού από τον διαχειριστή υποδομής σε επιχειρήσεις που εκτελούν σιδηροδρομικές μεταφορές⁽³³⁾. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν η μεταβίβαση προβλεπόταν κατά τον χρόνο του διαχωρισμού, θα αντέκειτο ούτως ή άλλως στη νομοθεσία της ΕΕ.

(88) Μια τελευταία, εξίσου σημαντική, παρατήρηση είναι ότι, αν τα συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού είχαν μεταβιβαστεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά τον χρόνο του διαχωρισμού της από τον ΟΣΕ, θα έπρεπε να της είχαν μεταβιβαστεί και υποχρεώσεις.

(89) Εκτός αυτού, με βάση τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα σήμερα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενδέχεται να έλαβε κάποιο πλεονέκτημα στο παρελθόν, υπό την έννοια ότι μπορούσε να χρησιμοποιεί δωρεάν τους θερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων.

Μέτρο 3: Μεταφορά εργαζομένων

(90) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, η μείωση του εργατικού δυναμικού μέσω της μεταφοράς εργαζομένων αποτελεί εφάπαξ αποζημίωση για το διαρθρωτικό μειονέκτημα που θα εξακολουθήσει να έχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσον αφορά τους εναπομείναντες εργαζομένους. Η Ελλάδα βασίζεται στην απόφαση *Combus*⁽³⁴⁾ υποστηρίζοντας ότι το ανωτέρω μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση (για λεπτομέρειες βλέπε αιτιολογική σκέψη (34) ανωτέρω).

(91) Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία, η έννοια της ενίσχυσης περιλαμβάνει τις θετικές παροχές που χορηγούνται από κρατικές αρχές οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό

⁽³²⁾ Βλέπε νομοθετικό διάταγμα 674/1970, διάταγμα 404/1972, νόμο 2671/1998 και νόμο 3429/2005.

⁽³³⁾ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

⁽³⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 16 ανωτέρω.

μιας επιχείρησης ⁽³⁵⁾. Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί εν προκειμένω ότι η μερική μείωση των κοινωνικών επιβαρύνσεων που βαρύνουν μια επιχείρηση συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ εάν το μέτρο αυτό αποσκοπεί εν μέρει στην απαλλαγή της επιχείρησης από τις οικονομικές επιβαρύνσεις που προκύπτουν από την κανονική εφαρμογή του γενικού συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων, χωρίς οποιαδήποτε αιτιολόγηση της απαλλαγής αυτής με βάση τη φύση ή την εν γένει μορφή του εν λόγω συστήματος ⁽³⁶⁾.

(92) Στην υπόθεση *Combus*, οι δημόσιοι υπάλληλοι που είχαν επιλέξει τη μετάβαση στην απασχόληση σε συμβατική βάση έλαβαν πληρωμή από την εταιρεία *Combus*, που χρηματοδοτήθηκε από το δανικό κράτος. Σε αυτό το πλαίσιο, το Πρωτοδικείο, σε παρεμπιπτούσα παρατήρησή του (*obiter dictum*), έκρινε ότι «*H Combus επρόκειτο να ελευθερωθεί από διαρθρωτικό μειονέκτημα σε σχέση με τους ιδιώτες ανταγωνιστές της [...]*» Σύμφωνα με το Πρωτοδικείο, το εν λόγω μέτρο δεν παρέχει πλεονέκτημα στην εταιρεία και «*το δανικό κράτος θα μπορούσε να επιτύχει το ίδιο αποτέλεσμα με τον εκ νέου διορισμό των εν λόγω δημοσίων υπαλλήλων στη δημόσια αρχή, χωρίς καταβολή συγκεκριμένης επιδοτήσεως [...]*» ⁽³⁷⁾.

(93) Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του συγκεκριμένου τμήματος της απόφασης *Combus*, η Επιτροπή αρχικά υπενθυμίζει ότι η Ελλάδα επικαλείται μια παρεμπιπτούσα παρατήρηση (*obiter dictum*), η οποία δεν έχει επιβεβαιωθεί από το Δικαστήριο ⁽³⁸⁾.

(94) Ορισμένες αποφάσεις του Δικαστηρίου τάσσονται κατά της παραδοχής ότι η παροχή αποζημίωσης για διαρθρωτικό μειονέκτημα σημαίνει ότι ένα μέτρο δεν είναι δυνατό να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση. Με πάγια νομολογία του, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι ο βαθμός στον οποίον ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση πρέπει να κρίνεται με βάση τις συνέπειες του μέτρου και όχι σε συνάρτηση με την αιτιολόγηση ή τους στόχους του ⁽³⁹⁾. Το Δικαστήριο έχει επίσης αποφανθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κάθε μέτρο το οποίο απαλλάσσει μια επιχείρηση από επιβαρύνσεις οι οποίες κανονικά περιλαμβάνονται στον προϋπολογισμό της ⁽⁴⁰⁾. Το Δικαστήριο έχει καταστήσει σαφές ότι η έννοια αυτή καλύπτει, για παράδειγμα, τα έξοδα μισθοδοσίας του προσωπικού ⁽⁴¹⁾. Με βάση το προεκτεθέν σκεπτικό, το Δικαστήριο έχει απορρίψει τον συλλογισμό ότι ένα μέτρο δεν

προσπορίζει πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση για τον μόνο λόγο ότι αντισταθμίζει κάποιο μειονέκτημα το οποίο βάρυνε την επιχείρηση κατά το παρελθόν ⁽⁴²⁾.

(95) Εξάλλου, στο παρόν στάδιο η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ότι το πλαίσιο του προτεινόμενου μέτρου μεταφοράς είναι συγκρίσιμο με την κατάσταση του *Combus*. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, στην παρούσα φάση, οι ελληνικές αρχές δεν έχουν αποδείξει την ύπαρξη διαρθρωτικού μειονεκτήματος. Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά με το θέμα αυτό ότι η Ελλάδα έως τώρα δεν έχει καταδείξει ότι το κράτος επέβαλε καθεστώς οιοει δημόσιου υπαλλήλου για το προσωπικό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

(96) Οι ελληνικές αρχές δεν έχουν διευκρινίσει ποιο μέρος του προσωπικού προσελήφθη μετά την έναρξη ισχύος του νόμου του 2005, ο οποίος προέβλεπε τη δυνατότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ να προσλαμβάνει προσωπικό υπό όρους διαφορετικούς σε σχέση με τις συλλογικές συμβάσεις. Από το συγκεκριμένο χρονικό σημείο το αργότερο, οποιαδήποτε απόφαση για την πρόσληψη προσωπικού υπό πιο γενναίωδους όρους υπήρξε ελεύθερη απόφαση της επιχείρησης, η οποία δεν επιβλήτο πλέον από το κράτος.

(97) Οι ελληνικές αρχές επίσης επιχειρηματολογούν επικουρικά ότι, αν προκύψει οποιοδήποτε πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη μεταφορά των εργαζομένων, το πλεονέκτημα αυτό σε κάθε περίπτωση θα αντισταθμιστεί από τις ζημιές που θα εξακολουθήσει να υφίσταται η εταιρεία λόγω του ότι πρέπει να διατηρήσει 902 εργαζομένους με προνομιακό καθεστώς εργασίας, με μισθούς που παραμένουν υψηλότεροι από τους αντίστοιχους του ιδιωτικού τομέα, ακόμα και μετά τη μείωσή τους δια νόμου. Η Ελλάδα εκτιμά ότι οι «*ασυνήθεις δαπάνες*» που θα εξακολουθήσει συνεπώς να υφίσταται η εταιρεία για τους εναπομείναντες εργαζομένους της με προνομιακό καθεστώς είναι κατά προσέγγιση 62 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το ενδεχόμενο πλεονέκτημα που θα αποκόμιζε η εταιρεία από τη μεταφορά εργαζομένων αντιστοιχεί μόλις σε 37 εκατομμύρια ευρώ, ήτοι το κόστος που εκτιμά η Ελλάδα για ένα υποθετικό παρεμφερές πρόγραμμα πρόωρης συνταξιοδότησης για μια ιδιωτική εταιρεία.

(98) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα δεν έχει αποσαφηνίσει την ακριβή φύση των προνομίων που διατηρούν οι 902 εναπομείναντες εργαζόμενοι. Πέραν αυτού, επί του παρόντος, η Επιτροπή έχει επίσης αμφιβολίες σχετικά με την ποσοτικοποίηση του προβλλόμενου μειονεκτήματος που συνιστά η απασχόληση των εναπομεινάντων εργαζομένων. Η εκτίμηση των 62 εκατομμυρίων ευρώ δεν αντικατοπτρίζει τις διάφορες αβεβαιότητες που σχετίζονται με την πραγματική χρονική περίοδο κατά την οποία θα εξακολουθήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να επιβαρύνεται με πρόσθετες δαπάνες για τους εναπομείναντες εργαζόμενους (π.χ. μελλοντική εξέλιξη του αριθμού εργαζομένων και του επιπέδου των μισθών, περαιτέρω πιθανές μεταφορές στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, για παράδειγμα στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης).

(99) Εν κατακλείδι, επί του παρόντος συνάγεται ότι η μεταφορά εργαζομένων είναι πιθανό να προσπορίζει πλεονέκτημα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Για τους λόγους που αναπτύσσονται στην απόφαση *La Poste* ⁽⁴³⁾, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες για την ορθότητα της μεθοδολογίας που προτείνεται από τις ελληνικές αρχές για την ποσοτικοποίηση του πλεονεκτήματος.

⁽³⁵⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις στην υπόθεση 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* κατά *High Authority* [1961] Συλλογή I, υπόθεση C-387/92 *Banco Exterior de España* [1994] Συλλογή I-877, σκέψη 13, υπόθεση C-241/94 *Γαλλία κατά Επιτροπής* [1996] Συλλογή I-4551, σκέψη 34, και υπόθεση C-256/97 *DM Transport* [1999] Συλλογή I-3913, σκέψη 19.

⁽³⁶⁾ Υπόθεση 173/73 *Ιταλία κατά Επιτροπής* [1974] Συλλογή 709, σκέψη 15· στο ίδιο πνεύμα, απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-301/87 *Γαλλία κατά Επιτροπής* [1990] Συλλογή I-307, σκέψη 41.

⁽³⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 16 ανωτέρω, παράγραφος 57.

⁽³⁸⁾ Βλέπε απόφαση 2008/204/EK της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης C 43/06 της 10.10.2007 (ΕΕ L 63 της 7.3.2008, σ. 16).

⁽³⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 15 ανωτέρω.

⁽⁴⁰⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, τις δικαστικές στην υπόθεση 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* κατά *High Authority* [1961] Συλλογή I, υπόθεση C-387/92 *Banco Exterior de España* [1994] Συλλογή I-877, σκέψη 13, υπόθεση C-241/94 *Γαλλία κατά Επιτροπής* [1996] Συλλογή I-4551, σκέψη 34, και υπόθεση C-256/97 *DM Transport* [1999] Συλλογή I-3913, σκέψη 19.

⁽⁴¹⁾ Υπόθεση 173/73 *Ιταλία κατά Επιτροπής* [1974] Συλλογή 709, σκέψη 15· στο ίδιο πνεύμα, δικαστική απόφαση στην υπόθεση C-301/87 *Γαλλία κατά Επιτροπής* [1990] Συλλογή I-307, σκέψη 41.

⁽⁴²⁾ Βλέπε υποσημείωση 15 ανωτέρω, παράγραφος 57.

⁽⁴³⁾ Απόφαση 2008/204/EK της Επιτροπής στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης C 43/2006, της 10.10.2007, αιτιολογικές σκέψεις 136 και επόμενες (ΕΕ L 63 της 7.3.2008, σ. 16).

Μέτρο 4: Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου

- (100) Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου, όπως περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 38, δεν συνιστούν πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διότι πραγματοποιήθηκαν ή θα πραγματοποιηθούν, αναλόγως της περιπτώσεως, με όρους συγκρίσιμους με αυτούς ενός ιδιώτη επενδυτή σε μια αντίστοιχη περίπτωση στις παρούσες περιστάσεις (αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς).
- (101) Σύμφωνα με πάγια νομολογία⁽⁴⁴⁾, προκειμένου να εξακριβωθεί αν η επένδυση των δημοσίων αρχών στο κεφάλαιο μιας επιχείρησης, με οποιαδήποτε μορφή, δύναται να αντικαταστήσει την κρατική ενίσχυση, είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν σε ανάλογες περιστάσεις ένας ιδιώτης επενδυτής μπορεί να είχε παράσχει εισφορά κεφαλαίου του ίδιου ύψους. Παρότι η συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή με την οποία πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση ενός δημόσιου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής δεν είναι απαραίτητο να είναι η συμπεριφορά ενός συνήθους επενδυτή που εισφέρει κεφάλαιο με στόχο την επίτευξη κερδών σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, πρέπει να είναι τουλάχιστον η συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρείας συμμετοχών ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχειρήσεων που προωθεί μια διαρθρωτική πολιτική —είτε γενική είτε τομεακή— και καθοδηγείται από προοπτικές κερδοφορίας με μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Επιπλέον, η λογική που οδηγεί έναν ιδιώτη επενδυτή που έχει ήδη συμμετοχή στην εταιρεία ενδέχεται να είναι ελαφρώς διαφορετική από αυτήν ενός ιδιώτη επενδυτή χωρίς καμία προηγούμενη εμπλοκή στην εταιρεία. Από αυτή την άποψη, ένας μέτοχος πλειοψηφίας που εγγράφει το κεφάλαιο που είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της επιβίωσης μιας επιχείρησης που βιώνει προσωρινές δυσκολίες αλλά έχει τη δυνατότητα να ξαναγίνει κερδοφόρα, πιθανόν μετά από αναδιάρθρωση, μπορεί να θεωρηθεί ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία αγοράς που στοχεύει στην εξασφάλιση της επένδυσης που πραγματοποίησε στο παρελθόν⁽⁴⁵⁾.
- (102) Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών μέχρι στιγμής, η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι ένας ιδιώτης επενδυτής σε ανάλογη κατάσταση με αυτή που αντιμετωπίζει το ελληνικό κράτος, ήτοι ο αποκλειστικός ιδιοκτήτης μιας επιχείρησης που βιώνει σοβαρές δυσκολίες, θα είχε αποφασίσει να υποστηρίξει περαιτέρω την εταιρεία με παρόμοιους όρους.
- (103) Όσον αφορά την πρώτη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, ύψους 60 εκατομμυρίων ευρώ, που πραγματοποιήθηκε το 2009, όταν το κράτος αποφάσισε να εισφέρει πρόσθετα κρατικά κεφάλαια, ήταν φανερό ότι η εταιρεία αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες: οι ζημίες αυξάνονταν από έτος σε έτος και το ίδιο κεφάλαιο της εταιρείας ήταν αρνητικό (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 70 ανωτέρω). Ωστόσο φαίνεται ότι το κράτος αποφάσισε να πραγματοποιήσει την αύξηση κεφαλαίου χωρίς να αξιολογήσει τον κίνδυνο της επένδυσης και την αναμενόμενη απόδοσή της και χωρίς να επιδιώξει να προσδιορίσει τις αιτίες των προβλημάτων της εταιρείας και να προτείνει μια νέα επιχειρηματική στρατηγική με στόχο να την επαναφέρει σε καλό δρόμο.

- (104) Όσον αφορά τη δεύτερη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, ύψους 65 εκατομμυρίων ευρώ, που πρόκειται να πραγματοποιηθεί στο μέλλον, η Ελλάδα υποστηρίζει ουσιαστικά ότι, δεδομένου ότι η εταιρεία θα αναδιάρθρωθεί, η απόδοση που θα αποκόμιζε το κράτος από την εν λόγω ενέργεια θα αντιστοιχούσε σε 138 % της επένδυσης εντός 3 ετών. Ωστόσο, η Ελλάδα δεν υπέβαλε κανέναν σχετικό υπολογισμό. Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι το κράτος σκοπεύει να αυξήσει περαιτέρω τη συμμετοχή του σε μια εταιρεία με σοβαρές δυσκολίες, την οποία κατά τα φαινόμενα σκοπεύει να ιδιωτικοποιήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μέχρι στιγμής, η Ελλάδα δεν υπέβαλε διευκρινίσεις σχετικά με το γιατί η αύξηση κεφαλαίου ύψους 65 εκατομμυρίων ευρώ είναι αναγκαία στο πλαίσιο του προτεινόμενου σχεδίου αναδιάρθρωσης ή ενόψει της ιδιωτικοποίησης της επιχείρησης και πώς συνδέεται το εν λόγω μέτρο με άλλα μέτρα που έχουν προταθεί για την ανόρθωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας. Δεδομένων των ανωτέρω παραγόντων, σε αυτό το στάδιο η Επιτροπή υιοθετεί την προκαταρκτική άποψη ότι η προτεινόμενη εισφορά κεφαλαίου συνιστά πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Μέτρο 5: νέα αποζημίωση ΥΔΥ

- (105) Όσον αφορά την αποζημίωση ΥΔΥ που πρόκειται να καταβληθεί για την περίοδο 2011-2013 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 39 έως 42 ανωτέρω), η Ελλάδα ουσιαστικά ισχυρίζεται ότι η εν λόγω αποζημίωση θα καθοριστεί βάσει κριτηρίων που συμμορφώνονται πλήρως με την απόφαση *Altmark*⁽⁴⁶⁾ και τον κανονισμό ΥΔΥ⁽⁴⁷⁾, και κατά συνέπεια το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί είτε ότι δεν αφορά αδικαιολόγητο πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είτε στη χειρότερη περίπτωση πρέπει να θεωρηθεί συμβατό με τη Συνθήκη βάσει του κανονισμού ΥΔΥ.
- (106) Το ερώτημα εάν η αποζημίωση ΥΔΥ για την περίοδο 2011-2013 συνεπάγεται πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των κριτηρίων που προκύπτουν από την απόφαση *Altmark*. Τα κριτήρια που προκύπτουν από την εν λόγω απόφαση αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 82.
- (107) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει τις τελικές συμβάσεις ΥΔΥ για την περίοδο 2011-2013. Συνεπώς, η Επιτροπή αδυνατεί να ελέγξει κατά πόσον η προβλεπόμενη καταβολή ποσού 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για τις ΥΔΥ συνάδει με τα κριτήρια *Altmark*.
- (108) Εξάλλου, επειδή τα τέσσερα κριτήρια που αναφέρει η απόφαση *Altmark* είναι σωρευτικά, η έλλειψη συμμόρφωσης με ένα από αυτά τα κριτήρια είναι επαρκής για να επιβεβαιωθεί ότι το υπό αναθεώρηση μέτρο συνεπάγεται πλεονέκτημα. Κατ' αναλογία με τις αμφιβολίες που διατυπώθηκαν σχετικά με την εκ των υστέρων αποζημίωση ΥΔΥ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 84 ανωτέρω), βάσει των διαθέσιμων μέχρι στιγμής πληροφοριών, η ικανοποίηση του τέταρτου κριτηρίου *Altmark* είναι αμφισβητήσιμη για τη μελλοντική αποζημίωση ΥΔΥ. Βάσει του εν λόγω κριτηρίου, όταν η ΥΔΥ δεν συνάπτεται βάσει δημόσιου διαγωνισμού, προκειμένου να είναι δυνατόν να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι ο δικαιούχος της ΥΔΥ δεν αντλεί κάποιον πλεονέκτημα με τη μορφή υπερβάλλουσας αποζημίωσης για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, το ύψος της αποζημίωσης πρέπει καθοριστεί βάσει μιας ανάλυσης των δαπανών που θα υφίστατο μια συνήθης επιχείρηση

⁽⁴⁴⁾ Βλέπε π.χ. υπόθεση C-305/89 *Ιταλία κατά Επιτροπής (Alfa Romeo)* [1991] Συλλογή I-1603, σκέψη 20, και υπόθεση T-296/97 *Alitalia κατά Επιτροπής* [2000] Συλλογή II-3871, σκέψη 96.

⁽⁴⁵⁾ Βλέπε υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής — Κρατική ενίσχυση προς επιχειρήσεις του τομέα της κλωστοϋφαντουργίας και του ρουχισμού (ENI Lanerossi)*, [1991] Συλλογή I-1433.

⁽⁴⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 20 ανωτέρω.

⁽⁴⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 10 ανωτέρω.

με εύρυθμη λειτουργία, που διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό μέσων μεταφοράς. Κατά πρώτον, πρέπει να σημειωθεί ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι επί του παρόντος προβληματική επιχείρηση (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 70 ανωτέρω). Εκτός αυτού, οι εκτιμήσεις που αφορούν την αποζημίωση ΥΔΥ που οφείλεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2011-2013 βασίζονται σε παραδοχές που σχετίζονται με το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Σε αυτό το στάδιο δεν είναι σαφές αν ισχύουν οι παραδοχές στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 136 και 137 κατωτέρω) και συνεπώς εξακολουθεί να είναι ασαφές αν διασφαλίζεται μελλοντικώς η συμμόρφωση με το τέταρτο κριτήριο *Altmark*.

Μέτρο 6: ΣΠΥ μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΣΕ

- (109) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, όλες οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (ΣΠΥ) μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ (συντήρηση τροχαίου υλικού, μίσθωση τροχαίου υλικού, κατάρτιση προσωπικού, ενοικίαση λεωφορείων και γραφείων) (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 16 και 17 ανωτέρω) συνάπτονται με όρους αγοράς, συνεπώς δεν υφίσταται πλεονέκτημα τιμολόγησης για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- (110) Όσον αφορά τη σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού, οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι η τιμή που χρεώνει ο ΟΣΕ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντικατοπτρίζει, μεταξύ άλλων, μισθολογικές δαπάνες του ΟΣΕ, οι οποίες είναι υψηλότερες από αυτές μιας συγκρίσιμης εταιρείας όπως η ΑΜΕΛ. Η Επιτροπή αμφισβάζει για τη βασιμότητα της σύγκρισης αυτής. Πρώτον, η σύγκριση βασίζεται στο μέσο μισθολογικό κόστος της ΑΜΕΛ όλης της εταιρείας και όχι μόνο του τμήματος συντήρησής της. Πράγματι, η ΑΜΕΛ δεν δραστηριοποιείται μόνο στον τομέα της συντήρησης τροχαίου υλικού, αλλά κυρίως στη λειτουργία του μετρό της Αθήνας. Πρώτο και κύριο, η ανωτέρω επιχειρηματολογία δεν δίδει απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον η σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού προσπορίζει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πλεονέκτημα μέσω προτιμιακής χαμηλότερης τιμολόγησης.
- (111) Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συντήρηση τροχαίου υλικού αποτελεί μια αγορά η οποία είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό και όπου δραστηριοποιούνται διάφορες επιχειρήσεις σε ολόκληρο τον ΕΟΧ. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή υιοθετεί την προκαταρκτική άποψη ότι η αγοραία τιμή της παροχής υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού δεν θα πρέπει να εξαρτάται από τη διάρθρωση κόστους του ΟΣΕ, αλλά από τις τιμές που συνήθως χρεώνονται για τέτοιου είδους υπηρεσίες στην αγορά.
- (112) Όσον αφορά τη μίσθωση του τροχαίου υλικού, οι ελληνικές αρχές υπολογίζουν τη μίσθωση βάσει της ετήσιας απόσβεσης, προσαρμοσμένης με βάση συγκεκριμένο συντελεστή (πολλαπλασιασμός της απόσβεσης επί 3/5). Δεν είναι σαφές πώς επιλέχθηκε ο συγκεκριμένος συντελεστής απόσβεσης και πώς διασφαλίζει τιμή αγοράς για τη σύμβαση μίσθωσης. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η μίσθωση τροχαίου υλικού αποτελεί μια αγορά η οποία είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό και όπου δραστηριοποιούνται διάφορες επιχειρήσεις σε ολόκληρο τον ΕΟΧ. Εξάλλου, η αγοραία τιμή του τροχαίου υλικού δεν θα πρέπει να εξαρτάται από τη λογιστική αξία του τροχαίου υλικού, αλλά από την προσφορά και τη ζήτηση του συγκεκριμένου στοιχείου ενεργητικού. Τούτο επιβεβαιώθηκε προσφάτως από το Γενικό Δικαστήριο σε σχέση με τη μίσθωση αεροσκαφών⁽⁴⁸⁾. Θεωρείται ότι η συλ-

λογιστική του Γενικού Δικαστηρίου είναι δυνατό να εφαρμοσθεί κατ' αναλογία και στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

- (113) Όσον αφορά την κατάρτιση του προσωπικού, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι τιμές αντιστοιχούν στις τιμές της αγοράς, καθώς το εύρος τους είναι συγκρίσιμο με τις τιμές αντιστοιχών τεχνικών σεμιναρίων (18 έως 21 ευρώ, σε σύγκριση με 10 έως 60 ευρώ). Ωστόσο, οι ελληνικές αρχές δεν παρείχαν λεπτομερή σύγκριση μεταξύ της ειδικής κατάρτισης που παρέχεται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ και παρεμφερούς κατάρτισης η οποία παρέχεται από άλλους παρόχους. Μια τέτοια σύγκριση θα έπρεπε να είναι πιο ακριβής από την υποβληθείσα ευρεία σύγκριση μεταξύ φασμάτων επιδομάτων και διδάκτρων. Συνεπώς, σε αυτό το στάδιο δεν είναι σαφές εάν τα διδάκτρα κατάρτισης του προσωπικού αντικατοπτρίζουν τις τιμές της αγοράς.
- (114) Σε ό,τι αφορά την ενοικίαση γραφείων, οι ελληνικές αρχές ισχυρίζονται ότι το μηνιαίο ενοίκιο καθορίζεται με βάση την αγοραία αξία των γραφείων, με χρήση της αποτίμησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ του 2005 και προσαρμογή της για το 2011. Στη συνέχεια, βασίστηκαν σε ανεξάρτητη έκθεση για την αγορά ακινήτων στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη προκειμένου να προσδιορίσουν το μηνιαίο μίσθωμα. Η εν λόγω αναφορά σε εκτιμήσεις αγοραίων αξιών που προέρχονται από ανεξάρτητους εκτιμητές θα μπορούσε να περιορίσει την πιθανότητα πλεονεκτήματος για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών που έχουν υποβληθεί μέχρι στιγμής σε σχέση με αυτό το ζήτημα, συνάγεται ότι η προσαρμογή των εκτιμήσεων για την αξία των ακινήτων δεν πραγματοποιήθηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, αλλά από την ίδια την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί σε αυτό το στάδιο ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενδέχεται να αντλεί κάποιο πλεονέκτημα από την εν λόγω σύμβαση.
- (115) Όσον αφορά την ενοικίαση λεωφορείων, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι το ετήσιο κόστος ενοικίασης είναι ανάλογο με την τρέχουσα αξία των οχημάτων, σύμφωνα με την εκτίμηση των προμηθευτών τους. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μίσθωση λεωφορείων αποτελεί μια αγορά η οποία είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό και όπου δραστηριοποιούνται διάφορες επιχειρήσεις σε ολόκληρο τον ΕΟΧ. Εξάλλου, η αγοραία τιμή των λεωφορείων δεν θα πρέπει να εξαρτάται από τη λογιστική τους αξία του τροχαίου υλικού, αλλά από την προσφορά και τη ζήτηση του συγκεκριμένου στοιχείου ενεργητικού. Τούτο επιβεβαιώθηκε προσφάτως από το Γενικό Δικαστήριο σε σχέση με τη μίσθωση αεροσκαφών⁽⁴⁹⁾. Θεωρείται ότι η συλλογιστική του Γενικού Δικαστηρίου είναι δυνατό να εφαρμοσθεί κατ' αναλογία και στα λεωφορεία.
- (116) Συμπερασματικώς, βάσει του προεκτεθέντος σκεπτικού, επί του παρόντος δεν αποκλείεται τουλάχιστον ορισμένες από τις ΣΠΥ μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ να προσπορίζουν πλεονέκτημα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

6.2.1.2. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

- (117) Προκειμένου να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να είναι ειδικό ή επιλεκτικό, με την έννοια ότι ευνοεί μόνο ορισμένες επιχειρήσεις ή την παραγωγή συγκεκριμένων αγαθών. Τα υπό αξιολόγηση μέτρα θα ωφελήσουν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μια συγκεκριμένη εταιρεία. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ληφθέντα μέτρα αποτελούν επιλεκτικό πλεονέκτημα για τους δικαιούχους.

⁽⁴⁸⁾ T-415/05, σκέψη 221.

⁽⁴⁹⁾ T-415/05, σκέψη 221.

6.2.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο κράτος

- (118) Τα μέτρα θα χορηγηθούν από το ελληνικό κράτος. Αντιστοίχως, χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και καταλογίζονται στο κράτος.
- (119) Σε ό,τι αφορά το μέτρο 1, δηλαδή τη διαγραφή υποχρεώσεων που συσσωρεύθηκαν κατά την περίοδο 2007-2010, θα εφαρμοσθεί από τον ΟΣΕ βάσει του άρθρου 13 του νόμου περί ελληνικών σιδηροδρόμων⁽⁵⁰⁾. Το στοιχείο αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη για το ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων γίνεται ο καταλογισμός ενός μέτρου το οποίο εφαρμόζεται από φορέα που δεν είναι όργανο του κράτους, όπως αυτές προκύπτουν από τη νομολογία⁽⁵¹⁾.

6.2.3. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και αντίκτυπος στο εμπόριο

- (120) Η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει εάν τα μέτρα που έλαβαν οι ελληνικές αρχές υπέρ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι πιθανό να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού και να έχουν αντίκτυπο στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, παρέχοντας στην εν λόγω εταιρεία πλεονέκτημα έναντι (δυναμικών) ανταγωνιστών που δεν λαμβάνουν κρατική στήριξη.
- (121) Η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ άνοιξε για πρώτη φορά στον ανταγωνισμό στις 15 Μαρτίου 2003 στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο⁽⁵²⁾. Το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο απελευθέρωσε όλες τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές την 1η Ιανουαρίου 2006 και τις εθνικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από την 1η Ιανουαρίου 2007⁽⁵³⁾. Παρά την απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών, στην Ελλάδα μέχρι στιγμής η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι ο μοναδικός πάρο-

χος τέτοιων υπηρεσιών. Ωστόσο, οποιοδήποτε ενδεχόμενο αδικαιολόγητο πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενδέχεται να θέσει εξαρχής σε μειονεκτική θέση ενδεχόμενους νεοεισερχόμενους στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε ανταγωνισμό τουλάχιστον με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, και συνεπώς οι επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών ενδέχεται επίσης να επηρεαστούν.

- (122) Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, από την 1η Ιανουαρίου 2010, το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο άνοιξε την αγορά των διεθνών επιβατικών μεταφορών. Παρότι αφορά μόνο τα διεθνή δρομολόγια, περιλαμβάνει τις ενδομεταφορές στις συγκεκριμένες γραμμές⁽⁵⁴⁾. Εν πάση περιπτώσει, όπως το Δικαστήριο απεφάνθη στην απόφαση *Altmark Trans*, το γεγονός ότι μια εταιρεία μεταφορών δραστηριοποιείται μόνο σε ένα κράτος μέλος δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να προκαλεί μια ενίσχυση στρέβλωση στις συναλλαγές εντός της ΕΕ. Σχετικά με το θέμα αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι από το 1995 πολλές χώρες έχουν ανοίξει μονομερώς τον εθνικό κλάδο των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Εν προκειμένω, οποιοδήποτε πλεονέκτημα παρέχεται σε μια επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών σε ένα κράτος μέλος ενδέχεται να περιορίζει τη δυνατότητα ενός ανταγωνιστή από άλλο κράτος μέλος να δραστηριοποιηθεί στη συγκεκριμένη γεωγραφική αγορά. Εξάλλου, δεν προβλέπεται κάποιο κατώτατο όριο ή ποσοστό για το μέγεθος της επιχείρησης ή το ποσό της ενίσχυσης κάτω από το οποίο είναι δυνατό να αποκλεισθεί ο επηρεασμός των ενδοενοσιακών συναλλαγών⁽⁵⁵⁾.

- (123) Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει αρκετά μειωμένο μερίδιο αγοράς τόσο για εμπορευματικές όσο και για επιβατικές μεταφορές (βλέπε αιτιολογική σκέψη (54) ανωτέρω): μόλις 1 % για τις εμπορευματικές μεταφορές (το υπόλοιπο ανήκει σε παρόχους οδικών εμπορευματικών μεταφορών) και μόνο 1,3 % για τις επιβατικές μεταφορές, ενώ τα υπεραστικά λεωφορεία, τα λεωφορεία και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία αντιστοιχούν σε 17,9 % και 80,8 % των επιβατικών χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους. Επιπλέον, η Ελλάδα θεωρεί ότι οι αεροπορικές μεταφορές δεν αποτελούν υποκατάστατο των επιβατικών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, γιατί ακόμα και στις λίγες διαδρομές όπου συνυπάρχουν οι σιδηροδρομικές και οι αεροπορικές μεταφορές, η διαφορά χρόνου μετάβασης στον προορισμό εξαλείφει την πιθανότητα υποκατάστασης (π.χ. Αθήνα — Θεσσαλονίκη: 4,5 ώρες με το τρένο έναντι 50 λεπτών με το αεροπλάνο).

⁽⁵⁰⁾ Βλέπε υποσημείωση 9 ανωτέρω.

⁽⁵¹⁾ Υπόθεση C-482/99 *Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Stardust Marine)* [2002] Συλλογή I-4397, σκέψη 55.

⁽⁵²⁾ Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.), οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26), οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29).

⁽⁵³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1), οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44), οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114) και οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

⁽⁵⁴⁾ Ένα τρίτο πακέτο υιοθετήθηκε το 2007 και περιλαμβάνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1), κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14), οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44) και οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

⁽⁵⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 19 παραπάνω, σκέψεις 77 έως 81.

(124) Τα επιχειρήματα και τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ελληνικές αρχές μέχρι στιγμής προς υποστήριξη του επιχειρηματός τους ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πολύ περιορισμένο μερίδιο αγοράς τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές και συνεπώς το ενδεχόμενο να προκληθεί στρέβλωση από τα προτεινόμενα μέτρα (εφόσον υπάρχει) θα ήταν περιορισμένο, είναι απορριπτικά με βάση το σκεπτικό της απόφασης *Altmark* και για τους λόγους που αναπτύσσονται στις ανωτέρω αιτιολογικές σκέψεις 121 και 122.

6.2.4. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(125) Λόγω των ανωτέρω επιχειρημάτων, η Επιτροπή θεωρεί σε αυτό το στάδιο ότι τα προτεινόμενα μέτρα ενδέχεται να συνιστούν κρατική ενίσχυση προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης

(126) Τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ επιχειρήσεων χερσαίων μεταφορών μπορούν να θεωρηθούν συμβατά βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 93 και στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.

(127) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 29 έως 44 ανωτέρω, οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν κατά κύριο λόγο ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επικουρικώς, η Ελλάδα προβάλλει επιχειρήματα σύμφωνα με τα οποία, σε περίπτωση που τα προτεινόμενα μέτρα χαρακτηριστούν ως ενίσχυση, εν όλω ή εν μέρει, η ενίσχυση πρέπει να κηρυχθεί συμβατή με τη Συνθήκη ως αντισταθμιστική ενίσχυση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και ενίσχυση αναδιάρθρωσης, αντιστοίχως.

(128) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 124 ανωτέρω, στο παρόν στάδιο είναι αμφίβολο ότι τα προτεινόμενα μέτρα μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν συνεπάγονται, τουλάχιστον εν μέρει, αδικαιολόγητο πλεονέκτημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά συνέπεια, είναι απαραίτητο να εξεταστεί επίσης σε αυτό το στάδιο αν τα προτεινόμενα μέτρα είναι δυνατό να κηρυχθούν συμβατά με τη Συνθήκη δυνάμει των σχετικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

(129) Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι το βάρος απόδειξης της συμβατότητας μιας ενίσχυσης με την κοινή αγορά, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, βαρύνει κατά πρώτο λόγο το εκάστοτε κράτος μέλος, το οποίο οφείλει να αποδείξει ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις της οικείας εξαίρεσης⁽⁵⁶⁾.

(130) Η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα κατά πόσον ένα μέρος των μέτρων μπορεί να κηρυχθεί συμβατό με αυτή τη βάση, αναγνωρίζοντας συγχρόνως ότι τα μέτρα συνδέονται αναπόσπαστα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(131) Ακολούθως, η Επιτροπή θα εξετάσει τη συμβατότητα των προτεινόμενων μέτρων με το άρθρο 107 παράγραφος 3

στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης⁽⁵⁷⁾. Πρέπει να σημειωθεί ότι βάσει του σημείου 20 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, μια προβληματική επιχείρηση, δεδομένου ότι διακυβεύεται η ίδια της η ύπαρξη, δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανό όχημα για την προώθηση άλλων στόχων δημόσιας πολιτικής μέχρι την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της.

(132) Η Ελλάδα δεν έχει επικαλεσθεί το ενδεχόμενο συμβατότητας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Λόγω των ιδιαίτερων δυσχερειών που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική οικονομία, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει την κήρυξη της ενίσχυσης, έστω και εν μέρει, ως συμβατής σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, που ορίζει ότι Επιτροπή μπορεί να κηρύξει συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά ενισχύσεις που προορίζονται για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους. Συνεπώς, η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης εν συντομία τη δυνατότητα αυτή.

6.3.1. Κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης

(133) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 125 ανωτέρω, βάσει των στοιχείων που είναι διαθέσιμα επί του παρόντος, ένα μέρος τουλάχιστον των προτεινόμενων μέτρων θα ήταν δυνατό εκ πρώτης όψεως να θεωρηθεί ότι εμπεριέχει κρατική ενίσχυση. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι η προσδιορισθείσα ενίσχυση μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης, διότι φαίνεται ότι αρκετές από τις προϋποθέσεις και τις αρχές αυτών των τελευταίων ενδέχεται να μην πληρούνται. Οι βασικές προϋποθέσεις και αρχές των κατευθυντήριων γραμμών περιγράφονται κατωτέρω, ενώ αναφέρονται και οι πτυχές που φαίνονται προβληματικές σε αυτό το στάδιο.

Επιλεξιμότητα

(134) Βάσει του σημείου 33 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, μόνον οι προβληματικές επιχειρήσεις είναι επιλέξιμες για ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Όπως περιγράφεται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 70, προκύπτει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί πράγματι να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση υπό την έννοια των σημείων 9-11 των κατευθυντήριων γραμμών και ότι πληροῦνται επιπλέον οι προϋποθέσεις των σημείων 12 και 13.

Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(135) Σύμφωνα με τα σημεία 34 και 35 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης συνδέεται με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας.

(136) Παρότι οι ελληνικές αρχές έχουν υποβάλει ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η Επιτροπή αμφιβάλλει για

⁽⁵⁶⁾ Π.χ. υπόθεση T-68/03, *Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ κατά Επιτροπής*, 2007 Συλλογή II-02911, σκέψεις 34-37.

⁽⁵⁷⁾ Σύμφωνα με τις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (EE C 184 της 22.7.2008, σ. 13), η Επιτροπή αξιολογεί το συμβιβάσιμο των κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων του σιδηροδρομικού τομέα βάσει των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης του 2004.

το κατά πόσον το εν λόγω σχέδιο πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι αρκετά σθερό για να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά πρώτον, φαίνεται ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης στηρίζεται αποκλειστικά σε μειώσεις προσωπικού και δαπανών και σε αυξήσεις των εσόδων από υψηλότερες τιμές εισιτηρίων, αλλά δεν φαίνεται να εξετάζει σε ικανοποιητικό βαθμό αν η εταιρεία έχει επίσης άλλα προβλήματα αποτελεσματικότητας που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Κατά δεύτερον, ορισμένες από τις παραδοχές στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης, π.χ. ο αντίκτυπος των προτεινόμενων αυξήσεων των τιμών στη ζήτηση, φαίνεται ότι δεν βασίζονται σε γενικά αποδεκτά δεδομένα της αγοράς. Κατά τρίτον, ορισμένες παραδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης μοιάζουν παρωχημένες σε αυτό το στάδιο, π.χ. η μεταφορά εργαζομένων υποτίθεται ότι έπρεπε να ολοκληρωθεί ως τον Απρίλιο του 2011, ενώ μέχρι σήμερα φαίνεται ότι έχει μεταφερθεί μόνο το 60 % του προσωπικού. Τέταρτον, οι υπολογισμοί όσον αφορά τη βιωσιμότητα βασίζονται κατά τα φαινόμενα σε μια πολύ εύθραυστη ισορροπία εσόδων-δαπανών, η οποία καθιστά το σχέδιο αναδιάρθρωσης πολύ ευάλωτο ακόμα και στις μικρότερες διακυμάνσεις στα έσοδα και τις δαπάνες. Σε αυτό το στάδιο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ότι η προτεινόμενη αναδιάρθρωση ενδέχεται να είναι ανεπαρκής και ότι η εταιρεία μπορεί να χρειαστεί περαιτέρω στήριξη μεσοπρόθεσμα. Τέλος, το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν περιλαμβάνει ανάλυση ευαισθησίας για τις μεταβολές της ζήτησης, ούτε εξηγήσεις σχετικά με τις παραδοχές για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Αντισταθμιστικά μέτρα

- (137) Σύμφωνα με τα σημεία 38 έως 42 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η αναδιάρθρωση πρέπει να συνοδεύεται από αντισταθμιστικά μέτρα ανάλογα με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το μέγεθος και το σχετικό βάρος της δικαιούχου επιχείρησης στην αγορά της.
- (138) Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι το μερίδιο αγοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι αμελητέο (1 % των επιβατικών μεταφορών, 3 % των εμπορευματικών). Ωστόσο, σε αυτό το στάδιο, πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω κατά πόσον οι ελληνικές αρχές εκτίμησαν σωστά το μέγεθος και τη σχετική σημασία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις αντίστοιχες αγορές. Σε ό,τι αφορά τις επιβατικές μεταφορές, η Ελλάδα θα πρέπει να τεκμηριώσει περαιτέρω τους ισχυρισμούς της σχετικά με τη συμπεριληψη των επιβατικών μεταφορών με αυτοκίνητο στην υπόψη αγορά, καθώς και σχετικά με τη μη υποκαταστασιμότητα σιδηροδρομικών και αεροπορικών επιβατικών μεταφορών σε ορισμένες γραμμές. Σε ό,τι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο αντίκτυπος μιας ενδεχόμενης ενίσχυσης στον δυνητικό ανταγωνισμό σε ένα ήδη ελευθερωμένο τμήμα της αγοράς χρήζει περαιτέρω διερεύνησης. Η Επιτροπή καλεί επίσης τους τρίτους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την ανταγωνιστική θέση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.
- (139) Επιπλέον, είναι αμφίβολο εάν τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτείνει η Ελλάδα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 55 ανωτέρω) μπορούν να θεωρηθούν κατάλληλα ή/και επαρκή. Πρώτον, η διακοπή της λειτουργίας 8 εκ των 26 ζημιολογικών γραμμών και των μη βιώσιμων διεθνών λεωφορειακών δρομολογίων [βλέπε σημεία i) και ii) της αιτιολογικής σκέψης 55 ανωτέρω] δεν φαίνεται αποδεκτή ως αντισταθμιστικό μέτρο γιατί η διακοπή των εν λόγω γραμμών ενδέχεται να είναι ούτως ή άλλως αναγκαία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας

(σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης). Δεύτερον, το ίδιο ισχύει και για τη μείωση των εργαζομένων από 1 661 σε 1 210 και για τη μείωση των μέσων ετήσιων αποδοχών των εναπομεινάντων εργαζομένων από 54 000 ευρώ σε 40 000 ευρώ [σημείο iii) της αιτιολογικής σκέψης 55 ανωτέρω]. Τρίτον, η Ελλάδα δεν έχει εξηγήσει γιατί, κατά την άποψή της, η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μπορούσε να θεωρηθεί αντισταθμιστικό μέτρο για τους σκοπούς του σημείου 40 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Όσον αφορά τον διαγωνισμό ανάθεσης των δρομολογίων που έχουν ανασταλεί (με τήρηση του συνολικού ανώτατου ορίου των 50 εκατ. ευρώ για την ΥΔΥ) και τη δέσμευση περί μη επέκτασης σε άλλα τμήματα της αγοράς (οδικές μεταφορές), η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει προς το παρόν αποδεικτικά στοιχεία που να πιστοποιούν ότι τα εν λόγω μέτρα θα ήταν επαρκή για να αντισταθμισθούν οι δυνητικές στρεβλωτικές επιπτώσεις της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης την οποία ενδεχομένως εμπεριέχει η υπό εξέταση πράξη.

Ίδια συμμετοχή

- (140) Σύμφωνα με τα σημεία 43 έως 45 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, οι δικαιούχοι της ενίσχυσης αναμένεται να συνεισφέρουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης από τους ίδιους πόρους τους, συμπεριλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή μέσω εξωτερικής χρηματοδότησης με συνθήκες αγοράς. Ιδιαίτερα η εξωτερική χρηματοδότηση θα ήταν ένα σημάδι ότι οι αγορές πιστεύουν στην εφικτότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ανεξάρτητα από τη μορφή της, η ίδια συμμετοχή πρέπει να είναι πραγματική, εξαιρουμένων όλων των μελλοντικών αναμενόμενων κερδών όπως η ταμειακή ροή, και πρέπει να είναι η υψηλότερη δυνατή.
- (141) Η Επιτροπή θεωρεί κανονικά κατάλληλες τις ακόλουθες συμμετοχές στην αναδιάρθρωση: τουλάχιστον 25 % του συνολικού κόστους της αναδιάρθρωσης στην περίπτωση μικρών επιχειρήσεων, τουλάχιστον 40 % για μεσαίες επιχειρήσεις και τουλάχιστον 50 % για μεγάλες επιχειρήσεις. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και σε περιπτώσεις ιδιαίτερων προβλημάτων, τα οποία πρέπει να αποδειχθούν από το κράτος μέλος, η Επιτροπή ενδέχεται να δεχτεί χαμηλότερη συνεισφορά⁽⁵⁸⁾.
- (142) Όσον αφορά την προϋπόθεση ίδιας συμμετοχής, η Ελλάδα υπογραμμίζει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει πολύ περιορισμένους ίδιους πόρους (χωρίς σημαντικά παρεπόμενα στοιχεία ενεργητικού για να εκποιήσει) και ότι, δεδομένων των δυσκολιών της επιχείρησης, είναι επίσης δύσκολο να εξασφαλιστεί εξωτερική χρηματοδότηση. Δεδομένων των ανωτέρω περιστάσεων, η Ελλάδα προτείνει ως ίδια συμμετοχή την ταμειακή ροή που θα προκύψει από το 2010, την εκποίηση ελασμάτων μη αναγκαίων στοιχείων ενεργητικού, τη μείωση του μισθολογίου, τη μείωση των ιδίων αποθεματικών και τα ιδιωτικά κεφάλαια που θα εισρεύσουν στην εταιρεία μετά την ιδιωτικοποίησή της. Τέλος, η Ελλάδα ζητά επίσης την εφαρμογή της πιο επιεικούς προσέγγισης που προβλέπεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών, η οποία επιτρέπει τη μείωση της ίδιας συμμετοχής σε περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας που αποδεικνύονται από το κράτος μέλος.

⁽⁵⁸⁾ Βλέπε, π.χ., απόφαση της Επιτροπής της 14ης Δεκεμβρίου 2010 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης C 8/2010 *Ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς τη Βαρβαρέσσο*, που δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα, και απόφαση 2010/175/ΕΚ της Επιτροπής της 22ας Ιουλίου 2009 σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 18/05 που χορήγησε η Πολωνία προς τη Stocznia Gdańsk (ΕΕ L 21 της 26.3.2010, σ. 19).

(143) Εντούτοις, σε αυτό το στάδιο η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι, ακόμα και στο πλαίσιο της πιο επεικούς προσέγγισης που προβλέπεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών, η εταιρεία θα μπορούσε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις ίδιας συμμετοχής των κατευθυντήριων γραμμών δεδομένων των ενδεχομένως σημαντικών ποσών ενίσχυσης που ενδέχεται να περιλαμβάνει η αναδιάρθρωση — θεωρητικά έως και 1,07 δισεκατομμύρια ευρώ εάν όλα τα προτεινόμενα μέτρα χαρακτηριστούν ως ενίσχυση.

(144) Επιπλέον, είναι αμφίβολο εάν οι προτεινόμενες ίδιες συμμετοχές είναι αποδεκτές δυνάμει του σημείου 44 των κατευθυντήριων γραμμών. Για παράδειγμα, το εν λόγω σημείο αποκλείει σαφώς την πιθανότητα να θεωρηθούν οι μελλοντικές ταμειακές ροές ως ίδια συμμετοχή. Με την ίδια λογική, οι μειώσεις του μισθολογίου φαίνεται ότι είναι απαραίτητα μέτρα αναδιάρθρωσης και όχι ίδια συμμετοχή. Είναι επίσης αμφίβολο ότι μια εταιρεία με αρνητικό ίδιο κεφάλαιο εδώ και χρόνια έχει αποθεματικά που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως ίδια συμμετοχή. Τέλος, σε αυτό το στάδιο δεν είναι σαφές ποιο επίπεδο ιδιωτικής χρηματοδότησης θα μπορούσε να εξασφαλιστεί μέσω πόρων που θα εισρεύσουν αργότερα στην εταιρεία μέσω ενδεχόμενου αγοραστή. Εντούτοις, έχει σημασία να υπογραμμισθεί ότι, με βάση τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα επί του παρόντος σχετικά με την πράξη αναδιάρθρωσης, η εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων στην επιχείρηση μέσω ιδιωτικοποίησης φαίνεται να αποτελεί τον μόνο ρεαλιστικό τρόπο για να μπορέσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να εξασφαλίσει την ίδια συμμετοχή η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών, αν ληφθεί υπόψη η τρέχουσα δυσχερής οικονομική κατάσταση της επιχείρησης.

Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

(145) Σε αυτό το στάδιο δεν επαρκούν οι διαθέσιμες πληροφορίες για να εξακριβωθεί αν πληρούνται η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που θεσπίζεται στα σημεία 72 έως 77 των κατευθυντήριων γραμμών, ήτοι αν η εταιρεία όντως δεν έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δέκα ετών. Η Ελλάδα υποστηρίζει ότι η επιχείρηση δεν έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά την τελευταία δεκαετία, αλλά τα πληροφοριακά στοιχεία που έχουν προσκομισθεί έως τώρα δεν επιτρέπουν επί του παρόντος στην Επιτροπή να συμπεράνει ότι πράγματι εκπληρώνεται η συγκεκριμένη προϋπόθεση.

Προκαταρκτικό συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα με τις κατευθυντήριες γραμμές

(146) Για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 135 έως 145 ανωτέρω, σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή έχει αρκετές αμφιβολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

6.3.2. Αποζημίωση ΥΔΥ

(147) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 84 και 105 έως 107 ανωτέρω, σε αυτό το στάδιο υπάρχουν αμφιβολίες ότι ικανοποιείται τουλάχιστον ένα από τα σωρευτικά κριτήρια που προκύπτουν από την απόφαση *Altmark* για τα μέτρα 1 και 5. Σε αυτήν την περίπτωση, η συμβατότητα με τη Συνθήκη των μέτρων 1 και 5 μπορεί επίσης να αξιολογηθεί και βάσει του κανονισμού ΥΔΥ, αναγνωρίζοντας ότι δεν είναι εγγενώς συνδεδεμένα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 129 ανωτέρω).

(148) Πράγματι, το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι οι ενισχύσεις είναι συμβιβασίμες αν «αταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας». Το ανωτέρω άρθρο συνιστά ειδικό νόμο (*lex specialis*) σε σχέση με τα άρθρα 106 παράγραφος 2 και 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.

(149) Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ εφαρμόστηκε για πρώτη φορά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (στο εξής: «πρώην κανονισμός ΥΔΥ») ⁽⁵⁹⁾, και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ⁽⁶⁰⁾. Στις 3 Δεκεμβρίου 2009, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2009 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (στο εξής: «κανονισμός ΥΔΥ») ⁽⁶¹⁾ τέθηκε σε ισχύ καταργώντας τον πρώην κανονισμό ΥΔΥ και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ταυτόχρονα.

Μέτρο 1: διαγραφή υποχρεώσεων για τα έτη 2007-2010

(150) Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι αν το μέτρο 1, ήτοι η διαγραφή παθητικού ύψους 714 εκατομμυρίων ευρώ που υποτίθεται ότι υπέστη η εταιρεία ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης υποχρεώσεων μεταφοράς επιβατών κατά την περίοδο 2007-2010, χαρακτηριζόταν κρατική ενίσχυση, εν όλω η εν μέρει, θα ήταν δυνατόν εναλλακτικά να θεωρηθεί συμβατό με την Συνθήκη ως εκ των υστέρων αποζημίωση που συμμορφώνεται με τους όρους του πρώην κανονισμού ΥΔΥ, αναγνωρίζοντας ότι συνδέεται εγγενώς με το σχέδιο αναδιάρθρωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη (129) ανωτέρω).

(151) Η Επιτροπή αμφιβάλλει αν θα ήταν δυνατή η εφαρμογή του πρώην κανονισμού ΥΔΥ για το υπό εξέταση μέτρο. Σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής *Danske Statsbaner* ⁽⁶²⁾, ο κανονισμός ΥΔΥ πρέπει να θεωρηθεί εφαρμοστέος στο τρέχον πλαίσιο (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 147 έως 149). Ωστόσο, δεν είναι σαφές σε αυτό το στάδιο αν πληρούνται οι όροι συμβατότητας που προέρχονται από τα άρθρα 4 και 5 του κανονισμού ΥΔΥ. Για παράδειγμα το άρθρο 4 του κανονισμού ΥΔΥ επιδιώκει την αποφυγή πληρωμής υπερβάλλουσας αποζημίωσης για την παρεχόμενη ΥΔΥ. Συνεπώς, η αποζημίωση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για την κάλυψη των καθαρών οικονομικών επιπτώσεων στις δαπάνες και τα έσοδα που προέκυψαν κατά την παροχή της ΥΔΥ. Ωστόσο, η μεθοδολογία που προτείνει η Ελλάδα για τον υπολογισμό της εκ των υστέρων αποζημίωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 47 ανωτέρω) ενδέχεται να μη διασφαλίζει την ικανοποίηση της εν λόγω προϋπόθεσης. Ειδικότερα, όσον αφορά τα κριτήρια υπολογισμού της αποζημίωσης τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού ΥΔΥ, η

⁽⁵⁹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.69, σ. 1).

⁽⁶⁰⁾ ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1.

⁽⁶¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 10 ανωτέρω.

⁽⁶²⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2010, C 41/2008 (ΕΕ L 7 της 11.1.2011, σ. 1).

Ελλάδα δεν έχει τεκμηριώσει έως τώρα το ότι η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον εκ των υστέρων υπολογισμό της αποζημίωσης ΥΔΥ για την περίοδο 2007-2010 διασφαλίζει ότι το ποσό που προκύπτει δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που ανέκυψαν και των τυχόν θετικών οικονομικών συνεπειών στο πλαίσιο του δικτύου που λειτουργεί βάσει των ΥΔΥ, μείον τα έσοδα από ναύλους ή οποιαδήποτε άλλα έσοδα τα οποία προκύπτουν κατά την εκπλήρωση των ΥΔΥ. Επισημαίνεται ότι η Ελλάδα δηλώνει ότι δεν συμπεριέλαβε επίσης στον υπολογισμό κάποιο εύλογο κέρδος, πλην όμως τα υπόλοιπα στοιχεία τα οποία επισημαίνονταν προηγουμένως σε σχέση με τον υπολογισμό της καθαρής οικονομικής επίδρασης δεν έχουν τεκμηριωθεί.

- (152) Εξάλλου, η προτεινόμενη μεθοδολογία υπολογισμού είναι αμφισβητήσιμη στο βαθμό που στηρίζεται σε παραδοχές σχετικά με το κόστος οι οποίες έγιναν βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης για το έτος 2011, του οποίου τα αποτελέσματα εφαρμόστηκαν αναδρομικά για την περίοδο 2007-2010. Είναι ασαφές σε αυτό το στάδιο αν οι υπολογισμοί σχετικά με το κόστος για το 2011 αντικατοπτρίζουν όντως το κόστος που υπέστη η εταιρεία για την παροχή των ΥΔΥ για την περίοδο 2007-2010.

Μέτρο 5: αποζημίωση ΥΔΥ 2011-2013

- (153) Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι το μέτρο 5, δηλαδή η αποζημίωση ΥΔΥ για τα έτη 2011-2013, είναι συμβατή ως αποζημίωση ΥΔΥ σύμφωνα με τον κανονισμό ΥΔΥ.
- (154) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού ΥΔΥ, οι συμβάσεις δημόσιων υπηρεσιών πρέπει να καθορίζουν με σαφήνεια τις ΥΔΥ με τις οποίες οφείλει να συμμορφώνεται ο φορέας που τις έχει αναλάβει καθώς και τις σχετικές γεωγραφικές περιοχές. Επειδή προς το παρόν η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει την τελική μορφή της σύμβασης δημόσιων υπηρεσιών, δεν είναι δυνατό σήμερα να ελεγχθεί η συνδρομή της προϋπόθεσης αυτής.

6.3.3. Άρθρο 107 παράγραφος 3 εδάφιο β της ΣΛΕΕ

- (155) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, η ενίσχυση που συνεισφέρει στην άρση μιας σοβαρής διαταραχής στην οικονομία ενός κράτους μέλους μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά. Η νομολογία⁽⁶³⁾ ορίζει ότι η εν λόγω διάταξη της Συνθήκης πρέπει να εφαρμόζεται περιοριστικά, ενώ η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία για να αντιμετωπιστούν σοβαρές μακροοικονομικές διαταραχές που ενδέχεται να αντιμετωπίζει ένα κράτος μέλος.
- (156) Η Ελλάδα πράγματι αντιμετωπίζει επί του παρόντος με μια σοβαρή μακροοικονομική διαταραχή, την οποία προσπαθεί να αντιμετωπίσει με οικονομική ενίσχυση της ΕΕ και του ΔΝΤ υπό την επίβλεψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 2 έως 3, η εκταμίευση της οικονομικής ενίσχυσης στην Ελλάδα

εξαρτάται από την επίτευξη των ποσοτικών κριτηρίων επιδόσεων της χώρας και από την τήρηση των δεσμεύσεων που ανέλαβε στο Μνημόνιο Συνεργασίας που συνήψε με τους τρεις προαναφερθέντες φορείς. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ελλάδα δεσμεύτηκε μεταξύ άλλων να υλοποιήσει πλήρως ένα σχέδιο για την ανάκαμψη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και να ιδιωτικοποιήσει την εταιρεία μέχρι το τέλος του 2011.

- (157) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα ερευνήσει εάν τα κοινοποιηθέντα μέτρα μπορούν να θεωρηθούν συμβατή ενίσχυση δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή παρατηρεί σχετικά με το θέμα αυτό ότι, αναλόγως της οργάνωσης του συστήματος μεταφορών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές ενδέχεται να αποτελούν ουσιώδη υπηρεσία για τη λειτουργία της οικονομίας ενός κράτους μέλους και ότι τυχόν διακοπή τους είναι δυνατό να πυροδοτήσει συστημικές παρεπόμενες επιπτώσεις για το σύνολο της οικονομίας ενός κράτους μέλους, ιδίως εξαιτίας διακοπών στην αλυσίδα εφοδιασμού. Οι επιπτώσεις αυτές θα μπορούσαν να είναι ιδιαίτερα οξείες σε χώρες οι οποίες διέρχονται φάση μακροοικονομικής αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να τοποθετηθεί σε σχέση με το ερώτημα κατά πόσον το ανωτέρω σκεπτικό ισχύει στην περίπτωση του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών της Ελλάδας. Για τον λόγο αυτό, καλεί την Ελλάδα και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν οποιαδήποτε συναφή στοιχεία για το θέμα αυτό.

Δεδομένων των ανωτέρω λόγων, η Επιτροπή, ενεργώντας στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ζητά από την Ελλάδα να υποβάλει τα σχόλιά της και να παράσχει οποιοδήποτε πληροφορίες ενδέχεται να συμβάλουν στην αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μήνα από την ημερομηνία λήψης της παρούσας επιστολής. Ζητά από τις αρχές σας να προωθήσουν άμεσα αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον ενδεχόμενο δικαιούχο της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 108 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει ότι κάθε παράνομη ενίσχυση δύναται να ανακληθεί από το δικαιούχο.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μια πληροφοριακή περίληψή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερόμενους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον ΕΟΧ μέσω της δημοσίευσης σχετικής ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα για τον ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και θα ενημερώσει την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντας ένα αντίγραφο της παρούσας. Όλοι οι ανωτέρω ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τα σχόλιά τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.”

⁽⁶³⁾ Βλέπε συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-132/96 και T-143/96 Freistaat Sachsen και Volkswagen AG κατά της Επιτροπής [1999] Συλλογή II-3663, σκέψη 167, οι οποίες στη συνέχεια εφαρμόστηκαν σε διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής, π.χ. υπόθεση C 28/2002 Bankgesellschaft Berlin (ΕΕ L 116 της 4.5.2005, σ. 1), υπόθεση C 50/2006 BAWAG (ΕΕ L 83 της 26.3.2008, σ. 7), υπόθεση NN 70/2007 Northern Rock (ΕΕ C 43 της 16.2.2008, σ. 1).