II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14. August 1998

über die dem Unternehmen Olympic Airways vom griechischen Staat gewährten Beihilfen

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 2423)

(Nur der griechische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/332/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 61 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den Bestimmungen der vorgenannten Artikel [1] und gestützt auf diese Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

SACHVERHALT

I

(1) Am 7. Oktober 1994 erließ die Kommission die Entscheidung 94/696/EG über die dem Unternehmen Olympic Airways vom griechischen Staat gewährten Beihilfen [2] (im folgenden „die ursprüngliche Entscheidung"), nach der die dem Unternehmen Olympic Airways (im folgenden „OA") gewährten und zu gewährenden Beihilfen durch den griechischen Staat im Sinne der Bestimmungen von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (im folgenden „das EWR-Abkommen") mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen vereinbar sind. Die Beihilfen umfassen:

a) dem Unternehmen bis zum Zeitpunkt der Entscheidung gewährte Darlehensbürgschaften in Anwendung von Artikel 6 des griechischen Gesetzes Nr. 96/75 vom 26. Juni 1975,

b) neue Darlehensbürgschaften in Höhe von 378 Mio. USD für Darlehen zur Anschaffung neuer Flugzeuge, die vor dem 31. Dezember 1997 aufzunehmen waren,

c) eine Verringerung der Schuldenlast des Unternehmens um 427 Mrd. GRD,

d) eine Umwandlung von Schulden des Unternehmens in Höhe von 64 Mrd. GRD in haftendes Kapital,

e) eine Kapitalerhöhung in Höhe von 54 Mrd. GRD in drei Tranchen von 19 Mrd., 23 Mrd. und 12 Mrd. GRD in den Jahren 1995, 1996 und 1997.

(2) Die vier letztgenannten der fünf Beihilfemaßnahmen sind Teil eines Plans zur Umstrukturierung und finanziellen Neuordnung von OA, der ursprünglich der Kommission vorgelegt worden war. Auf der Grundlage dieses Plans war die Kommission der Auffassung, daß die Beihilfe die Entwicklung des Luftverkehrs in einer fragmentierten Randregion der Gemeinschaft fördern

[1] ABl. C 176 vom 19.6.1996, S. 5.
[2] ABl. L 273 vom 25.10.1994, S. 22.

würde, die zu den am schwächsten entwickelten Teilen der Gemeinschaft gehört.

(3) Voraussetzung für die Vereinbarkeit der Beihilfe war jedoch die Einhaltung von 21 Zusagen der griechischen Regierung. Dazu gehörten folgende Zusagen:

a) Die Kommission kann die wichtigsten Ergebnisse des Plans sowie die Einhaltung der an die Genehmigung der Beihilfe geknüpften Bedingungen nötigenfalls durch einen unabhängigen Gutachter überprüfen lassen, der von der Kommission im Einvernehmen mit der griechischen Regierung bestellt wird (Artikel 1 Buchstabe g) der ursprünglichen Entscheidung);

b) die griechische Regierung legt der Kommission in jedem Jahr mindestens vier Wochen vor der Zahlung der einzelnen Tranchen der für Januar 1996 und Januar 1997 vorgesehenen Kapitalerhöhung einen Bericht über die Durchführung des Plans zur Umstrukturierung des Unternehmens vor, den die Kommission einem unabhängigen Gutachter zur Beurteilung vorlegen kann (Artikel 1 Buchstabe h) der ursprünglichen Entscheidung).

II

(4) In Anwendung dieser Bestimmungen hat die griechische Regierung vor der Zahlung der zweiten Tranche der Kapitalerhöhung in Höhe von 23 Mrd. GRD, die für Januar 1996 vorgesehen war, der Kommission am 12. Dezember 1995 einen Bericht über die Durchführung des Plans vorgelegt. Die Kommission hat diesen Bericht und die Einhaltung der Bedingungen unter Hinzuziehung eines unabhängigen Gutachters geprüft.

(5) Auf der Grundlage dieser Prüfung, die sich auf den Bericht und die Einhaltung der Bedingungen bezog, sowie des von Griechenland in einem Schreiben vom 16. April 1996 ausgedrückten Standpunkts beschloß die Kommission am 30. April 1996, bezüglich der von der Kommission in der ursprünglichen Entscheidung genehmigten Beihilfen und bezüglich der neuen und nicht notifizierten Beihilfen, die sie aufgedeckt hatte, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(6) Die Einleitung des Verfahrens bezüglich der ursprünglich genehmigten Beihilfen war durch die Nichteinhaltung verschiedener in Artikel 1 der ursprünglichen Entscheidung festgelegten Zusagen begründet. Die Kommission stellte folgende Mängel bei der Einhaltung von Zusagen fest:

a) Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Zusage der griechischen Regierung, sich in Zukunft nicht mehr in die Betriebsführung der OA einzumischen, es sei denn innerhalb der strengen Grenzen ihrer Eigenschaft als Aktionär (Artikel 1 Buchstabe b) der ursprünglichen Entscheidung).

Der Kommission liegen Informationen vor, wonach der griechische Staat weiterhin in unzulässiger Weise die Betriebsführung des Unternehmens beeinflußt:

i) Die Mitglieder der Verwaltungsräte der fünf OA-Tochterunternehmen scheinen direkt von der griechischen Regierung bestellt zu werden, obwohl dies nach dem Gesetz die Aufgabe von zwei Vertretern des OA-Verwaltungsrates sein müßte (im folgenden „Punkt 1“).

ii) Die Mitglieder des OA-Verwaltungsrates, die allesamt vom Staat als dem einzigen Anteilseigner ernannt sind, neigen anscheinend dazu, ständig und unangekündigt in die Tagesgeschäfte der Unternehmensleitung einzugreifen, besonders in Personalfragen. Nach Auffassung der Kommission wird dies insbesondere durch die Häufigkeit der Tagungen des Verwaltungsrates und den häufigen Wechsel seiner Mitglieder deutlich (im folgenden „Punkt 2“).

iii) OA hat auf der Grundlage des Gesetzes Nr. 2271/94, das zur Durchführung des Umstrukturierungsplanes erlassen worden war, immer noch keinen Status, der dem eines privaten Unternehmens vergleichbar wäre, insbesondere nicht im Hinblick auf die Personalverwaltung. Artikel 4 Absatz 4 dieses Gesetzes sieht hinsichtlich der Freistellung von OA und seiner Tochterunternehmen von den für öffentliche Unternehmen geltenden Rechtsvorschriften ausdrücklich die Ausnahme vor, daß sie weiterhin unter die Bestimmungen der Artikel 1 bis 24 des Gesetzes Nr. 2190/94 fallen. Nach Auffassung der Kommission haben diese Bestimmungen schwerfällige Einstellungsverfahren zur Folge, die für die Personalverwaltung in einem Unternehmen wie OA ungeeignet sind, und die Ausnahme belegt, daß der Staat auch weiterhin eine Schlüsselkomponente in Angelegenheiten der Unternehmensführung kontrolliert (im folgenden „Punkt 3“).

Darüber hinaus ist in Artikel 4 Absatz 2 des Gesetzes Nr. 2271/94 festgelegt, daß die Arbeitsbedingungen für das OA-Personal „abweichend von Artikel 8 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 2224/94 durch Präsidialverordnung auf Vorschlag des Ministers für Verkehr und Kommunikation genehmigt werden". Unklar ist hierbei, ob dieses Verfahren auch nach dem 31. Januar 1995 gilt. In diesem Artikel des Gesetzes Nr. 2271/94 ist darüber hinaus ausdrücklich vorgesehen, daß die im Dezember 1994 zwischen OA und Vertretern des Kabinenpersonals geschlossenen Vereinbarungen über die Arbeitsbedingungen und alle künftigen Vereinbarungen zu diesen Fragen ebenfalls durch Präsidialverordnung auf Vorschlag des Ministers für Verkehr und Kommunikation zu genehmigen sind. In Artikel 8 Absatz 3 des griechischen Gesetzes Nr. 2224/94, das das üblicherweise für griechische Unternehmen geltende Recht darstellt, ist jedoch vorgesehen, daß die Arbeitsbedingungen in Unternehmen von den Sozialpartnern ohne staatliches Eingreifen festgelegt und anschließend den Dienststellen des Arbeitsministeriums notifiziert werden (im folgenden „Punkt 4").

Es bestehen schließlich auch Unklarheiten hinsichtlich der tatsächlichen Tragweite der genannten Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94. Das im Dezember 1995 verabschiedete griechische Gesetz Nr. 2366/95 scheint bestimmte Regelungen für das OA-Personal festzulegen, so daß vom juristischen Standpunkt aus Zweifel an der Unabhängigkeit von OA gegenüber dem griechischen Staat im Vergleich zu einer Aktiengesellschaft bestehen (im folgenden „Punkt 5").

iv) Das Gesetz Nr. 2271/94 selbst stellt einen staatlichen Eingriff in die Unternehmensangelegenheiten dar, da es die Bedingungen für die freiwillige Frühpensionierung von OA-Personal sowie unternehmensinterne Arbeitsbedingungen festlegt. Ab der Bekanntgabe der ursprünglichen Entscheidung an die griechische Regierung sollte OA jedoch nur der allgemein gültigen griechischen Gesetzgebung oder gegebenenfalls zusätzlichen unternehmensinternen Vereinbarungen unterliegen, insbesondere im arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Bereich. Diese Mißachtung der Entscheidung wird besonders bei den Zahlungen für die freiwillige Frühpensionierung deutlich, die in Anwendung von Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 um 25 % über den sonst fälligen Leistungen liegen und noch durch zwei Monatsgehälter aufgestockt werden (im folgenden „Punkt 6").

v) OA scheint sein Streckennetz immer noch nicht frei festlegen und gestalten zu können. So ist die Inlandstochter Olympic Aviation gezwungen, sechs oder sieben wenig beflogene und nicht rentable Strecken zwischen dem Festland und den griechischen Inseln zu bedienen, für die keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs [1] auferlegt wurden (im folgenden „Punkt 7").

vi) OA befördert die griechische Presse zu verglichen mit den entstehenden Kosten extrem niedrigen Flugpreisen. Zwar legt die griechische Regierung der OA diese Last, die auf 1,5 Mrd. GRD jährlich geschätzt wird, nicht formell auf, doch ist die Kommission der Auffassung, daß eine solche ungewöhnliche Situation von einem wirklich autonom handelnden Unternehmen nicht aufrechterhalten würde (im folgenden „Punkt 8").

vii) Weder der Staat noch die griechische Luftfahrtbehörde haben bisher für OA-Tickets zahlen müssen, die für ihre Beamten, Bediensteten und ihr politisches Personal ausgestellt wurden. Der geschuldete Gegenwert dieser Leistungen beläuft sich auf mehrere Milliarden Drachmen. Die Nichtzahlung dieser Schulden zeugt deutlich von einer weiterhin bestehenden Abhängigkeit des nationalen Luftfahrtunternehmens vom griechischen Staat (im folgenden „Punkt 9").

b) Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Zusage der griechischen Regierung, OA den steuerlichen Status einer Aktiengesellschaft, vergleichbar mit dem der griechischen Unternehmen des allgemeinen Rechts, zu übertragen, mit Ausnahme der in Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung vorgesehenen Befreiung von eventuellen Steuern, die einen Einfluß auf die Kapitalaufstokkung haben könnten (Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung).

[1] ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

i) Nach Artikel 1 Buchstabe l) des Gesetzes Nr. 2271/94 gilt: „Auf die in den Geschäftsjahren 1994, 1995, 1996 und 1997 von OA und Olympic Aviation SA erwirtschafteten Gewinne müssen keinerlei Steuern oder öffentlichen Abgaben gezahlt werden, sofern sie im wesentlichen auf eine Neugestaltung der Bilanzstruktur des Unternehmens zurückzuführen sind, die gemäß des genehmigten Sanierungsplans erfolgte; dies gilt unter der Voraussetzung, daß die Gewinne für die finanzielle Neuordnung und Umstrukturierung des Unternehmens zur Verfügung gestellt werden". Diese Bestimmung geht deutlich über die in Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung vorgesehene Steuerbefreiung hinaus. Da die Umwandlung von Schulden des Unternehmens in Höhe von 64 Mrd. GRD in haftendes Kapital und die verschiedenen Kapitalzuführungen in Höhe von insgesamt 54 Mrd. GRD keine direkte Auswirkung auf die Unternehmensbesteuerung haben, gilt die betreffende Befreiung nur für die Besteuerung des außerordentlichen Gewinns, der im Geschäftsjahr 1994 durch die Streichung der Schulden von OA in Höhe von 427 Mrd. GRD entstanden ist. Demzufolge kann OA aufgrund der zu allgemein gefaßten Befreiung nach Artikel 1 Buchstabe l) des Gesetzes Nr. 2271/94 für die Jahre 1995, 1996 und 1997 nicht als Unternehmen mit dem steuerlichen Status einer Aktiengesellschaft angesehen werden, der mit dem der griechischen Unternehmen des allgemeinen Rechts vergleichbar ist (im folgenden „Punkt 10").

ii) Dasselbe gilt für die Befreiung nach Artikel 1 Buchstabe j) des Gesetzes Nr. 2271/94, nach der OA von jeder Provision, Steuer oder Abgabe an den Staat oder Dritte sowie von allen Zusatzentgelten freigestellt wird, die aus der Gewährung von Darlehensbürgschaften Griechenlands und den Teilzahlungen der Kapitalzuführung (siehe Punkt 9) herrühren. Die durch Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung genehmigte Befreiung gilt ausschließlich für Steuern und nicht für alle Entgelte, die vom Unternehmen erhoben werden können, und betrifft ausschließlich die Maßnahmen zur Kapitalerhöhung und nicht die Gewährung staatlicher Bürgschaften (im folgenden „Punkt 11").

c) Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Zusage der griechischen Regierung, die Vereinbarungen zwischen dem griechischen Staat und OA vor dem 31. Dezember 1994 an die Bestimmungen des dritten Luftverkehrspakets [1] anzupassen (Artikel 1 Buchstabe d) der ursprünglichen Entscheidung).

i) Die Präsidialverordnung, mit der die bis zum 31. Dezember 1995 geltenden Vorrechte von OA bei der Bedienung von Inlandsstrecken zwischen Orten auf dem Festland aufgehoben werden, ist noch immer nicht in Kraft getreten. Die Kommission war der Auffassung, daß die Weitergeltung einzelstaatlicher Rechtsvorschriften, die im Widerspruch zur Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 stehen, eine Nichteinhaltung der obengenannten Zusage durch Griechenland darstellt (im folgenden „Punkt 12").

ii) Die griechische Regierung hat allem Anschein nach auch noch nicht das Monopol von OA aufgehoben, das sich auf die Durchführung von Linienflugdiensten zwischen Orten auf dem griechischen Festland bezog, die das Unternehmen vor dem 1. Januar 1993 nicht bzw. seit diesem Datum nicht ununterbrochen durchgeführt hat; dies gilt insbesondere für saisonale Flugdienste. Nach Auffassung der Kommission stellt dies eine Nichteinhaltung der obengenannten Zusage sowie der in Artikel 1 Buchstabe u) der ursprünglichen Entscheidung enthaltenen Zusage dar, nach der die griechische Regierung der OA gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 für Linienflüge auf Inlandsstrecken auf dem griechischen Festland, die vor dem 1. Januar 1993 nicht bedient oder seit diesem Datum von OA nicht ununterbrochen bedient wurden, kein Monopol mehr einräumt (im folgenden „Punkt 13").

d) Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Zusage der griechischen Regierung, OA im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht keine wie auch immer geartete Beihilfe mehr zu gewähren (Artikel 1 Buchstabe e) der ursprünglichen Entscheidung).

i) In Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 2271/94 ist festgelegt: „Die Kosten für den Rückkauf der während

[1] Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1; die oben angeführte Verordnung (EWG) Nr. 2408/92; Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates über Flugpreise und Luftfrachtraten, ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15.

des Militärdienstes und der vorangegangenen Dienstjahre erworbenen Sozialversicherungsansprüche gemäß Absatz 2 sowie die Entschädigungen gemäß Absatz 4 und Absatz 7 Buchstabe b) dieses Artikels fallen zu Lasten des Staatshaushaltes bis zu einem Höchstbetrag von 11 Mrd. Drachmen." Nach Auffassung der Kommission stellt dieser Betrag eine Beihilfe dar, da der Staat direkt Kosten übernimmt, die normalerweise von OA getragen werden müßten. Dies beeinträchtigt aufgrund der internationalen Dimension des Luftverkehrs und der Tatsache, daß allein OA Nutznießer dieser Maßnahme ist, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und verfälscht den Wettbewerb. Es handelt sich somit um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen (im folgenden „Punkt 14").

ii) Wie bereits ausgeführt, ist OA für die Jahre 1995, 1996 und 1997 von jeder Form der Steuer oder öffentlichen Abgabe befreit. Ebenso ist das Unternehmen von allen Steuern und Gebühren im Zusammenhang mit den Darlehensbürgschaften befreit. Nach Auffassung der Kommission stellen diese allein OA zugute kommenden Maßnahmen ebenfalls neue staatliche Beihilfen dar, da sie, wie zuvor ausgeführt wurde, in Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung in keiner Weise vorgesehen sind (im folgenden „Punkt 15").

iii) Außerdem hat OA auch seit der Notifizierung der ursprünglichen Entscheidung keine Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen gezahlt. Obwohl das Unternehmen nicht formell von der Zahlung dieser Gebühren befreit ist und diese als Verbindlichkeiten des Unternehmens aufgeführt werden, wurde die Befreiung von Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen, die OA durch Artikel 5 Absatz 1 und 2 der griechischen Verordnung Nr. DII/35502/15316 vom 16. September 1994 gewährt wurde, nicht formell aufgehoben (im folgenden „Punkt 16").

e) Mängel hinsichtlich der Einhaltung der Zusage der griechischen Regierung, den Grundsatz zu akzeptieren, daß anderen Unternehmen als OA erlaubt wird, Strecken zwischen Griechenland und Ländern außerhalb des EWR zu bedienen, und Benennungen oder Mehrfachbenennungen ausschließlich aufgrund der in den jeweiligen Anträgen angebotenen Leistungen vorzunehmen (Artikel 1 Buchstabe o) der ursprünglichen Entscheidung).

Die Präsidialverordnung, mit der das Monopol von OA für die ausschließliche Bedienung internationaler Linienflugstrecken (sowohl für den Passagier- als auch für den Fracht- und den Postverkehr) unter griechischer Flagge zwischen Griechenland und Staaten außerhalb des EWR abgeschafft wird, ist noch nicht in Kraft getreten. Dabei handelt es sich um dieselbe Verordnung, mit der auch das Monopol von OA auf griechischen Inlandsstrecken abgeschafft werden sollte (siehe die Ausführungen in Buchstabe c) Ziffer i)). Nach Auffassung der Kommission stellt die Verzögerung seit Notifizierung der Entscheidung eine Mißachtung der obengenannten Zusage dar (im folgenden „Punkt 17").

(7) Angesichts dessen ist die Kommission der Auffassung, daß OA zwar eine sehr zufriedenstellende wirtschaftliche Erholung entsprechend dem Plan, der der ursprünglichen Entscheidung zugrunde lag, zu gelingen scheint, die Nichteinhaltung mehrerer der von der griechischen Regierung gegebenen Zusagen, deren Einhaltung eine Bedingung der Genehmigung der Beihilfe war, jedoch Zweifel an der weiteren Vereinbarkeit dieser Beihilfe mit Artikel 92 EG-Vertrag und Artikel 61 EWR-Abkommen begründet. Diese neuen Umstände haben die in der ursprünglichen Entscheidung erreichte Ausgewogenheit beeinträchtigt. Die Genehmigung der Beihilfe wurde dadurch kompromittiert. Die Kommission war daher der Ansicht, daß sie die Beihilfe erneut zu prüfen hat, um eine neue und gegebenenfalls von der am 7. Oktober 1994 erlassenen Entscheidung abweichende Entscheidung zu treffen.

(8) Die Einleitung des Verfahrens war auch durch ernstliche Zweifel an der Vereinbarkeit der neuen und nicht notifizierten Beihilfen mit Artikel 92 EG-Vertrag und Artikel 61 EWR-Abkommen begründet; bei diesen Beihilfen, von denen die Kommission Kenntnis erlangte, geht es um die Übernahme einer Verpflichtung für einen Betrag von 11 Mrd. GRD durch den griechischen Staat, die Befreiung von nichtfiskalischen Kosten im Zusammenhang mit Kapitalzuführungen und mögliche Freistellungen von Lande- und Parkgebühren.

(9) Mit Schreiben vom 31. Mai 1996 teilte die Kommission Griechenland ihren Beschluß mit, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten und forderte sie auf, ihre Bemerkungen abzugeben. In diesem Schreiben erinnerte die Kommission die griechische Regierung auch daran, daß gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag die in Rede stehenden Beihilfemaßnah-

men erst durchgeführt werden dürfen, wenn im genannten Verfahren eine abschließende Entscheidung getroffen wurde. Daher durften die verbleibenden Kapitalzuführungen von 23 Mrd. GRD und 12 Mrd. GRD nicht durchgeführt und die verbleibenden staatlichen Bürgschaften über 378 Mio. USD nicht gewährt werden. Dieses Schreiben wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [1] veröffentlicht, und die anderen Mitgliedstaaten und Betroffenen wurden ebenfalls aufgefordert, sich dazu zu äußern.

III

(10) Mit Schreiben vom 1. Juli 1996 äußerten sich die griechischen Behörden zum Schreiben der Kommission vom 31. Mai 1996, in dem sie über die Einleitung des Verfahrens in Kenntnis gesetzt wurden.

(11) Zum ersten erklärte Griechenland, daß es ungeachtet der Einleitung des Verfahrens bezüglich der ursprünglich 1994 genehmigten Beihilfen berechtigt sei, die vorgesehenen Kapitalzuführungen für 1995, 1996 und 1997 vorzunehmen. In Artikel 1 Buchstabe i) der ursprünglichen Entscheidung sei festgelegt, daß Griechenland zusage, diese Kapitalzuführungen nur bei Nichterreichen der Ziele des Umstrukturierungsplanes nicht vorzunehmen, die Nichteinhaltung der Zusagen aber nicht erwähnt würde.

(12) Zum zweiten nahm Griechenland im einzelnen zu den Fragen im Zusammenhang mit der Einhaltung der Zusagen Stellung.

(13) Nach der Einleitung des Verfahrens äußerten sich die britische und die dänische Regierung und betroffene Dritte, unter anderem British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, IACA (International Air Carrier Association), ACE (European Community Air Carrier Association), ADL (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen), zu der Sache. Mit Ausnahme der Äußerungen von OA wurde in allen der Kommission übermittelten Äußerungen der Beschluß der Kommission gutgeheißen, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, und es wurde eine Reihe von Fragen zu den in diesem Beschluß geäußerten Zweifeln vorgebracht.

(14) Die Mitgliedstaaten, die sich geäußert hatten, wiesen darauf hin, daß die Regeln des EG-Vertrags zu staatlichen Beihilfen angesichts eines zunehmenden Wettbewerbs im gemeinsamen Luftverkehrsmarkt in der Folge des Inkrafttretens des dritten Liberalisierungspakets am 1. Januar 1993 strikt anzuwenden seien. Angesichts dessen sei die Einhaltung der Zusagen, von der die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt abhänge, wirksam sicherzustellen. Das Verfahren müsse eingeleitet werden, wenn diese Zusagen von einem Mitgliedstaat nicht eingehalten würden, wie dies in der in Rede stehenden Sache der Fall sei, wo die in der Entscheidung der Kommission vom 7. Oktober 1994 erreichte Ausgewogenheit beeinträchtigt sei. Insbesondere sei die Zusage, keine weiteren Beihilfen zu gewähren, eine sehr wichtige Bedingung. Die britische Regierung führte außerdem an, daß die ursprünglich gewährte Beihilfe zurückgefordert werden sollte, falls Griechenland die Zusagen tatsächlich nicht eingehalten habe. Die dänische Regierung bestand ihrerseits auf der Tatsache, daß die neuen Beihilfemaßnahmen nicht zugelassen werden könnten, da sie nicht dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Anlegers entsprächen und in keinem Fall außergewöhnliche, von OA nicht vorherzusehende und nicht zu beeinflussende Umstände vorlägen, die solche neuen Beihilfemaßnahmen rechtfertigen könnten.

(15) Diese Argumente werden auch in unterschiedlichem Maß in den Äußerungen der betroffenen Dritten aufgegriffen, die zusätzlich zur Nichteinhaltung der Zusagen durch Griechenland Stellung nehmen.

(16) Mit Ausnahme von OA haben alle Betroffenen das OA-Monopol für die Drittabfertigung auf griechischen Flughäfen kritisiert, das zu einem Service geringer Qualität und hohen Preisen führe. Außerdem führen sie an, daß OA für eigene Flüge erheblich bessere Dienstleistungen erbringe als für Flüge der Wettbewerber, wodurch diese eindeutig diskriminiert würden. SAS forderte die sofortige Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste in Griechenland, um die Ausgewogenheit der ursprünglichen Entscheidung der Kommission wiederherzustellen.

[1] Siehe Fußnote 1 auf Seite 1.

(17) Einige der Betroffenen gaben an, daß entgegen der von Griechenland in der ursprünglichen Entscheidung gegebenen Bestätigung die Selbstabfertigung in der Praxis in Griechenland nicht vollständig liberalisiert sei. Lufthansa gab an, daß die griechische Zivilluftfahrtbehörde ihren Antrag auf Genehmigung der Selbstabfertigung am Flughafen Athen-Hellenikon seit Januar 1996 nicht beantwortet habe. British Airways schilderte ihre anhaltenden Schwierigkeiten bei der tatsächlichen Durchführung der Selbstabfertigung ihrer Flüge.

(18) Lufthansa trug außerdem vor, daß die von OA empfangene Beihilfe den Wettbewerb auf den Strecken zwischen Deutschland und Griechenland verzerre, da OA die Flugpreise auf diesen Strecken gesenkt habe.

(19) Die ACE forderte, die griechischen Inseln nicht länger von der Anwendung des dritten Liberalisierungspakets auszunehmen, um die Ausgewogenheit der ursprünglichen Entscheidung sicherzustellen.

(20) Die ADL gab an, daß für Charterflüge, die von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zwischen anderen Mitgliedstaaten und den griechischen Inseln durchgeführt werden, aufgrund einer griechischen Verordnung vom 1. März 1996 weiterhin erhebliche Einschränkungen bestünden. Diese Luftfahrtunternehmen könnten daher keine Flugscheine nur für den Hinflug verkaufen und außer landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Presseerzeugnissen auch keine Fracht befördern. Die ADL betonte außerdem, daß diese Einschränkungen für OA nicht gelten würden. Sie forderte ebenfalls die Anwendung des dritten Liberalisierungspakets auf die griechischen Inseln.

(21) OA gab Äußerungen ab, die den von Griechenland gemachten Äußerungen ähnelten.

(22) Alle Äußerungen wurden der griechischen Regierung mit Schreiben vom 30. Juli 1996 übermittelt.

IV

(23) Aus den Äußerungen der betroffenen Dritten ergaben sich zwei zusätzliche Punkte, die die Ausgewogenheit der ursprünglichen Entscheidung noch stärker in Frage stellen:

a) Die in der griechischen Verordnung vom 1. März 1996 festgelegten Beschränkungen für die Durchführung von Nichtliniendiensten zu den griechischen Inseln sind mit der Zusage Griechenlands, die Begriffsbestimmung für Gelegenheitsflugverkehr anzuwenden, die sich mittelbar aus den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ergibt, insbesondere dem Gelegenheitsflugverkehr keinerlei Beschränkungen, etwa das Verbot des „Nur-Sitzplatz"-Verkaufs auf Hin- und Rückflügen, das Verbot einer Beförderung von Fracht oder Post und die Forderung einer Mindestaufenthaltsdauer, aufzuerlegen (Artikel 1 Buchstabe r) der ursprünglichen Entscheidung der Kommission). Außerdem ist die Kommission darüber besorgt, daß diese Beschränkungen nicht für OA gelten, die dadurch Nutzen aus einer diskriminierenden Vorzugsregelung ziehen würde (im folgenden „Punkt 18").

b) Zwar umfaßt Artikel 1 der ursprünglichen Entscheidung keine besondere Zusage Griechenlands bezüglich der Selbstabfertigung auf griechischen Flughäfen, doch heißt es in der ursprünglichen Entscheidung, daß „die Kommission die Zusicherung der griechischen Behörden zur Kenntnis [nimmt], nach der die Eigenabfertigung mit allen ihren dazugehörigen Diensten auf diesen Flughäfen erlaubt ist" als Alternative zu der minderwertigen Dienstleistung, die von OA im Rahmen ihres Monopols bei der Drittabfertigung angeboten wird. Diese Zusicherung wurde von der Kommission im Rahmen ihrer Prüfung der Zulässigkeit der Beihilfe berücksichtigt.

Die praktischen Schwierigkeiten bei der Selbstabfertigung oder gar die Unmöglichkeit, eigene Flüge auf griechischen Flughäfen abzufertigen, der mehrere Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gegenüberstehen, hat die Kommission in der Auffassung bestärkt, daß die Selbstabfertigung auf griechischen Flughäfen in der Praxis nicht uneingeschränkt zugelassen wurde. Dies wurde durch weitere Informationen belegt, die der Kommission vom Verband der griechischen Luftfahrtunternehmen am 11. Juni 1996 übermittelt wurden und nach denen die griechische Zivilluftfahrtbehörde die im Dezember 1995 von Venus Airlines für Kos, Cronus Airlines für Thessaloniki und KAL für Heraklion und Rhodos gestellten Anträge auf Genehmigung der Selbstabfertigung noch nicht beantwortet hat (im folgenden „Punkt 19").

(24) Die Kommission wies Griechenland auf diese neuen Punkte hin und forderte mit Schreiben vom 4. Juli 1996 und 7. August 1996 Informationen dazu an.

(25) Außerdem stellte die Kommission unter Hinzuziehung eines Fachanwalts bei einer genaueren Prüfung des Status der OA nach griechischem Recht fest, daß ein weiterer Verstoß gegen die Zusage Griechenlands vorlag, OA keinerlei weitere Beihilfen zu gewähren (Artikel 1 Buchstabe e) der ursprünglichen Entscheidung der Kommission). Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 bestimmt, daß die Abfindungen für ausscheidende OA-Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieser Rechtsvorschrift die Frühpensionierung akzeptieren, nicht der normalen Einkommenssteuer unterliegen, sondern zu einem besonders günstigen Steuersatz zu versteuern sind. Diese Vorzugsregelung stellt einen Anreiz für die Beschäftigten dar, das Unternehmen zu verlassen, und ermöglicht es OA somit, das im Umstrukturierungsplan festgelegte Ziel des Stellenabbaus zu erreichen. Somit stellt diese Regelung eine Beihilfe dar, da der Staat faktisch die unmittelbare Verantwortung für Kosten übernimmt, die ansonsten von OA selbst zu tragen wären, um dasselbe Ziel zu erreichen. Diese Beihilfe beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälscht den Wettbewerb angesichts der internationalen Dimension des Luftverkehrs und der Tatsache, daß der Vorteil ausschließlich OA zugute kommt. Die Regelung stellt daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 EWR-Abkommen dar (im folgenden „Punkt 16 a“).

(26) Schließlich hat die Prüfung des Status der OA auch ergeben, daß die nicht beglichenen Schulden des griechischen Staates gegenüber OA nicht nur aus unbezahlten Dienstleistungen für die griechische Zivilluftfahrtbehörde herrühren, sondern auch aus Leistungen für verschiedene andere staatliche Stellen, unter anderem Ministerien, Regierungsbehörden und öffentliche Unternehmen. Abgesehen vom Staat hatten auch griechische politische Parteien erhebliche Schulden bei OA auflaufen lassen (siehe den bereits behandelten Punkt 9).

(27) Die Kommission übermittelte Griechenland am 4. Dezember 1996 ein Ersuchen um Informationen zu allen Punkten, die die Nichteinhaltung von Zusagen betreffen, und zwar sowohl der Punkte, die in dem Beschluß der Kommission vom 30. April 1996, mit dem das Verfahren eingeleitet wurde, angeführt worden waren, als auch der obengenannten neuen Punkte.

V

(28) Die Kontakte und der Informationsaustausch zwischen der Kommission und Griechenland wurden 1997 fortgeführt.

(29) Am 13. Juni 1997 wies die Kommission die Vertreter der griechischen Regierung darauf hin, daß angesichts der seit dem Beschluß über die Verfahrenseinleitung verstrichenen Zeit (14 Monate) und der Tatsache, daß der Umstrukturierungsplan, auf dem die ursprüngliche Entscheidung basierte, 1997 auslief, die Kommission eine Bestätigung benötigte, daß die Ziele des Plans von OA erreicht wurden und die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit des Unternehmens gesichert war. Griechenland teilte mit, daß der Kommission ein Bericht in dieser Angelegenheit vorgelegt würde.

(30) Griechenland legte dementsprechend am 20. August 1997 der Kommission einen Bericht über die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation der OA im Zeitraum 1995—1997 sowie Finanzprojektionen bis 2001 vor. Gemäß Artikel 1 Buchstabe g) der ursprünglichen Entscheidung ernannte die Kommission in Absprache mit Griechenland einen unabhängigen Berater (Deloitte & Touche), der die Umsetzung des Plans und die erreichten Fortschritte bewerten sollte. Der Bericht des Beratungsunternehmens wurde am 10. November 1997 vorgelegt. Er beruhte auf der durch Wirtschaftsprüfer bestätigten OA-Rechnungslegung für 1996 und der vorläufigen Rechnungslegung für 1997.

(31) Aus dem Bericht ging hervor, daß OA zwar weiterhin Anstrengungen unternommen hatte, um ihre nachhaltige Ertragskraft wiederzuerlangen, die Ziele des Umstrukturierungsplans jedoch nicht erreicht hatte.

(32) Erstens sind die Nettogewinne seit 1995 zwar ständig gestiegen, doch ist die Steigerungsrate niedriger als geplant (der Nettogewinn stieg von 9,9 Mrd. GRD im Jahr 1995 auf voraussichtlich 14,6 Mrd. GRD im Jahr 1997, wohingegen der Plan eine Steigerung von 13,9 Mrd. GRD im Jahr 1995 auf 29,6 Mrd. GRD im Jahr 1997 vorsah). Höhere USD-Kurse als vorhergesehen hatten negative Auswirkungen für OA. Dies wurde jedoch durch ein gegenüber den Erwartungen stärkeres Wachstum der Märkte, auf denen OA tätig war (5,5 % Marktwachstum gegenüber ursprünglich erwarteten 3 %), und Wertberichtigungen weitgehend ausgeglichen. Eine genauere Prüfung ergab, daß OA im Luftverkehrsgeschäft weiterhin Verluste erwirtschaftete und das Unternehmen ohne den Beitrag der Bodenabfertigung, die aufgrund des OA-Monopols weiterhin erhebliche Umsätze beisteuerte (40,9 Mrd. GRD im Jahr 1996, voraussichtlich 40 Mrd. GRD im Jahr 1997), insgesamt verlustbringend arbeiten würde.

(33) Zweitens waren einige im Plan vorgesehene Umstrukturierungsmaßnahmen nicht vollständig umgesetzt worden oder hatten nicht die erwarteten Ergebnisse gezeitigt. Dies galt insbesondere für den Stellenabbau und die Änderung der Beschäftigungsbedingungen, die Unternehmensumstrukturierung, den Aufbau zuverlässiger und umfassender Managementinformationssysteme und zu einem geringeren Teil für die Neugestaltung des Streckennetzes. Aufgrund dessen hatte OA die für den betrieblichen Teil vorgesehenen Ziele des Plans nicht erreicht. Die Personalkosten waren weiterhin besorgniserregend, da sie weit über Plan lagen und von 1995 bis 1996 trotz einer Verringerung des Personals gestiegen waren. Auch die Produktivität des Personals war unbefriedigend, da sie erheblich unter der anderer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft blieb, die Mitglied des Verbandes der europäischen Luftfahrtunternehmen (Association of European Air carriers, AEA) sind.

(34) Obwohl OA daher zur Zeit lebensfähig blieb, war somit klar, daß ihre nachhaltige Ertragskraft angesichts der bevorstehenden Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste in der Gemeinschaft (die mit Erlaß der Richtlinie 96/97/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft [1] erfolgte) nur erreicht werden konnte, wenn das Unternehmen sicherstellte, auf Dauer Gewinne im Luftverkehrsgeschäft erzielen zu können. Dies war nicht der Fall, da OA immer noch keine wettbewerbsfähige Struktur im Sinne einer Angemessenheit von Aufwendungen (insbesondere des Personalaufwands) und Erträgen aufwies. Außerdem bestanden erhebliche Zweifel daran, ob OA die umfangreichen Investitionen für die Flottenerneuerung und den Umzug zum neuen Athener Flughafen Spata tragen könnte. Diese beiden Punkte stellten bedeutende mittelfristige Herausforderungen bei der Sicherstellung der Lebensfähigkeit der OA dar. Schließlich mußte das Unternehmen auch die Beschränkungen berücksichtigen, die sich aus der vorübergehenden Blockierung der letzten beiden Tranchen der ursprünglich für Januar 1996 und Januar 1997 vorgesehenen Kapitalzuführung und der staatlichen Bürgschaften über 378 Mrd. GRD ergaben, die wegen der Einleitung des Verfahrens nicht freigegeben werden konnten.

(35) Daher war klar, daß OA zum einen die Umstrukturierungsmaßnahmen, bezüglich deren noch nichts unternommen worden war, vollständig umzusetzen hatte und zum anderen den Plan aktualisieren und zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen vorsehen mußte. Diese zusätzlichen Maßnahmen waren erforderlich, um der gegenwärtigen Finanzlage der OA und den finanziellen Auswirkungen der genannten Herausforderungen und Beschränkungen, denen sich das Unternehmen gegenübersah, Rechnung zu tragen.

(36) Am 21. November 1997 legte die Kommission der OA-Geschäftsleitung die Ergebnisse ihrer Prüfung vor. Die OA-Geschäftsleitung akzeptierte diese Ergebnisse im wesentlichen und gab an, daß der Umstrukturierungsplan zur Zeit auf der Grundlage eines Berichts eines von OA beauftragten Wirtschaftsberatungsunternehmens (McKinsey) aktualisiert würde.

(37) Im Dezember 1997 entschied die griechische Regierung jedoch, die Geschäftsleitung von OA auszuwechseln. Ein neues Managementteam trat sein Amt im Januar 1998 an und begann mit der Ausarbeitung des geänderten Umstrukturierungsplans. Dem geänderten Plan sollten neue Beschäftigungsbedingungen zugrunde liegen, die zwischen dem Unternehmen und den 17 Gewerkschaften, die das Personal vertreten, zu vereinbaren waren. Es wurde davon ausgegangen, daß Griechenland der Kommission den geänderten Plan im April 1998 vorlegt.

(38) Nach der negativen Reaktion der Gewerkschaften, die die vorgeschlagenen neuen Beschäftigungsbedingungen ablehnten, konnte OA den geänderten Umstrukturierungsplan nicht wie vorgesehen fertigstellen. Ende März 1998 war das Unternehmen von einer schweren Krise der Arbeitsbeziehungen betroffen, die mit erheblichen Betriebsstörungen einherging. Zur gleichen Zeit stand das Unternehmen vor schwierigen Liquiditätsproblemen, da es Anzahlungen für die im Rahmen der Flottenerneuerung bestellten Flugzeuge leisten mußte, ohne die Finanzierung durch die nicht verfügbaren staatlichen Darlehensbürgschaften arrangieren zu können. Die Krise der Arbeitsbeziehungen wurde schließlich dadurch überwunden, daß die griechische Regierung gemäß griechischem Recht entschied, die Anwendung der von OA vorgeschlagenen Beschäftigungsbedingungen durch das vom Parlament am 9. April 1998 verabschiedete Gesetz Nr. 2602/98 vorzuschreiben.

(39) Kontakte zwischen der Kommission, Griechenland und OA sowie der Informationsaustausch in allen Fragen dieser Angelegenheit (einschließlich der Änderung des Umstrukturierungsplans)

[1] ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

haben seit Februar 1998 weiterhin stattgefunden. Unter anderem fanden Sitzungen in Athen und Brüssel am 19. Februar 1998, 16. März 1998, 30. April 1998 und am 5., 9., 22. und 29. Juni 1998 statt.

(40) Mit zwei Schreiben vom 3. Juli 1998 und 6. Juli 1998 hat Griechenland der Kommission einen geänderten Umstrukturierungsplan für OA und zusätzliche Informationen bezüglich der Einhaltung der Zusagen und der zusätzlichen Punkte übermittelt, die die Kommission in ihrem Schreiben vom 4. Dezember 1996 angeführt hatte.

VI

(41) Auf der Grundlage der von Griechenland nach der Einleitung des Verfahrens übermittelten Informationen, insbesondere der Schreiben vom 28. Mai 1998 und 3. und 6. Juli 1998 sowie der anläßlich der verschiedenen Sitzungen übergebenen Informationen, stellt sich die Situation zum einen bezüglich der Zusagen und der von der Kommission ermittelten zusätzlichen Punkte und zum anderen bezüglich des geänderten Umstrukturierungsplans wie folgt dar.

Die Zusagen und die von der Kommission ermittelten zusätzlichen Punkte

(42) Einhaltung der Zusagen in Artikel 1 der ursprünglichen Entscheidung:

a) Zusage der griechischen Regierung, sich außerhalb der strengen Grenzen ihrer Aktionärsgesellschaft nicht in die Betriebsführung der OA einzumischen (Artikel 1 Buchstabe b) der ursprünglichen Entscheidung):

i) Bezüglich der Ernennung von Mitgliedern der Geschäftsleitung von OA-Tochterunternehmen wurde der Kommission von den griechischen Behörden förmlich zugesichert, daß die Kompetenz dafür ausschließlich bei der OA-Geschäftsleitung liegt (Punkt 1).

ii) Bezüglich der ständigen Einmischung des OA-Aufsichtsrates in die Tagesgeschäfte des Unternehmens (Punkt 2) wurde der Kommission von Griechenland förmlich zugesichert, daß die Aufgabe des Aufsichtsrats gemäß griechischem Recht auf die allgemeine Festlegung der Unternehmenspolitik beschränkt bleibt.

iii) Bezüglich des aufwendigen Verwaltungsverfahrens zur Einstellung von Personal, das nach Artikel 1 bis 24 des Gesetzes Nr. 2190/94 vorgesehen ist (Punkt 3), wurde der Kommission das griechische Gesetz Nr. 2527/97 übermittelt, das ein besonderes Ausnahmeverfahren für die Einstellung von OA-Saisonpersonal vorsieht. OA kann danach Saisonpersonal unmittelbar und ohne zusätzliches Verfahren von einer Reserveliste abrufen.

iv) Bezüglich der Genehmigung der Beschäftigungsbedingungen für OA-Personal durch Präsidialverordnung (Punkt 4) hat Griechenland der Kommission förmlich bestätigt, daß dieses Verfahren nur einmal im Rahmen des Gesetzes Nr. 2271/94 angewendet wurde und seit 31. Januar 1995 die gewöhnliche Regelung gemäß griechischem Arbeitsrecht gilt. Nach Angabe der griechischen Behörden ist es außerdem in jedem Fall übliche Praxis, daß Vereinbarungen der Sozialpartner über Beschäftigungsbedingungen vom Staat in Rechtsvorschriften förmlich bestätigt werden.

v) Bezüglich der besonderen Regelung des Gesetzes Nr. 2366/95 für OA (Punkt 5) und der Tatsache, daß das Gesetz Nr. 2271/94 die Beschäftigungsbedingungen für OA und die Bedingungen für eine freiwillige Frühpensionierung festlegt (Punkt 6), ist anzumerken, daß dieses Vorgehen erforderlich war, um die durch das OA-Umstrukturierungsprogramm verursachten Änderungen umzusetzen. Die entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes Nr. 2271/94 waren denn auch ein wesentlicher Bestandteil des Umstrukturierungsplans.

vi) Hinsichtlich der Freiheit von OA, das Streckennetz festzulegen und zu gestalten (Punkt 7), gab Griechenland an, daß es OA nicht zur Bedienung von sechs bis sieben kleineren Inlandsstrecken verpflichte. Dies wurde im weiteren auch durch Angaben von OA selbst bestätigt, wonach das Unternehmen vollkommen frei sei zu entscheiden,

welche Strecken es bedienen will. OA teilte in diesem Zusammenhang mit, daß die Neuorganisation des Streckennetzes Teil der Nachfaßmaßnahmen zur Umstrukturierung sei und auf der Grundlage wirtschaftlicher Überlegungen erfolge.

vii) Hinsichtlich der Bedingungen für die Beförderung der Presse (Punkt 8) ist anzumerken, daß OA seit dem 1. Juni 1998 neue, höhere Tarife anwendet. Diese Tarife basieren auf den anwendbaren IATA-Regeln.

viii) Hinsichtlich der Begleichung der Schulden des griechischen Staats bzw. von OA (Punkt 9) übermittelten die griechischen Behörden die folgenden Informationen und Zusagen:

— Auf der Grundlage einer förmlichen Vereinbarung zwischen der griechischen Zivilluftfahrtbehörde und OA werden alle Dienstleistungen, die OA für die griechische Zivilluftfahrtbehörde erbringt, zu den von OA üblicherweise angewendeten kommerziellen Grundsätzen und Preisen erbracht. Die zwischen OA und der griechischen Zivilluftfahrtbehörde bestehenden Verbindlichkeiten wurden gegenseitig aufgerechnet. Demnach schuldet OA der griechischen Zivilluftfahrtbehörde 1,29 Mrd. GRD (hauptsächlich in der Vergangenheit nicht gezahlte Lande- und Parkgebühren). Dieser Betrag wird bis zum 31. Dezember 1998 beglichen. Verbindlichkeiten in Höhe von 375 Mio. GRD der griechischen Zivilluftfahrtbehörde gegenüber OA stehen zur Zeit noch offen. Die Angelegenheit ist Gegenstand eines Verfahrens vor griechischen Gerichten.

— Seit Januar 1995 erfolgt die Ausstellung von Flugscheinen für Dienstreisen griechischer Regierungsbeamter zu den üblichen kommerziellen Bedingungen und Preisen.

— Alle staatlichen Stellen haben begonnen, ihre Verbindlichkeiten gegenüber OA zu begleichen. Behörden der Zentralregierung haben bereits 5,78 Mrd. GRD gezahlt, weitere rund 2,63 Mrd. GRD werden nach Bestätigung der betreffenden Beträge gezahlt. Sozialversicherungseinrichtungen und andere staatliche Stellen haben bereits 228 Mio. GRD gezahlt, weitere rund 1,22 Mrd. GRD werden nach Bestätigung der betreffenden Beträge gezahlt. Sollten diese Stellen aus Haushaltsgründen finanziell nicht in der Lage sein, die restlichen Verbindlichkeiten zu begleichen, wird der Staat die Zahlung der betreffenden Beträge gewährleisten. In jedem Fall werden alle staatlichen Schulden bis zum 31. Dezember 1998 beglichen.

— Die Verbindlichkeiten privater Stellen, die unter der Aufsicht staatlicher Stellen stehen, und öffentlicher Unternehmen werden von OA vor griechischen Gerichten gemäß den üblichen Verfahren eingeklagt.

— Die Schulden der politischen Parteien gegenüber OA, die sich auf 1,64 Mrd. GRD belaufen, werden gemäß den Bestimmungen des Gesetzes Nr. 2602/98 beglichen, das die Zahlung bis zum 31. Dezember 1999 vorschreibt. Zu diesem Zweck werden die betreffenden Beträge von der staatlichen Parteienfinanzierung abgezogen.

b) Zusage, der OA den steuerlichen Status einer Aktiengesellschaft, vergleichbar mit dem der griechischen Unternehmen des allgemeinen Rechts, zu geben (Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung):

— Hinsichtlich des Umfangs der Steuerbefreiung nach Artikel 1 Buchstabe l) des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 10) bestätigte Griechenland der Kommission schriftlich, daß diese Bestimmung nur für die Steuer auf den außerordentlichen Gewinn aus der Streichung der Schulden von OA in Höhe von 427 Mrd. GRD im Jahr 1994 gilt.

— Hinsichtlich des Umfangs der Steuerbefreiung nach Artikel 1 Buchstabe j) des

Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 11) bestätigte Griechenland, daß diese Bestimmung nur auf die Steuern für die Rekapitalisierung von OA und weder auf andere Arten von Entgelten noch Steuern für die staatlichen Bürgschaften angewendet wurde.

c) Zusage, die zwischen der griechischen Regierung und OA getroffenen Vereinbarungen im Einklang mit den Bestimmungen des dritten Liberalisierungspakets bis zum 31. Dezember 1994 anzupassen (Artikel 1 Buchstabe d) der ursprünglichen Entscheidung):

Hinsichtlich des Inkrafttretens der Präsidialverordnung zur Aufhebung der Vorrechte von OA bei der Durchführung von Festlandsdiensten (Punkt 12) und des ausschließlichen Rechts von OA zur Durchführung von Linienflügen auf Inlandsstrecken auf dem griechischen Festland, die vor dem 1. Januar 1993 nicht bedient oder seit diesem Datum von OA nicht ununterbrochen bedient wurden (Punkt 13), haben die griechischen Behörden auf die Präsidialverordnung Nr. 359 vom 13. September 1996 verwiesen, die am 19. September 1996 in Kraft trat. Durch diese Präsidialverordnung werden alle vorrangigen oder ausschließlichen Rechte von OA bei der Durchführung sowohl von Inlandsdiensten zwischen Orten auf dem griechischen Festland als auch von Flugdiensten zwischen Griechenland und Ländern außerhalb des EWR förmlich aufgehoben.

d) Zusage, OA im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht keine wie auch immer gearteten weiteren Beihilfen zu gewähren (Artikel 1 Buchstabe e) der ursprünglichen Entscheidung):

i) Hinsichtlich der Beihilfen, die im Zusammenhang mit den 11 Mrd. GRD in Anwendung von Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 14) und im Zusammenhang mit der steuerlichen Vorzugsbehandlung der Abfindungszahlungen an OA-Mitarbeiter in Anwendung von Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 16a) vorliegen, hat Griechenland angegeben, daß die Kosten der steuerlichen Vorzugsbehandlung auf 2,2 Mrd. GRD geschätzt wurden. Griechenland teilte der Kommission mit Schreiben vom 6. Juli 1998 ferner mit, daß es angesichts der Tatsache, daß diese Maßnahmen nach Auffassung der Kommission neue Beihilfen an OA darstellen, bereit war, den Betrag der noch ausstehenden Kapitalzuführung, die gemäß dem von der Kommission 1994 genehmigten Umstrukturierungsplan durchgeführt werden sollte, um 13,2 Mrd. GRD zu kürzen.

ii) Hinsichtlich der Beihilfe im Zusammenhang mit Artikel 1 Buchstabe l) und Buchstabe j) des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 15) verwies Griechenland auf die Tatsache, daß der genaue Umfang der Steuer- und Abgabenbefreiung geklärt worden ist und keine anderen Beihilfen als die in der ursprünglichen Entscheidung genehmigten Beihilfen umfaßt.

iii) Hinsichtlich der Beihilfe im Zusammenhang mit dem Fortdauern der Befreiung der OA von Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen nach der Notifizierung der ursprünglichen Entscheidung (Punkt 16) verwies Griechenland auf die Präsidialverfügung Nr. 138/97 vom 13. Juni 1997, wonach die Befreiung von OA in dieser Hinsicht durch das griechische Dekret Nr. DII/35502/15316 förmlich aufgehoben wurde. Griechenland verwies auch auf die Tatsache, daß die noch offenen Gebühren, die OA der griechischen Zivilluftfahrtbehörde seit dem 1. Januar 1995 schuldet, mit den Schulden der griechischen Zivilluftfahrtbehörde gegenüber OA verrechnet werden (siehe Punkt 9).

e) Zusage, den Grundsatz zu akzeptieren, daß anderen Unternehmen als der OA erlaubt wird, Strecken zwischen Griechenland und Staaten, die nicht dem EWR angehören, zu bedienen, und daß Benennungen oder Mehrfachbenennungen ausschließlich aufgrund der in den jeweiligen Anträgen angebotenen Leistungen erfolgen (Artikel 1 Buchstabe o) der ursprünglichen Entscheidung):

Bezüglich des Inkrafttretens des Dekrets, mit dem die ausschließlichen Rechte aufgehoben werden, über die OA in dieser Hinsicht verfügt (Punkt 17), verwies Griechenland auf die obengenannte Präsidialverfügung Nr. 359 vom 13. September 1996, die am 19. September 1996 in Kraft trat. Durch diese Präsidialverfügung wurden alle ausschließlichen Rechte von OA hinsichtlich der Durchführung von Flugdiensten zwischen Griechen-

land und Ländern außerhalb des EWR aufgehoben.

f) Zusage, der Begriffsbestimmung für Gelegenheitsflugverkehr, die sich indirekt aus den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ergibt, zu entsprechen und insbesondere dem Gelegenheitsflugverkehr keinerlei Beschränkungen aufzuerlegen (Artikel 1 Buchstabe r) der ursprünglichen Entscheidung):

Hinsichtlich der Aufhebung bestehender Beschränkungen im Gelegenheitsflugverkehr zu den griechischen Inseln (Punkt 18) verwies Griechenland auf die griechische Verordnung Nr. D1/A/51328/2680 vom 17. Dezember 1997, durch die mit Geltung für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, einschließlich OA, die betrieblichen Beschränkungen aufgehoben werden, die für die Frachtbeförderung ursprünglich durch die griechische Verordnung vom 1. März 1996 auferlegt worden waren.

(43) Bezüglich der Selbstabfertigung (Punkt 19) verwies Griechenland auf die Änderung der griechischen Verordnung für die Erteilung von Genehmigungen für die Selbstabfertigung, die am 4. November 1997 verabschiedet worden war. Demnach ist die griechische Zivilluftfahrtbehörde jetzt verpflichtet, jeden Antrag innerhalb von zwei Monaten zu beantworten. Ergeht innerhalb dieser Frist keine Antwort, gilt der Antrag als genehmigt, so daß die griechische Zivilluftfahrtbehörde die Genehmigung erteilen muß.

(44) Außerdem teilte Griechenland der Kommission mit, daß Cronus Airlines die Genehmigung zur Selbstabfertigung auf den Flughäfen Thessaloniki, Athen und Heraklion erteilt wurde. Der Antrag der Venus Airlines für den Flughafen Kos habe sich erledigt, da das Unternehmen die Bodenabfertigung eingestellt habe. Die noch offenen Anträge von KAL, Air Greece und Avionic für die Flughäfen Heraklion, Rhodos, Mtilini, Santorini and Thessaloniki, die ursprünglich abgelehnt worden waren, würden zur Zeit neu geprüft. Hinsichtlich des von Lufthansa gestellten Antrags gab Griechenland an, daß dieser Antrag zur Zeit geprüft werde und von dem Unternehmen im Rahmen des anwendbaren Verfahrens ein Audit des Personals und Geräts gefordert wurde.

(45) Griechenland teilte der Kommission außerdem mit, daß sich die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft dem Abschluß nähert und daß diejenigen Flughäfen, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, auch künftig durch die jetzt in Griechenland geltende Regelung abgedeckt werden. Danach ist die Selbstabfertigung vollständig genehmigt. Genehmigungen können nur versagt werden, wenn objektive Platz- und Kapazitätsengpässe bestehen oder dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

Der geänderte Umstrukturierungsplan

(46) Der geänderte Umstrukturierungsplan, den Griechenland der Kommission übermittelte, umfaßt den Zeitraum 1998—2002. Er berücksichtigt das abschließend ermittelte OA-Ergebnis für 1997 und das vorläufige Ergebnis der ersten Monate 1998. Nach diesen Ergebnissen hat sich die Lage der OA im Vergleich zu den Ergebnissen in dem Bericht, den Griechenland am 20. August 1997 vorgelegt hat, weiter verschlechtert. Während in diesem Bericht noch mit einem Nettogewinn von etwa 14,6 Mrd. GRD im Jahr 1997 (gegenüber 19,6 Mrd. GRD laut Umstrukturierungsplan) gerechnet wurde, hat OA tatsächlich einen Nettoverlust von 6,8 Mrd. GRD erlitten. Dieser Verlust beruht unmittelbar auf einer außergewöhnlichen Erhöhung der Löhne und Gehälter, die zur Beilegung von Personalkonflikten gewährt wurde. Diese Erhöhung führte zu einem Anstieg der Arbeitskosten um 19 % (25 Mrd. GRD) gegenüber 1996.

(47) Der geänderte Umstrukturierungsplan sieht über die in der ursprünglichen Entscheidung genehmigten Beihilfen hinaus keine weiteren Beihilfen vor. Zur Berücksichtigung der Tatsache, daß der verbleibende, noch nicht an OA gezahlte Betrag der Kapitalzuführung als Ausgleich für die neuen Beihilfen über 13,2 Mrd. GRD gekürzt wurde (siehe Punkte 15 und 16a), sieht der geänderte Plan lediglich eine Kapitalzuführung von 21,8 Mrd. GRD statt der ursprünglich geplanten 35 Mrd. GRD vor.

(48) Der geänderte Plan soll die langfristige Lebensfähigkeit des Unternehmens durch die vollständige Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen des ursprünglichen Plans sowie zusätzlicher

Umstrukturierungsmaßnahmen sicherstellen. Diese Maßnahmen konzentrieren sich auf zwei Ziele:

a) Neuordnung der Kostenstruktur des Unternehmens:

Der Plan beruht in erster Linie auf den neuen Beschäftigungsbedingungen, die im Gesetz Nr. 2608/98 vom 9. April 1998 enthalten sind, mit dem neue Beschäftigungsbedingungen auf der Grundlage eines Berichts des Beratungsunternehmens McKinsey eingeführt wurden. Dazu gehören:

i) genereller Lohn- und Gehaltsstopp für den Zeitraum 1998—2000 und beschränkte Steigerungen im Zeitraum 2001—2002;

ii) Einführung einer Arbeitszeitregelung für das fliegende Personal gemäß internationalen Standards;

iii) Abbau von Stellen (rund 1 000) und Verringerung der Hierarchieebenen (von acht auf vier);

iv) Abschaffung verschiedener Zulagen für bestimmte Kategorien von Mitarbeitern;

v) Verringerung von Mehrarbeitszeiten, Einführung flexibler Arbeitszeiten entsprechend den betrieblichen Erfordernissen des Unternehmens, Zusammenlegung von Positionen (Bodenpersonal);

vi) Abbau von 1 300 Stellen durch natürliche Fluktuation und Verringerung des Saisonpersonals um 30 %.

Durch diese Maßnahmen wird OA die Betriebskosten verringern können. Mit der Umsetzung der Maßnahmen wurde begonnen.

b) Verbesserung der Erträge:

Abgesehen von den neuen Beschäftigungsbedingungen, die sich positiv auf die Produktivität des Unternehmens und somit auf die Ertragslage auswirken werden, sieht der Plan folgende Maßnahmen vor:

i) Verbesserung und Neugestaltung des Produkts zusammen mit der Umsetzung einer neuen Marketingpolitik;

ii) Neudimensionierung des Streckennetzes durch Erhöhung der Flugfrequenzen und Aufbau eines Drehkreuzbetriebs in Athen. Die Frequenzen auf den potentiell gewinnträchtigsten Strecken werden erhöht und die Flugpläne neu gestaltet. Unrentable Strecken werden aufgegeben;

iii) Erweiterung der Flotte um neue Flugzeuge, die den betrieblichen Anforderungen der OA besser entsprechen und kostengünstiger betrieben werden können. Die Flotte wird statt 35 Flugzeugen Anfang 1998 im Jahr 2002 40 Flugzeuge umfassen.

Aufgrund dessen ist davon auszugehen, daß die Durchschnittserträge von OA die anderer südeuropäischer Luftfahrtunternehmen erreichen werden, deren Märkte ebenfalls — wenn auch zu einem geringeren Grad als bei OA — vom saisonalen Urlaubsreiseverkehr geprägt werden.

(49) Der Plan sieht auch eine unternehmensweite Neuorganisation vor.

a) Die Rolle aller nicht zum Kerngeschäft gehörenden Geschäftsbereiche wird neu festgelegt, diese werden zur Erzielung besserer Ergebnisse schrittweise in autonome Tochtergesellschaften überführt. Inzwischen werden Unternehmenspläne für den Wartungsbereich, den Bereich Bodenabfertigung und den Frachtbereich erarbeitet.

b) Die Charteraktivitäten werden in einem eigens dafür gegründeten Unternehmen, Macedonian Airlines, weiterentwickelt.

(50) Dem Plan liegt ein umfangreicher Investitionsplan zugrunde, der ohne neues vom Anteilseigner bereitzustellendes Kapital durchgeführt werden soll. Zu diesen Investitionen gehören:

a) Die Anschaffung von zwölf neuen Flugzeugen als Ersatz für alte Flugzeuge, Gesamtkosten 980 Mio. USD:

— Zwei A340 werden im September und Oktober 1998 in Dienst gestellt, zwei weitere im Jahr 1999. Sie werden die vier B747 ersetzen, die aus der Flotte ausscheiden (und bis zum Jahr 2000 verkauft werden sollen). Ein zusätzlicher A340 könnte je nach betrieblichen Anforderungen während des Umstrukturierungszeitraums in Dienst gestellt werden;

— acht B737 werden im Jahr 2000 in Dienst gestellt.

b) Der Umzug an den neuen Athener Flughafen Spata im Jahr 2001, der Kosten von schätzungsweise 75 Mrd. GRD verursacht. Davon werden voraussichtlich rund 35 Mrd. GRD durch Ausgleichsleistungen des griechischen Staats für den Wegfall von Einrichtungen am jetzigen Flughafen Hellenikon abgedeckt, der nach Inbetriebnahme von Spata geschlossen wird.

c) Zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur, die für den jetzigen Betrieb erforderlich sind, mit einem durchschnittlichen Umfang von 10 Mrd. GRD im Jahr.

(51) Die wesentlichen Ergebnisse und Kennzahlen der Finanzplanung sind folgende:

	1998	1999	2000	2001	2002
Finanzzahlen					
Umsatz (Mio. GRD)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Betriebsergebnis nach Zinsen (Mio. GRD)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Gewinn vor Steuern (Mio. GRD)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Langfristige Verbindlichkeiten (Mio. GRD)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Betriebskennzahlen					
Durchschnittliche Länge der Streckenabschnitte (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Ladefaktor	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Durchschnittserträge (GRD/PKM ([1])) — Preise von 1998	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Anzahl Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente)	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Anzahl Flugzeuge	35	37	40	40	40
Durchschnittliche Netzkapazität	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) PKM: Passagierkilometer.

	1998	1999	2000	2001	2002
Finanzkennzahlen					
$\frac{\text{Betriebsergebnis}}{\text{Umsatz}}$	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Gearing	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Produktivitätskennzahlen					
$\frac{\text{ASK}(1)}{\text{Anzahl Mitarbeiter}}$	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
$\frac{\text{Personalkosten}}{\text{ASK}}$	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
$\frac{\text{Aufwand Cockpitpersonal}}{\text{ASK}}$	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
$\frac{\text{Aufwand Kabinenpersonal}}{\text{ASK}}$	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Kostenkennzahlen					
$\frac{\text{Luftverkehrsbetriebskosten}}{\text{ASK}}$	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
$\frac{\text{Personalaufwand}}{\text{Gesamtbetriebskosten}}$	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
$\frac{\text{Aufwand Cockpitpersonal}}{\text{Luftverkehrsbetriebskosten}}$	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
$\frac{\text{Aufwand Kabinenpersonal}}{\text{Luftverkehrsbetriebskosten}}$	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ASK: angebotene Sitzkilometer.

(52) Den obigen Zahlen liegt insbesondere die Annahme zugrunde, daß die Erträge aus dem Luftverkehrsgeschäft während der Laufzeit des Plans um 25,5 % steigen (von 269 Mrd. GRD 1998 auf 337,6 Mrd. GRD 2002), während die Erträge aus der Bodenabfertigung aufgrund der Liberalisierung dieses Sektors um 28,2 % zurückgehen (von 46,5 Mrd. GRD 1998 auf 33,3 Mrd. GRD 2002). Das Betriebsergebnis soll 1999 auf 21,2 Mrd. GRD steigen. Es wird dann im Jahr 2001 auf 1,6 Mrd. GRD zurückgehen und sich 2002 bei 8,4 Mrd. GRD stabilisieren, was durch die von OA für den Umzug nach Spata und die Flottenerneuerung vorzunehmenden Großinvestitionen verursacht wird (erhöhte Aufwendungen für Finanzierungs- und Operating-Leasing, Zinsen und Abschreibungen). Das Ergebnis vor Steuern wird denselben Trend aufweisen, aber während der gesamten Laufzeit des geänderten Plans positiv sein.

(53) Der geänderte Plan wird durch einen Umsetzungsplan ergänzt, in dem der Zeitplan für die verschiedenen Maßnahmen und Umsetzungskosten sowie die Zeitpunkte, zu denen die erwarteten Vorteile wirksam werden, und deren Höhe festgelegt sind.

(54) In Absprache mit den griechischen Behörden hat die Kommission den Berater ernannt, der den von der griechischen Regierung am 20. August 1997 übermittelten Bericht daraufhin prüfte, ob der geänderte Umstrukturierungsplan stimmig ist. Der Berater legte der Kommission seinen Bericht am 16. Juli 1998 vor.

(55) Aus dem Bericht ergibt sich, daß der geänderte Plan der OA realistisch ist und OA mittelfristig die Wiedererlangung der Lebensfähigkeit ermöglichen sollte.

(56) Es wird erwartet, daß OA 1998 wieder die Gewinnschwelle erreicht, obwohl dem Unternehmen durch Störungen des Betriebs im März/April 1998 außerordentliche Kosten in Höhe von 15 Mrd. GRD entstanden sind. Der Nettogewinn (nach Steuern) wird dann 1999 auf 20,9 Mrd. GRD steigen und somit ein durchaus zufriedenstellendes Niveau erreichen. Wegen des erheblichen Anstiegs der Finanzierungskosten durch die Flottenerneuerung und den Rückgang der Erträge aus der Bodenabfertigung nach dem Ende des OA-Monopols wird der Nettogewinn (nach Steuern) dann abnehmen und sich am Ende der Laufzeit des Plans im Jahr 2002 bei 3,9 Mrd. GRD stabilisieren.

(57) Der erwartete Rückgang des Nettoergebnisses ab 2000 bedeutet, das OA zur Aufrechterhaltung der Lebensfähigkeit über diesen Zeitpunkt hinaus folgendes zu tun hat:

— Die Kosten müssen effektiv auf einem niedrigeren Niveau gehalten werden, insbesondere die Arbeitskosten, während das jetzige Aktivitätsniveau für die Laufzeit des Plans und darüber hinaus beizubehalten ist. In diesem Zusammenhang wurde im Bericht des Beraters betont, daß ein verbessertes Managementinformationssystem erforderlich ist, damit das OA-Management ständig zeitnah über Analysen der gesamten Betriebskosten und Erträge verfügt und den geänderten Plan gegebenenfalls durch zusätzliche Maßnahmen anpassen kann. Diese zusätzlichen Maßnahmen müßten etwaigen Ertragsrückständen entgegenwirken und die Arbeitskosten weiter senken.

— Es muß sichergestellt werden, daß die von Griechenland für den Verlust der Investitionen am Flughafen Hellenikon zu zahlenden Ausgleichsleistungen rechtzeitig für die Durchführung der geplanten Investitionen am Flughafen Spata angewiesen werden. Ist dies nicht der Fall, könnte das Unternehmen einen höheren Finanzierungsbedarf haben.

(58) Auf der Grundlage des oben zusammengefaßten Sachverhalts ist die Kommission in der Lage, diese Sache abschließend zu beurteilen.

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

VII

(59) Nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 2 EWR-Abkommen sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen unvereinbar.

(60) Im vorliegenden Fall sind folgende Punkte im Lichte dieser Bestimmungen zu beurteilen:

a) Die von Griechenland der OA gewährten und noch zu gewährenden Beihilfemaßnahmen, die die Kommission in ihrer ursprünglichen Entscheidung vom 7. Oktober 1994 genehmigt und hinsichtlich deren die Kommission am 30. April 1996 die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag beschlossen hatte. Diese Beihilfemaßnahmen umfassen:

i) Darlehensbürgschaften, die dem Unternehmen bis zum 7. Oktober 1994 in Anwendung von Artikel 6 des griechischen Gesetzes Nr. 96/75 gewährt wurden;

ii) neue Darlehensbürgschaften über 378 Mio. USD für vor dem 31. Dezember 1997 zur Beschaffung neuer Flugzeuge aufgenommene Darlehen;

iii) Verringerung der Schuldenlast des Unternehmens um 427 Mrd. GRD;

iv) Umwandlung von Schulden des Unternehmens in Höhe von 64 Mrd. GRD in haftendes Kapital;

v) eine Kapitalzuführung von 54 Mrd. GRD in drei Tranchen von 19 Mrd., 23 Mrd. und 12 Mrd. GRD in den Jahren 1995, 1996 und 1997.

b) Die neuen nicht notifizierten Beihilfemaßnahmen Griechenlands zugunsten von OA, hinsichtlich deren die Kommission ebenfalls am 30. April 1996 beschloß, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten, sowie die zusätzlichen nicht notifizierten Beihilfemaßnahmen, die der Kommission im Laufe dieses Verfahrens zur Kenntnis kamen. Diese Maßnahmen umfassen:

i) die durch den Staat erfolgende Übernahme der Kosten für den Rückkauf der während des Militärdienstes und der vorangegangenen Dienstjahre erworbenen

Sozialversicherungsansprüche sowie der Abfindungszahlungen an die zur Frühpensionierung bereiten Mitarbeiter bis zu einer Höhe von 11 Mrd. GRD in Anwendung von Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 2271/94;

ii) die Steuerbefreiungen im Zeitraum 1995—1997 und Steuerbefreiungen für Darlehensbürgschaften sowie die Befreiung von nichtfiskalischen Aufwendungen, die die Kapitalzuführungen möglicherweise beeinträchtigen könnten, wie sie sich aus Artikel 1 Buchstabe l) und Buchstabe i) des Gesetzes Nr. 2271/94 ergeben dürften;

iii) die anscheinend über das Datum der Notifizierung der ursprünglichen Entscheidung an Griechenland fortgesetzte Befreiung der OA von der Zahlung von Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen;

iv) die steuerliche Vorzugsbehandlung der Abfindungszahlungen an zur Frühpensionierung bereite OA-Mitarbeiter in Anwendung von Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94.

VIII

(61) Hinsichtlich der ursprünglich genehmigten Beihilfemaßnahmen, bezüglich deren die Kommission die Einleitung des Verfahrens beschlossen hat, ist die Kommission der Auffassung, daß diese zweifelsohne staatliche Beihilfen darstellen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen sowie den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes verfälschen. Diesbezüglich verweist die Kommission auf die in ihrer ursprünglichen Entscheidung dargelegte Beurteilung.

(62) Die Kommission ist der Auffassung, daß die Voraussetzungen für die in Artikel 92 Absatz 2 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 2 EWR-Abkommen vorgesehenen Ausnahmen und die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und b) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und b) EWR-Abkommen vorgesehenen Freistellungen in dem in Rede stehenden Fall nicht vorliegen. Diesbezüglich verweist die Kommission auf die in ihrer ursprünglichen Entscheidung dargelegte Beurteilung. Die Kommission ist ferner der Auffassung, daß in der in Rede stehenden Sache auch nicht die Voraussetzungen einer Freistellung nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag von Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftsgebiete gegeben sind. Diesbezüglich verweist die Kommission auf die in ihrer ursprünglichen Entscheidung dargelegte Beurteilung.

(63) Hinsichtlich einer Freistellung nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag von Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, verweist die Kommission ebenfalls auf die ursprüngliche Entscheidung, in der sie das Vorliegen der Voraussetzungen prüfte, nach denen eine Beihilfe für die Umstrukturierung eines Unternehmens als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann. In der genannten Entscheidung vertrat die Kommission die Auffassung, daß die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt von der Einhaltung von 21 Zusagen Griechenlands abhängig war, die in Artikel 1 der Entscheidung aufgeführt waren. Angesichts der Nichteinhaltung mehrerer dieser Zusagen durch Griechenland sowie der einschlägigen zusätzlichen Punkte dieser Angelegenheit hat die Kommission die Vereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt erneut geprüft.

(64) Zu diesem Zweck hat die Kommission überprüft, ob alle Zusagen der ursprünglichen Entscheidung jetzt von Griechenland eingehalten werden und ob die Situation bei der Selbstabfertigung an den griechischen Flughäfen den Zusicherungen der griechischen Behörden in der ursprünglichen Entscheidung entspricht.

(65) Hinsichtlich der Zusagen, bei denen die Kommission in ihrer Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens eine Nichteinhaltung durch Griechenland ermittelt hat (Artikel 1 Buchstaben b), c), d), e) und o) der ursprünglichen Entscheidung vom 7. Oktober 1994), ist die Kommission aufgrund der von den griechischen Behörden, insbesondere in den Schreiben vom 28. Mai 1998 und vom 3. und 6. Juli 1998, übermittelten Informationen und Zusagen der Auffassung, daß alle strittigen Punkte (Punkte 1 bis 18) durch die Einhaltung dieser Zusagen beigelegt sind.

(66) Besonders zu berücksichtigen sind:

a) Das schwerfällige Verwaltungsverfahren nach Artikel 1 bis 24 des Gesetzes Nr. 2190/94 (Punkt 3). Die Kommission ist der Auffassung, daß dieses Verfahren für das Stammpersonal im Interesse einer flexiblen Personalverwaltung nicht ungeeignet ist, da der Bedarf an solchem Personal in der Regel im voraus geplant wird. Demgegenüber ermög-

licht die neue Ausnahmeregelung, die jetzt für Saisonpersonal gilt, die nötige Flexibilität bei gleichzeitiger Transparenz des Verfahrens.

b) Die Bedingungen für die Beförderung der Presse (Punkt 8). Unter Berücksichtigung der von Griechenland gegebenen Zusagen hat sich die Kommission vergewissert, daß die neuen Tarife von OA in Anwendung normaler kommerzieller Überlegungen festgelegt werden und dem Unternehmen die Deckung seiner Kosten ermöglichen (die neuen Tarife werden zu einem Anstieg der betreffenden Durchschnittserträge von 25 GRD auf 408 GRD pro befördertem Tonnenkilometer und zu einer Senkung des Gewinnschwellen-Ladefaktors von 110 % auf 53,2 % führen).

c) Die Begleichung der Schulden des griechischen Staats bei OA (Punkt 9). Die Kommission ist der Auffassung, daß die Begleichung aller Schulden des griechischen Staats bei OA nunmehr innerhalb angemessener Fristen gewährleistet ist.

d) Die Beihilfen betreffend die 11 Mrd. GRD in Anwendung von Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 14) und betreffend die 2,2 Mrd. GRD aus der steuerlichen Vorzugsbehandlung der Abfindungszahlungen in Anwendung von Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 16a). Die Kommission ist der Auffassung, daß diese Maßnahmen staatliche Beihilfen an OA darstellen, die mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag nicht vereinbar sind. Da Griechenland jedoch zum einen einseitig beschlossen hat, die noch durchzuführende Kapitalerhöhung um denselben Betrag zu kürzen, der dem nominellen Betrag dieser Beihilfen entspricht, und OA zum anderen von dem verbleibenden Betrag der Kapitalerhöhung nicht profitiert hat, da die Zahlung der Tranchen für Januar 1996 und Januar 1997 noch nicht erfolgt ist, ist die Kommission der Auffassung, daß die jeweiligen finanziellen Vorteile zugunsten OA (Beihilfebetrag und Zinsen) neutralisiert werden. Daher wird die Beihilfe keine Auswirkungen auf den Wettbewerb haben.

e) Die Beihilfen nach Artikel 1 Buchstabe j-b) und Buchstabe j) des Gesetzes Nr. 2271/94 (Punkt 15). Die Kommission ist der Auffassung, daß diese Bestimmungen keine Beihilfeelemente zugunsten von OA umfassen, da Griechenland bestätigt hat, daß die Steuerbefreiung nach Artikel 1 Buchstabe j-b) und Buchstabe j) auf die in Artikel 1 Buchstabe c) der ursprünglichen Entscheidung genehmigten Ausnahmen beschränkt ist.

f) Die Beihilfen aufgrund der anscheinend über den Zeitpunkt der Notifizierung der ursprünglichen Entscheidung an Griechenland hinaus fortgesetzten Befreiung der OA von der Zahlung von Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen (Punkt 16). Die Kommission ist der Auffassung, daß in diesem Punkt kein Beihilfeelement zugunsten von OA vorliegt, da eine Aufrechnung der von OA nicht an die griechische Zivilluftfahrtbehörde gezahlten Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen einerseits und der Schulden der griechischen Zivilluftfahrtbehörde bei OA andererseits erfolgt ist und Griechenland bestätigt hat, daß OA die noch offenstehenden Beträge in geschätzter Höhe von 1,29 Mrd. GRD (einschließlich Zinsen) bis zum 31. Dezember 1998 zahlen wird.

(67) Hinsichtlich der anderen Zusagen, gegen die nach der ursprünglichen Entscheidung kein Verstoß von seiten Griechenlands erkennbar war (Artikel 1 Buchstaben a), f) bis n), p), q), s) bis u)), belegen die der Kommission vorliegenden Informationen, daß Griechenland diese Zusagen eingehalten hat.

(68) Daher ist die Kommission der Auffassung, daß alle in der ursprünglichen Entscheidung auferlegten Zusagen von Griechenland jetzt uneingeschränkt eingehalten werden.

(69) Hinsichtlich der Situation bei der Selbstabfertigung an griechischen Flughäfen hat die Kommission die Änderung der Verordnung über die Erteilung von Genehmigungen zur Selbstabfertigung, die von Griechenland übermittelten Informationen zu den von den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gestellten Anträgen und die Zusicherungen der griechischen Behörden im Schreiben vom 3. Juli 1998 berücksichtigt. Die Kommission ist aufgrund dessen der Auffassung, daß alle Bereiche der Selbstabfertigung auf griechischen Flughäfen gemäß den Zusagen in der ursprünglichen Entscheidung wirksam zugelassen sind und daß diese Frage somit gelöst ist (Punkt 19).

(70) Nach Auffassung der Kommission reicht die Tatsache, daß Griechenland jetzt alle Zusagen ein-

hält, nicht aus, um die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu gewährleisten. Es ist auch erforderlich, die Auswirkungen der bisherigen Verstöße Griechenlands gegen einige dieser Zusagen auf das gemeinsame Interesse zu prüfen.

(71) Die Tatsache, daß der Staat sich über die strikten Grenzen seiner Aktionärseigenschaft hinaus weiter in die Geschäftsführung der OA eingemischt hat, hat nicht zu einer Abwälzung der Probleme der OA auf ihre Wettbewerber geführt. Dieses Verhalten hat auch nicht zu wie auch immer gearteten Vorteilen für OA geführt. Es hat sich im Gegenteil negativ auf bestimmte Aspekte des Umstrukturierungsprozesses des Unternehmens ausgewirkt. Dasselbe gilt für die Tatsache, daß der Staat OA nicht den steuerlichen Status einer Aktiengesellschaft, vergleichbar mit dem der griechischen Unternehmen des allgemeinen Rechts, verliehen hat.

(72) Die Tatsache, daß OA nicht genehmigte Beihilfen von insgesamt 13,2 Mrd. GRD erhalten hat, könnte den Wettbewerb verfälscht haben. Die Tatsache, daß die verbleibende Kapitalzuführung bis heute noch nicht durchgeführt wurde, neutralisiert jedoch in Verbindung mit der Tatsache, daß die Kapitalzuführung um denselben Betrag verringert wird, alle wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen dieser Beihilfe.

(73) Die Tatsache, daß die Präsidialverfügung, mit der die Vorzugsrechte und ausschließlichen Rechte der OA zur Durchführung von Inlandsdiensten auf dem Festland aufgehoben werden, vor dem 31. Dezember 1994 nicht in Kraft getreten ist, hat keine praktischen Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen gehabt, da die Inlandsstrecken auf dem Festland bereits dem Wettbewerb geöffnet waren.

(74) Die Tatsache, daß die Präsidialverfügung, mit der die ausschließlichen Rechte der OA zur Durchführung internationaler Liniendienste nach Ländern außerhalb des EWR aufgehoben werden, nicht innerhalb einer angemessenen Frist in Kraft getreten ist, scheint keine praktischen Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation gehabt zu haben, da die Kommission nicht über eine Weigerung der griechischen Behörden informiert wurde, Verkehrsrechte für die Durchführung solcher Dienste zu erteilen.

(75) Die Tatsache, daß einige Beschränkungen für die Durchführung von Flügen des Gelegenheitsverkehrs nach Griechenland auch nach Erlaß der ursprünglichen Entscheidung in Kraft geblieben sind, dürfte einige Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen gehabt haben. Da diese Beschränkungen jedoch nur die Dienste zu den griechischen Inseln und nur spezifische Aspekte des Luftverkehrs betrafen, waren ihre Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen begrenzt. Die Kommission ist in jedem Fall der Auffassung, daß diese begrenzten Auswirkungen durch die Tatsache ausgeglichen werden, daß OA die verbleibenden Beträge der Kapitalzuführung noch nicht erhalten hat und die staatlichen Bürgschaften nicht nutzen konnte.

(76) Aufgrund dessen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die bisherigen Verstöße Griechenlands hinsichtlich einiger Zusagen keine oder nur begrenzte Auswirkungen auf das gemeinsame Interesse hatten, die zudem weitgehend durch die für OA negativen Konsequenzen der Verfahrenseinleitung ausgeglichen wurden.

(77) Außerdem hat die Kommission geprüft, ob die Beihilfen noch Teil eines umfassenden Umstrukturierungsprogramms bilden, das die finanzielle Sanierung der OA bezweckt, so daß das Unternehmen seine nachhaltige Ertragskraft und die Wettbewerbsfähigkeit in seinem Umfeld innerhalb einer angemessenen Frist wiedererlangen kann.

(78) Hierzu merkt die Kommission an, daß die griechische Regierung am 6. Juli 1998 ein geändertes Umstrukturierungsprogramm für den Zeitraum 1998—2002 vorgelegt hat und darin die Dauer der Umstrukturierung über den im ursprünglichen Plan vorgesehenen Zeitpunkt (1997) hinaus verlängert hat. Eine Aktualisierung des ursprünglichen Plans und eine Verlängerung des Umstrukturierungszeitraums waren erforderlich, um OA die Erfüllung der im ursprünglichen Plan anvisierten Ziele zu ermöglichen.

(79) Der geänderte Plan sieht keine weiteren Beihilfen über die bereits in der ursprünglichen Entscheidung genehmigten und OA bereits gewährten Beihilfen hinaus vor. Dazu gehören eine Kapitalerhöhung um 35 Mrd. GRD und staatliche Bürgschaften über 378 Mio. USD, die ursprünglich für vor dem 31. Dezember 1997 aufzunehmende Darlehen vorgesehen waren. Wie von Griechenland im Schreiben vom 6. Juli 1998 jedoch mitgeteilt, sieht der Plan nur eine Kapitalerhöhung von 21,8 Mrd. GRD vor und berücksichtigt damit die neuen nicht genehmig-

ten Beihilfen an OA in Anwendung des Gesetzes Nr. 2271/94. Außerdem sieht der Plan hinsichtlich der staatlichen Bürgschaften vor, daß diese für vor dem 31. Dezember 2000 aufzunehmende Darlehen zu verwenden sind.

(80) Der geänderte Umstrukturierungsplan legt die von OA bei der Kostendämmung und Produktivitätssteigerung vorzunehmenden Anstrengungen neu fest und stärkt diese. Er beruht auf neuen, bereits geltenden Beschäftigungsbedingungen und wird OA eine Verringerung der Arbeitskosten und Steigerung der Personalproduktivität ermöglichen. Dadurch soll die Arbeitskostenproduktivität von 1998 bis 2002 um 16 % steigen. Die zur Zeit sehr niedrigen Durchschnittserträge werden aufgrund höherer Tarife, einer Umstrukturierung des Streckennetzes, der Einführung eines Systems zur Ertragssteuerung und durch Produktverbesserungen steigen. Der Plan sieht eine intensive Flottennutzung vor, wobei das Flottenwachstum auf vier zusätzliche Flugzeuge während der Laufzeit des Plans beschränkt wird. Da das bislang eingesetzte Fluggerät im Rahmen der Flottenerneuerung jedoch zum Teil durch kleinere Flugzeuge ersetzt wird, wird der Zuwachs der von OA im EWR angebotenen Kapazität (+12 % bei den Sitzkilometern) das durchschnittliche Marktwachstum (20 bis 22,5 %) [1] nicht übersteigen.

(81) Aufgrund der obengenannten Maßnahmen ist davon auszugehen, daß OA bereits 1998 wieder die Gewinnschwelle erreicht. Durch eine Steigerung der Erträge und Verringerung der Kosten wird der Plan es OA ermöglichen, Gewinne während der gesamten Laufzeit des Plans zu erwirtschaften und die umfangreichen Investitionen für das Programm zur Flottenerneuerung und den Umzug zum Flughafen Spata zu bewältigen.

(82) Während die Flugzeugbeschaffung (Investitionsvolumen 311 Mrd. GRD) durch eine Kombination aus Finanzreserven und langfristigen Darlehen finanziert und mit kommerziellen Banken und über Operating-Lease-Verträge abgewickelt wird, wird der Umzug nach Spata durch Cash-Flow-Reserven (40 Mrd. GRD) und eine staatliche Ausgleichsleistung (schätzungsweise 35 Mrd. GRD) finanziert, die gezahlt wird, weil wegen der Schließung des Flughafens Hellenikon dortige Investitionen nicht weiter genutzt werden können. Hinsichtlich dieser Ausgleichsleistung hat Griechenland der Kommission mit Schreiben vom 3. Juli 1998 bestätigt, daß die Ausgleichsleistung keine Beihilfeelemente zugunsten OA umfassen wird, da diese Ausgleichsleistung nach allgemeinem griechischen Recht erfolgen wird und der zu zahlende Betrag strikt dem entspricht, wozu Unternehmen in ähnlicher Position berechtigt wären. Um außerdem Bedenken der Kommission hinsichtlich des Zeitpunkts dieser Ausgleichsleistungen auszuräumen, hat Griechenland der Kommission ferner bestätigt, daß die Ausgleichsleistung auf der Grundlage der zwischen OA und dem griechischen Staat zu schließenden Vereinbarung so gezahlt wird, daß sie zeitlich mit den Aufwendungen zusammenfällt, die dem Unternehmen durch den Umzug nach Spata entstehen.

(83) Angesichts dieser Investitionen, die sich auf insgesamt 346 Mrd. GRD belaufen und die, was die Flottenerneuerung angeht, für die künftige Lebensfähigkeit des Unternehmens erforderlich und, was den Umzug nach Spata angeht, unumgänglich sind, da der Flughafen Hellenikon im Jahr 2001 geschlossen wird, ist die Kommission der Auffassung, daß bei Berücksichtigung der neuen nicht genehmigten Beihilfe an OA über 13,2 Mrd. GRD sowohl die Kapitalzuführung von 21,8 Mrd. GRD als auch die staatlichen Bürgschaften über 378 Mio. USD (entsprechend 120 Mrd. GRD) erforderlich sind, um die Finanzierungskosten während der Laufzeit des Plans auf einem tragfähigen Niveau zu halten. Während der Laufzeit des geänderten Plans wird das Verhältnis Verbindlichkeiten/Eigenkapital über dem typischen Branchendurchschnitt liegen (es wird im Jahr 2002 einen Wert von 2,34 erreichen). Dies entspricht jedoch den umfangreichen Investitionen, die OA tragen können sollte, da die Durchschnittserträge und die Gesamterträge stark steigen werden (der Umsatz soll von 324,294 Mrd. GRD im Jahr 1998 auf 380,626 Mrd. GRD im Jahr 2002 steigen).

(84) Angesichts der angemessenen Höhe der erwarteten Gewinne und der Entwicklung des Verhältnisses Verbindlichkeiten/Eigenkapital ist die Kommission daher der Auffassung, daß der Umfang der mit der ursprünglichen Entscheidung genehmigten Beihilfe ausreicht und nicht übermäßig ist.

(85) Hinsichtlich der wirksamen Umsetzung des geänderten Plans nimmt die Kommission mit Genugtuung zur Kenntnis, daß ein detaillierter Umsetzungsplan vorliegt, der den geänderten Plan ergänzt. Dieser Umsetzungsplan steigert die Glaubwürdigkeit des geänderten Plans, da er einen Zeitplan für die verschiedenen Maßnahmen, die Kosten der Umsetzung sowie Zeitpunkt und Ausmaß der geplanten Vorteile darlegt. Die Kommission merkt jedoch an, daß das Managementinformationssystem, das zur Zeit von OA betrieben wird, es der Geschäftsleitung nicht

[1] Ausgehend von AEA-Schätzungen.

erlaubt, ständig über ausreichende Informationen zu verfügen, anhand deren sie die Ergebnisse der Umsetzung verfolgen und den geänderten Plan gegebenenfalls weiter anpassen könnte. Die Kommission beabsichtigt daher, auf der Grundlage eines detaillierten Berichts, der von Griechenland spätestens zum 1. Dezember vorzulegen ist, zu kontrollieren, ob der OA-Geschäftsleitung ein vollständig betriebsfähiges und angemessenes Managementinformationssystem tatsächlich zur Verfügung steht.

(86) Die Kommission ist daher der Auffassung, daß der geänderte Plan den angemessenen Rahmen für eine Wiedererlangung der nachhaltigen Ertragskraft der OA bis zum Jahr 2000 und zur Aufrechterhaltung dieser Ertragskraft über diesen Zeitpunkt hinaus darstellt.

(87) Die Kommission erinnert an die 21 Zusagen, die von Griechenland im Rahmen der ursprünglichen Entscheidung gegeben wurden und, wie oben ausgeführt, nunmehr uneingeschränkt eingehalten werden. Diese Zusagen bleiben für den vom geänderten Umstrukturierungsplan abgedeckten Zeitraum, d. h. bis zum 31. Dezember 2002, uneingeschränkt gültig und sind zur Gewährleistung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag erforderlich.

(88) Angesichts der Tatsache, daß der Umstrukturierungsplan geändert und über 1997 hinaus verlängert worden ist und es dieser Plan OA ermöglichen sollte, bis zum Jahr 2000 die nachhaltige Ertragskraft wiederzuerlangen, ist die Kommission der Auffassung, daß die tatsächliche Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt eine Aktualisierung und Präzisierung der Bedingungen erforderlich macht, die sich aus den Zusagen ergeben. Dazu ist folgendes sicherzustellen:

a) Die Zahlung der zweiten Tranche von 7,8 Mrd. GRD erfolgt vorbehaltlich der Einhaltung aller Bedingungen, die zur Gewährleistung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt auferlegt werden, sowie der Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans und der Erreichung der erwarteten Ergebnisse (insbesondere hinsichtlich der in Teil VI dargelegten Kosten- und Produktivitätskennzahlen). Die Tranche wird nicht freigegeben, falls die Bedingungen nicht erfüllt und/oder die Ziele des geänderten Umstrukturierungsplans nicht erreicht sind.

b) Griechenland hat spätestens zehn Wochen vor der Freigabe der zweiten Tranche, die für den 15. Juni 1999 geplant ist, sowie zum Ende der Monate Oktober 1999, März 2000 und Oktober 2000 der Kommission einen Bericht über die Einhaltung aller Bedingungen, die zur Gewährleistung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt auferlegt wurden, sowie über die Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans und die Erreichung der geplanten Ergebnisse (insbesondere hinsichtlich der in Teil VI dargelegten Kosten- und Produktivitätszahlen) vorzulegen.

c) Griechenland hat weiterhin sicherzustellen, daß OA im Linienverkehr zwischen Athen und Stockholm sowie zwischen Athen und London während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans keine Preisführerschaft ausübt. Es besteht keine Veranlassung, diese Verpflichtung über die in Artikel 1 Buchstabe p) der ursprünglichen Entscheidung genannten Strecken hinaus auf andere von OA bediente Strecken auszudehnen, da der Kommission gegenüber nicht glaubhaft gemacht wurde, daß die von OA auf anderen Strecken angebotenen Flugpreise wettbewerblich bedenklich sind. Hinsichtlich der Strecken Athen-Stockholm und Athen-London merkt die Kommission an, daß die in Artikel 1 Buchstabe p) gemachte Zusage uneingeschränkt eingehalten wurde.

d) Griechenland hat weiterhin sicherzustellen, daß während der Laufzeit des geänderten Umstrukturierungsplans die Zahl der von OA angebotenen Sitze auf Linienflügen im EWR, einschließlich zusätzlicher und saisonaler Flüge und einschließlich der Dienste zwischen dem griechischen Festland und den Inseln, nicht über die Zahl der von OA 1997 im EWR-Markt (7 792 243 Sitze) angebotenen Sitze liegt, wobei jedoch eine eventuelle Erhöhung berücksichtigt werden kann, die dem Wachstum des betreffenden Marktes entspricht. Das Ausmaß dieser Verpflichtung wird gegenüber Artikel 1 Buchstabe s) der ursprünglichen Entscheidung erweitert und bezieht auch die von OA auf Inlandsflügen zu den griechischen Inseln angebotene Kapazität ein, worin sich die Tatsache widerspiegelt, daß die Flughäfen auf den griechischen Inseln nicht länger von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 ausgenommen sind. Es besteht keine Veranlassung, diese Verpflichtung auch auf Flüge nach Ländern außerhalb des EWR auszudehnen, da die Wettbewerbsposition der OA auf diesen Strecken hinsichtlich anderer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft keine Probleme aufwirft. Die Zahl der von OA nach Ländern

außerhalb des EWR bedienten Strecken ist ebenso wie das Angebot der OA auf diesen Strecken begrenzt. Außerdem beabsichtigt OA, die Bedienung einiger Ziele einzustellen (Boston, Montreal, Toronto und Nairobi).

(89) Des weiteren bestätigt die Kommission ausdrücklich, daß die staatlichen Bürgschaften über insgesamt 378 Mio. USD für vor dem 31. Dezember 2000 aufgenommene Darlehen entweder für den Kauf von Flugzeugen oder für das Leasing von Flugzeugen verwendet werden können, da dies der Absicht der ursprünglichen Entscheidung entspricht.

IX

(90) Hinsichtlich der neuen und nicht notifizierten Beihilfemaßnahmen, hinsichtlich deren die Kommission die Einleitung des Verfahrens beschloß, sowie der zusätzlichen nicht notifizierten Beihilfemaßnahme, von der die Kommission im Laufe dieses Verfahrens Kenntnis erlangte, verweist die Kommission auf die Würdigung in Teil VIII dieser Entscheidung bezüglich der Einhaltung der Zusage Griechenlands, OA keine weiteren Beihilfen in irgendeiner Form zu gewähren (Punkte 14, 15, 16 und 16a).

(91) Daher ist die Kommission der Auffassung, daß die unzulässigen Beihilfen nach Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) und Absatz 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind. Da die Auswirkungen dieser Beihilfen auf den Wettbewerb aber neutralisiert werden, vertritt die Kommission die Auffasung, daß Griechenland nicht aufzufordern ist, diese Beihilfen zurückzufordern. Außerdem ist die Kommission der Auffassung, daß die Bestimmungen von Artikel 1 Buchstabe l) und Buchstabe i) des Gesetzes Nr. 2271/94 und die Frage der von OA nicht gezahlten Lande- und Parkgebühren auf griechischen Flughäfen kein Element einer Beihilfe an OA umfassen.

X

(92) Die in den Teilen VIII und IX dieser Entscheidung ausgeführten Überlegungen betreffen die Bedenken, die von der Kommission in ihrem Beschluß vom 30. April 1996 zur Einleitung des Verfahrens sowie von Mitgliedstaaten und betroffenen Dritten in den von diesen übermittelten Bemerkungen geäußert wurden.

(93) Angesichts des Vorstehenden ist die Kommission der Auffassung, daß

a) die von Griechenland der OA gewährten und noch zu gewährenden Beihilfen in Form

i) von Darlehensbürgschaften, die dem Unternehmen bis zum 7. Oktober 1994 in Anwendung von Artikel 6 des griechischen Gesetzes Nr. 96/75 eingeräumt wurden,

ii) von neuen Darlehensbürgschaften über 378 Mio. USD für Darlehen, die bis zum 31. Dezember 2000 für die Beschaffung neuer Flugzeuge aufgenommen werden,

iii) einer Verringerung der Schuldenlast des Unternehmens um 427 Mrd. GRD,

iv) einer Umwandlung von Schulden des Unternehmens in Höhe von 64 Mrd. GRD in haftendes Kapital,

v) einer Kapitalzuführung von 54 Mrd. GRD, die auf 40,8 Mrd. GRD reduziert wurde, in drei Tranchen von 19 Mrd., 14 Mrd. und 7,8 Mrd. GRD in den Jahren 1995, 1998 und 1999

nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen vom allgemeinen Beihilfeverbot freigestellt werden können, sofern die in der ursprünglichen Entscheidung in Artikel 1 Buchstaben a) bis u) genannten Bedingungen sowie eine Reihe weiterer Bedingungen erfüllt werden, so daß sichergestellt ist, daß die Beihilfe die Handelsbedingungen nicht auf eine Weise beeinträchtigt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;

b) die OA unzulässigerweise durch Griechenland gewährten Beihilfen in Anwendung von Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) und Artikel 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind. Griechenland wird nicht verpflichtet, die Rückzahlung dieser Beihilfen anzuordnen —.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die von Griechenland der Olympic Airways (OA) gewährten und noch zu gewährenden Umstrukturierungsbeihilfen in Form

i) von Darlehensbürgschaften, die dem Unternehmen bis zum 7. Oktober 1994 in Anwendung von Artikel 6 des griechischen Gesetzes Nr. 96/75 eingeräumt wurden,

ii) von neuen Darlehensbürgschaften über 378 Mio. USD für Darlehen, die bis zum 31. Dezember 2000 für die Beschaffung neuer Flugzeuge aufgenommen werden,

iii) einer Verringerung der Schuldenlast des Unternehmens um 427 Mrd. GRD,

iv) einer Umwandlung von Schulden des Unternehmens in Höhe von 64 Mrd. GRD in Eigenkapital,

v) einer Kapitalzuführung von 54 Mrd. GRD, die auf 40,8 Mrd. GRD reduziert wurde, in drei Tranchen von 19 Mrd., 14 Mrd. und 7,8 Mrd. GRD in den Jahren 1995, 1998 und 1999

sind mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen vereinbar, sofern

a) Griechenland die Zusagen in Artikel 1 Buchstaben a) bis u) der Entscheidung der Kommission vom 7. Oktober 1994 über die dem Unternehmen Olympic Airways vom griechischen Staat gewährten Beihilfen einhält;

b) Griechenland gewährleistet, daß OA im Linienverkehr zwischen Athen und Stockholm sowie zwischen Athen und London im Zeitraum 1998 bis einschließlich 2002 keine Preisführerschaft ausübt;

c) Griechenland gewährleistet, daß bis einschließlich 2002 die Zahl der von OA auf Linienflügen im EWR, einschließlich zusätzlicher und saisonaler Flüge und einschließlich der Dienste zwischen dem griechischen Festland und den Inseln, angebotenen Sitze nicht über der Zahl der im Jahr 1997 von OA im EWR-Markt angebotenen Sitze (7 792 243 Sitze) liegt, wobei jedoch eine eventuelle Erhöhung berücksichtigt werden kann, die dem Wachstum des betreffenden Marktes entspricht;

d) Griechenland gewährleistet, daß OA bis zum 1. Dezember 1998 ein uneingeschränkt einsatzfähiges und angemessenes Managementinformationssystem eingerichtet hat. Griechenland legt der Kommission bis zum 1. Dezember 1998 einen Bericht in dieser Angelegenheit vor.

(2) Die Zahlung der zweiten Tranche von 7,8 Mrd. GRD erfolgt vorbehaltlich der Einhaltung aller zur Gewährleistung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt auferlegten Bedingungen sowie der Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans und der Erreichung der erwarteten Ergebnisse (insbesondere hinsichtlich der in Teil VI dargelegten Kosten- und Produktivitätskennzahlen).

Griechenland hat spätestens zehn Wochen vor der Freigabe der zweiten Tranche, die für den 15. Juni 1999 vorgesehen ist, sowie zum Ende der Monate Oktober 1999, März 2000 und Oktober 2000 der Kommission einen Bericht über die Einhaltung aller Bedingungen, die zur Gewährleistung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt auferlegt wurden, sowie über die Umsetzung des geänderten Umstrukturierungsplans und die Erreichung der geplanten Ergebnisse (insbesondere hinsichtlich der in Teil VI dargelegten Kosten- und Produktivitätskennzahlen) vorzulegen. Die zweite Tranche wird nicht freigegeben, falls die Bedingungen nicht erfüllt und/oder die Ziele des geänderten Umstrukturierungsplans nicht erreicht sind.

Artikel 2

Die OA unzulässigerweise von Griechenland gewährten Beihilfen nach Artikel 2 Absatz 12 Buchstabe a) und Artikel 4 des Gesetzes Nr. 2271/94 sind mit dem Gemeinsamen Markt und dem EWR-Abkommen nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 62 Absatz 1 EWR-Abkommen unvereinbar.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Griechische Republik gerichtet.

Brüssel, den 14. August 1998

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission