II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 14 augustus 1998

betreffende de steun die door Griekenland aan Olympic Airways is verleend

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 2423)

(Slechts de tekst in de Griekse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/332/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid 1, onder a),

Na belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken [1], en gezien die opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

DIE FEITEN

I

(1) Op 7 oktober 1994 heeft de Commissie Beschikking 94/696/EG betreffende de steun die de Griekse staat aan de luchtvaartmaatschappij Olympic Airways heeft verleend [2], hierna „de eerste beschikking" genoemd, gegeven volgens welke de door Griekenland aan de luchtvaartmaatschappij Olympic Airways, hierna „OA" genoemd, verleende en nog te verlenen steun verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt en met de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, hierna „de EER-Overeenkomst" genoemd, krachtens de bepalingen van artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag en van artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst. Het betrof de volgende steunmaatregelen:

a) leninggaranties die tot dan toe aan OA op grond van artikel 6 van de Griekse wet nr. 96/75 van 26 juni 1975 werden verstrekt;

b) nieuwe leninggaranties tot een beloop van 378 miljoen USD voor leningen die voor de aankoop van nieuwe toestellen vóór 31 december 1997 moesten worden gesloten;

c) verlichting van de schuldenlast van de luchtvaartmaatschappij met 427 miljard GRD;

d) omzetting van de schuld van OA in kapitaal voor een bedrag van 64 miljard GRD;

e) een kapitaalinjectie van 54 miljard GRD in drie gedeelten van, respectievelijk 19, 23 en 12 miljard GRD in 1995, 1996 en 1997.

(2) De laatste vier van deze vijf maatregelen maakten deel uit van een herstructurerings- en herkapitalisatieplan voor OA, dat al aan de Commissie was voorgelegd. Op basis daarvan was de Commissie van mening dat de steun de ontwikkeling van het luchtvervoer zou vergemakkelijken in een regio die door haar geografische versnippering en perifere ligging binnen de Gemeen-

[1] PB C 176 van 19.6.1996, blz. 5.
[2] PB L 273 van 25.10.1994, blz. 22.

schap een van de minst ontwikkelde gebieden van de Gemeenschap vormt.

(3) De verenigbaarheid van de steunmaatregel werd evenwel afhankelijk gesteld van 21 toezeggingen die Griekenland diende na te komen. Deze toezeggingen omvatten onder meer:

a) dat Griekenland aanvaardt dat de Commissie eventueel de voornaamste resultaten van het plan en de vervulling van de voorwaarden laat controleren door een onafhankelijk, in overleg met de Griekse regering door de Commissie uitgekozen adviesbureau (artikel 1, onder g), van de eerste beschikking);

b) dat de Griekse regering de Commissie jaarlijks, minstens vier weken voordat de betaling van de voor januari 1996 en januari 1997 geplande kapitaalverhogingen geschiedt, een rapport over de uitvoering van het herstructureringsplan van de luchtvaartmaatschappij voorlegt, dat de Commissie door een onafhankelijk adviesbureau kan laten beoordelen (artikel 1, onder h), van de eerste beschikking).

II

(4) Overeenkomstig de bovengenoemde bepalingen hebben de Griekse autoriteiten op 12 december 1995, voordat de betaling van de voor januari 1996 geplande kapitaalverhoging van 23 miljard GRD geschiedde, de Commissie een rapport over de uitvoering van het plan voorgelegd. Met de hulp van een onafhankelijk advies bureau heeft de Commissie dit rapport beoordeeld en gecontroleerd of de voorwaarden waren vervuld.

(5) Op basis van de beoordeling van het rapport en de controle op de vervulling van de voorwaarden en rekening houdend met het standpunt dat Griekenland in een brief van 16 april 1996 had uiteengezet, heeft de Commissie op 30 april 1996 besloten de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden ten aanzien van de bij de eerste beschikking goedgekeurde steunmaatregelen en ten aanzien van de nieuwe en niet aangemelde steunmaatregelen die zij had ontdekt.

(6) Met betrekking tot de aanvankelijk goedgekeurde steunmaatregelen werd de procedure ingesteld omdat verscheidene in artikel 1 van de eerste beschikking vermelde toezeggingen niet waren nagekomen. De Commissie trof met name ten aanzien van de volgende toezeggingen tekortkomingen aan:

a) De toezegging om zich in de toekomst niet meer in het bestuur van OA te mengen dan de positie als aandeelhouder strikt genomen toestaat (artikel 1, onder b), van de eerste beschikking).

De Commissie stelde in een aantal gevallen vast dat de Griekse regering zich nog steeds op ongeoorloofde wijze in het bestuur van de luchtvaartmaatschappij mengt:

i) De Griekse regering blijkt de leden van de raad van bestuur van de vijf dochterondernemingen van OA rechtstreeks te benoemen, hoewel deze taak wettelijk aan twee vertegenwoordigers van de raad van bestuur van OA toekomt, hierna „problematisch punt 1" genoemd.

ii) De leden van de raad van bestuur van OA, die allen door de staat als enige aandeelhouder zijn aangewezen, blijken de neiging te hebben zich voortdurend te pas en te onpas in het dagelijkse beheer van de luchtvaartmaatschappij te mengen, vooral bij de benoeming van personeel. Volgens de Commissie kan dit met name worden opgemaakt uit de frequentie van de vergaderingen en de vaak wisselende samenstelling van de raad, hierna „problematisch punt 2" genoemd.

iii) Het statuut van OA na de inwerkingtreding van wet nr. 2271/94, die met het oog op de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan van de luchtvaartmaatschappij werd vastgesteld, was op het stuk van het personeelsbeleid niet vergelijkbaar met dat van een particuliere onderneming. Artikel 4, lid 4, van die wet voorziet uitdrukkelijk in een uitzondering op de vrijstelling van OA en de dochterondernemingen daarvan, van de toepassing van de wetgeving voor overheidsondernemingen, zodat zij onderworpen blijven aan de artikelen 1 tot en met 24 van wet nr. 2190/94. De Commissie was van mening dat deze bepalingen tot een logge administratieve procedure voor de indienstneming leidde, die ongeschikt is voor het personeelsbeleid in een onderneming als OA en dat deze uitzondering erop wijst dat de staat zeggenschap blijft uitoefenen op een essentieel element van het beheer van de luchtvaartmaatschappij, hierna „problematisch punt 3" genoemd.

Voorts is in artikel 4, lid 2, van wet nr. 2271/94 bepaald dat de arbeidsreglementen voor het OA-personeel „op voorstel van de minister van Vervoer en Verbindingen bij presidentieel decreet wordt goedgekeurd, in afwijking van artikel 8, lid 3, van wet nr. 2224/94". Het is niet duidelijk of deze procedure nog na 31 januari 1995 moet worden toegepast. In hetzelfde artikel van wet nr. 2271/94 is overigens uitdrukkelijk bepaald dat de in december 1994 gesloten overeenkomsten tussen OA en de vertegenwoordigers van het boordpersoneel inzake arbeidsomstandigheden alsook alle desbetreffende toekomstige overeenkomsten op voorstel van de minister van Vervoer en Verbindingen bij presidentieel decreet moeten worden goedgekeurd. In artikel 8, lid 3, van wet nr. 2224/94, die het gemene recht voor ondernemingen in Griekenland behelst, is evenwel bepaald dat interne arbeidsreglementen van ondernemingen door de sociale partners gezamenlijk worden goedgekeurd, zonder enige inmenging van de staat, en vervolgens aan het ministerie van Arbeid worden medegedeeld, hierna „problematisch punt 4" genoemd.

Er is ten slotte onzekerheid over de juiste draagwijdte van bovengenoemd artikel 4, lid 4, van wet nr. 2271/94, daar wet nr. 2366/95, die in december 1995 na wet nr. 2271/94 werd aangenomen, in specifieke regelingen voor het OA-personeel blijkt te voorzien, waardoor kan worden betwijfeld of OA uit een juridisch oogpunt ten aanzien van de Griekse regering dezelfde autonomie geniet als een naamloze vennootschap, hierna „problematisch punt 5" genoemd.

iv) Wet nr. 2271/94 vormt, in zoverre deze de voorwaarden voor vrijwillige uittreding van het OA-personeel en de arbeidsvoorwaarden binnen de luchtvaartmaatschappij bepaalt, zelf een inmenging in de aangelegenheden van de onderneming. Sinds de kennisgeving van de eerste beschikking aan de Griekse autoriteiten mocht OA namelijk alleen nog onderworpen zijn aan Griekse wetgeving van gemeen recht, eventueel aangevuld met interne overeenkomsten van de onderneming, met name op het stuk van het arbeidsrecht en de sociale zekerheid. Een duidelijke inbreuk op die beschikking is het geval van de vergoedingen voor vrijwillige uittreding, die krachtens artikel 2, lid 4, van wet nr. 2271/94, in vergelijking met de normaal verschuldigde vergoedingen, zijn vermeerderd met enerzijds 25 % en anderzijds een bedrag dat overeenkomt met twee maandlonen, hierna „problematisch punt 6" genoemd.

v) OA blijkt nog steeds niet volkomen vrij te zijn in het uitstippelen en organiseren van haar net. Olympic Aviation, de binnenlandse dochteronderneming, is gedwongen zes à zeven niet-rendabele kleine verbindingen tussen het Griekse vasteland en de Griekse eilanden te exploiteren, waarvoor geen openbaredienstverplichtingen zijn opgelegd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes [1] hierna „problematisch punt 7" genoemd.

vi) OA vervoert vertegenwoordigers van de Griekse pers tegen een uiterst lage prijs, vergeleken met de kosten van deze activiteit. Hoewel Griekenland OA niet formeel deze last oplegt (waarvan de kosten op 1,5 miljard GRD per jaar worden geraamd), was de Commissie van mening dat een dergelijke abnormale situatie door een werkelijk autonome onderneming niet zou worden bestendigd, hierna „problematisch punt 8" genoemd.

vii) De regering en de Griekse burgerluchtvaartautoriteit hebben tot dusver nagelaten de vliegbiljetten te betalen welke OA voor hun ambtenaren en andere personeelsleden en voor hun politieke staf heeft verstrekt. De Commissie was van mening dat de niet-vereffening van deze schuld van een aanhoudende afhankelijkheidsrelatie tussen de Griekse staat en de nationale luchtvaartmaatschappij getuigt, hierna „problemaisch punt 9" genoemd.

b) De toezegging om OA een fiscaal statuut van naamloze vennootschap te geven dat vergelijkbaar is met dat van de Griekse ondernemingen naar gemeen recht, op voorwaarde dat OA wordt vrijgesteld van de eventuele belastingen die de in artikel 1, onder c), van de eerste beschikking bedoelde kapitaalverhogingen zouden kunnen treffen (artikel 1, onder c), van de eerste beschikking).

[1] PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

i) In artikel 1, onder 1), van wet nr. 2271/94 is bepaald dat „de winsten van de boekjaren 1994, 1995, 1996 en 1997 van OA en van de naamloze vennootschap Olympic Aviation van elke vorm van belasting of andere openbare heffing zijn vrijgesteld, voorzover deze voornamelijk uit de boekhoudkundige herstructurering van de balans overeenkomstig het goedgekeurde saneringsplan voortvloeien, mits deze winsten ter beschikking worden gesteld voor de herstructurering van het kapitaal en de reorganisatie van het bedrijf". Deze bepaling gaat veel verder dan de in artikel 1, onder c), van de eerste beschikking bedoelde vrijstelling. Aangezien namelijk de omzetting van de schuld van de maatschappij in kapitaal voor een bedrag van 64 miljard GRD en de onderscheiden kapitaalinjecties voor een totaal bedrag van 54 miljard GRD op het stuk van de belastingheffing op vennootschappen geen enkel rechtstreeks effect hebben, geldt de betrokkken vrijstelling uitsluitend voor de belastingheffing op de uitzonderlijke winst die, alleen voor het jaar 1994, uit de wegneming van de schuldenlast van OA ten belope van 427 miljard GRD voortvloeit. De Commissie was van mening dat de algemene draagwijdte van de vrijstelling als bedoeld in artikel 1, onder 1), van wet nr. 2271/94 het bijgevolg onmogelijk maakt OA te beschouwen als een naamloze vennootschap met een fiscaal statuut dat voor de jaren 1995, 1996 en 1997 met dat van Griekse ondernemingen naar gemeen recht te vergelijken is, hierna „problematisch punt 10" genoemd.

ii) Hetzelfde geldt voor de vrijstelling als bedoeld in artikel 1, punt j), van wet nr. 2271/94 dat luidt dat „OA van elke provisie, belasting of andere heffing die aan de staat of aan derden moet worden betaald, is ontheven en is vrijgesteld van alle andere extra lasten" welke voortvloeien uit door de Griekse staat verleende leninggaranties en uit kapitaalverhogingen (zaak 9). De bij artikel 1, onder c), van de eerste beschikking verleende vrijstelling geldt enerzijds uitsluitend voor belastingheffingen en niet voor alle lasten waaraan de onderneming kan zijn onderworpen en anderzijds heeft die vrijstelling alleen betrekking op herkapitalisatieoperaties en niet op het verlenen van staatsgaranties, hierna „problematisch punt 11" genoemd

c) De toezegging om vóór 31 december 1994 de tussen de Griekse staat en OA gesloten overeenkomsten in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het derde pakket van liberaliseringsmaatregelen [1] (artikel 1, onder d), van de eerste beschikking).

i) Het presidentieel decreet dat een einde maakt aan de voorkeursrechten, die OA tot 31 december 1995 voor exploitatie van de binnenlandse verbindingen op het Griekse vasteland genoot, is nog steeds niet inwerkinggetreden. De Commissie was van oordeel dat de handhaving van nationale wetgeving die strijdig is met Verordening (EEG) nr. 2408/92, erop neerkomt dat Griekenland de bovengenoemde toezegging niet nakomt, hierna „problematisch punt 12" genoemd.

ii) Voorts blijkt dat Griekenland nog geen einde heeft gemaakt aan het voorkeursrecht van OA voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten tussen punten op het Griekse vasteland, waartussen zij vóór 1 januari 1993 geen verbindingen onderhield of waartussen zij vanaf die datum geen verbindingen heeft onderhouden, met name verbindingen waarvan de exploitatie een seizoensgebonden karakter heeft. Volgens de Commissie komt dit neer op het niet-nakomen van de bovengenoemde toezegging alsook van de in artikel 1, onder u), van de eerste beschikking bedoelde toezegging welke inhoudt dat de Griekse regering, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2408/92, voor OA geen exclusieve concessie handhaaft op die vaste verbindingen binnen het Griekse vasteland die vóór januari 1993 niet door OA werden geëxploiteerd of die sedertdien niet onderbroken door OA zijn geëxploiteerd, hierna „problematisch punt 13" genoemd.

d) De toezegging geen verdere steun te verstrekken aan OA, in welke vorm dan ook, overeenkomstig het Gemeenschapsrecht (artikel 1, onder e), van de eerste beschikking).

i) In artikel 2, lid 12, onder a), van wet nr. 2271/94 is bepaald dat „de afkoopkosten van de militaire dienst en de voor-

[1] Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1); Verordening (EEG) nr. 2408/92, zie voetnoot 3, en Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad inzake tarieven voor luchtdiensten (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 15).

afgaande dienstjaren als bedoeld in lid 2 en de vergoedingen als bedoeld in lid 4 en lid 7, onder b), van dit artikel ten laste zijn van de staatsbegroting tot een bedrag van 11 miljard GRD". Volgens de Commissie moet dit bedrag worden beschouwd als steun, aangezien de staat rechtstreeks kosten voor zijn rekening neemt die normalerwijze door OA moeten worden gedragen. Die steun is van invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten en vervalst de concurrentie, gezien zowel de internationale dimensie van het luchtvervoer als het feit dat het uitsluitend OA ten goede komt. Het gaat bijgevolg om staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag en van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst, hierna „problematisch punt 14" genoemd.

ii) Zoals hierboven vermeld, is OA voor de jaren 1995, 1996 en 1997 vrijgesteld van elke vorm van belasting of andere openbare heffing. OA is eveneens ontheven van alle belastingen en andere lasten met betrekking tot de leninggaranties. De Commissie was van mening dat deze specifieke maatregelen voor OA eveneens nieuwe steunmaatregelen van de staat vormen aangezien deze, zoals al eerder is uiteengezet, geenszins onder artikel 1, onder c), van de eerste beschikking vallen, hierna „problematisch punt 15" genoemd.

iii) Ten slotte heeft OA sinds Griekenland in kennis is gesteld van de eerste beschikking geen landings- en parkeerrechten voor de Griekse luchthavens betaald. Hoewel de luchtvaartmaatschappij niet formeel daarvan is vrijgesteld en die onbetaalde rechten als schulden op het passief van de onderneming zijn geboekt, is de vrijstelling van dergelijke rechten, zoals bij artikel 5, leden 1 en 2, van het Griekse decreet nr. DII/35502/15316 van 16 september 1994 aan OA verleend, niet formeel ingetrokken, hierna „problematisch punt 16" genoemd.

e) De toezegging om het beginsel te aanvaarden dat andere luchtvaartmaatschappijen dan OA vergunning kunnen krijgen diensten te onderhouden tussen Griekenland en niet tot de EER behorende landen en derhalve over te zullen gaan tot aanwijzingen of meervoudige aanwijzingen uitsluitend op basis van de eigen merites van iedere aanvraag (artikel 1, onder o), van de eerste beschikking).

Het presidentieel decreet dat een einde maakt aan het voorkeursrecht van OA op exclusieve exploitatie van geregelde internationale luchtdiensten (voor passagiers, vracht en post) onder Griekse vlag tussen Griekenland en niet tot de EER behorende landen, is nog steeds niet inwerkinggetreden. Het gaat om hetzelfde decreet als dat waarbij het voorkeursrecht van OA op binnenlandse verbindingen in Griekenland wordt afgeschaft (zoals bedoeld onder c), i)). Volgens de Commissie komt dit uitstel sinds de kennisgeving van de eerste beschikking neer op niet-nakoming van de genoemde toezegging, hierna „problematisch punt 17" genoemd.

(7) In het licht van het bovenstaande was de Commissie van mening dat, hoewel OA zich zeer behoorlijk leek te herstellen overeenkomstig het plan waarop de eerste beschikking was gebaseerd, het niet nakomen door de Griekse regering van verscheidene toezeggingen die aan de goedkeuring van de steun waren gekoppeld, twijfel doet rijzen over de verdere verenigbaarheid van deze steunmaatregel met de bepalingen van artikel 92 van het Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst. Deze nieuwe omstandigheden verstoorden namelijk het evenwicht dat in de eerste beschikking was bereikt. De goedkeuring voor de steun komt derhalve op losse schroeven te staan. De Commissie was dan ook van mening dat zij de steunmaatregelen opnieuw diende te bezien, teneinde een nieuwe beschikking te geven die eventueel afwijkt van die welke op 7 oktober 1994 is gegeven.

(8) De procedure werd eveneens ingeleid omdat de Commissie ernstige twijfel had over de verenigbaarheid met de bepalingen van artikel 92 van het Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst van de door haar ontdekte nieuwe onaangemelde steun in de vorm van een bedrag van 11 miljard GRD dat de Griekse staat voor zijn rekening neemt, van fiscale ontheffingen voor de periode 1995–1997 en voor leninggaranties, van vrijstellingen van lasten van niet-fiscale aard waaraan kapitaalverhogingen kunnen zijn onderworpen en van een eventuele vrijstelling van landings- en parkeerrechten.

(9) Bij brief van 31 mei 1996 heeft de Commissie Griekenland in kennis gesteld van haar besluit de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden en verzocht zij het formeel zijn opmerkingen in te dienen. Bij deze brief heeft de Commissie Griekenland voorts eraan herinnerd dat op grond van artikel 93, lid 3, van het Verdrag geen steunmaatregelen ten uitvoer mogen

worden gelegd alvorens de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag tot een definitieve beslissing heeft geleid. Op grond daarvan mochten de resterende kapitaalinjecties van 23 miljard GRD en 12 miljard GRD niet worden uitgevoerd en mochten de resterende staatsgaranties ten bedrage van 378 miljoen USD niet worden verleend. Deze brief werd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* [1] bekendgemaakt en de overige lidstaten en andere belanghebbenden werden eveneens verzocht hun opmerkingen in te dienen.

III

(10) Bij brief van 1 juli 1996 heeft Griekenland zijn opmerkingen ingediend in antwoord op de brief van de Commissie van 31 mei 1996 waarbij het in kennis werd gesteld van het besluit tot inleiding van de procedure.

(11) In de eerste plaats verklaarden de Griekse autoriteiten dat, ondanks de inleiding van de procedure met betrekking tot de aanvankelijk in 1994 goedgekeurde steunmaatregelen, Griekenland het recht had de voor 1995, 1996 en 1997 geplande kapitaalinjecties uit te voeren. Artikel 1, onder i), van de eerste beschikking houdt namelijk de toezegging van Griekenland in niet tot deze kapitaalverhogingen over te gaan, voorzover de doelstellingen van het herstructureringsplan niet zijn gehaald en zegt niets over het niet-nakomen van de toezeggingen.

(12) In de tweede plaats leverden de Griekse autoriteiten gedetailleerde opmerkingen op de problematische punten in verband met de nakoming van de toezeggingen.

(13) Na de inleiding van de procedure hebben de Britse en de Deense regering en belanghebbende partijen, waaronder British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, IACA (International Air Carrier Association (Internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen)), ACE (European Community Air Carrier Association (een vereniging van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap)), ADL (een vereniging van Duitse chartermaatschappijen), hun opmerkingen terzake ingediend. Met uitzondering van de door OA ingediende opmerkingen, waren alle partijen het eens met het besluit van de Commissie om de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden en zij hebben in verband met de in de desbetreffende beschikking uitgesproken twijfels een aantal punten aan de orde gesteld.

(14) In hun opmerkingen hebben de staten die hebben gereageerd, erop gewezen dat in de context van toenemende concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt voor luchtvervoer na de inwerkingtreding van het derde pakket van liberaliseringsmaatregelen per 1 januari 1993 de Verdragsregels inzake staatssteun strikt moeten worden toegepast. Zodoende moet worden gewaarborgd dat de toezeggingen waarvan de verenigbaarheid van een steunmaatregel met de gemeenschappelijke markt afhankelijk is, werkelijk worden nagekomen. De procedure dient te worden ingeleid wanneer een lidstaat deze toezeggingen niet nakomt, zoals in het onderhavige geval, waarbij het in de beschikking van de Commissie van 7 oktober 1994 bereikte evenwicht is verbroken. Met name de toezegging geen verdere steun te verlenen is een zeer belangrijke voorwaarde. De regering van het Verenigd Koninkrijk voegde daaraan toe dat, indien Griekenland de toezeggingen werkelijk niet is nagekomen, de reeds toegestane steun behoort te worden teruggevorderd. De Deense regering beklemtoonde harerzijds het feit dat voor de nieuwe steunmaatregelen geen afwijking mag worden toegestaan, aangezien zij niet aan de eisen van het „beginsel van een investeerder in een markteconomie" kunnen voldoen en aangezien er zich geenszins voor OA externe en niet te voorziene uitzonderlijke omstandigheden voordoen die deze nieuwe steunmaatregelen zouden kunnen rechtvaardigen.

(15) Deze punten komen eveneens in uiteenlopende mate voor in de opmerkingen van de overige belanghebbenden, die in verband met de tekortkomingen van Griekenland ten aanzien van de toezeggingen bovendien nog op andere aspecten wijzen.

(16) Met uitzondering van OA, beklaagden alle belanghebbenden zich over het monopolie van Olympic Airways voor de grondafhandeling voor derden op Griekse luchthavens, dat in een duur geprijsde dienstverlening van slechte kwaliteit resulteert. Bovendien beweren zij dat de dienstverlening van OA voor de eigen vluchten veel beter is dan die welke de concurrenten wordt geboden, waardoor deze duidelijk worden gediscrimineerd. SAS vroeg de onmiddellijke liberalisering van de grondafhandelingsdiensten in Griekenland teneinde het evenwicht van de eerste beschikking te herstellen.

[1] Zie voetnoot 1, pagina 1.

(17) Sommige belanghebbenden wezen erop dat, in weerwil van hetgeen de Griekse autoriteiten in de eerste beschikking beweerden, de eigen grondafhandeling in Griekenland in de praktijk niet volledig is geliberaliseerd. Lufthansa deelde mede dat zij op haar aanvraag om een vergunning voor eigen grondafhandeling op de luchthaven van Athene-Hellenikon sinds januari 1996 geen antwoord van de Griekse burgerluchtvaartautoriteit heeft ontvangen. British Airways vermeldde de voortdurende moeilijkheden waarmee zij werd geconfronteerd om in de eigen grondafhandeling van haar vluchten te voorzien.

(18) Lufthansa wees voorts erop dat de door OA ontvangen steun de concurrentie op de routes tussen Duitsland en Griekenland vervalst, daar OA zijn tarieven op deze routes heeft verlaagd.

(19) ACE eiste dat een einde werd gemaakt aan de vrijstelling van de Griekse eilanden van de toepassing van het derde pakket, teneinde het evenwicht van de eerste beschikking te vrijwaren.

(20) ADL wees erop dat chartervluchten van luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap tussen andere lidstaten en de Griekse eilanden nog steeds aan belangrijke beperkingen zijn onderworpen uit hoofde van een Griekse verordening van 1 maart 1996. Deze luchtvaartmaatschappijen kunnen bijgevolg geen biljetten voor enkele reizen verkopen, noch vracht vervoeren, met uitzondering van landbouwproducten, kranten en tijdschriften. ADL benadrukte verder dat deze beperkingen niet voor OA golden. Het verzocht eveneens om de toepassing van het derde pakket op de Griekse eilanden.

(21) OA diende opmerkingen in die grotendeels overeenstemmen met die van Griekenland.

(22) Griekenland is bij brief van 30 juli 1996 van al deze opmerkingen in kennis gesteld.

IV

(23) De opmerkingen van de belanghebbenden brachten nog twee betwiste punten naar voren die het evenwicht van de eerste beschikking nog verder op losse schroeven stellen:

a) De bij de Griekse verordening van 1 maart 1996 vastgestelde beperkingen met betrekking tot niet-geregelde luchtdiensten naar de Griekse eilanden zijn onverenigbaar met de toezegging van Griekenland om zich naar de definitie van niet-geregelde luchtdiensten te voegen, zoals deze onrechtstreeks uit de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2408/92 voortvloeit, met name de niet-geregelde diensten geen beperkingen op te legen, zoals het verbod op de „seat only" op de retourvluchtbiljetten, het verbod om vracht of post te vervoeren en de eis van een minimumverblijfsduur (artikel 1, onder r), van de eerste beschikking). De Commissie was bovendien bezorgd over het feit dat deze beperkingen niet voor OA zouden gelden, dat dan een voorkeursbehandeling zou genieten die een discriminatie inhoudt, hierna „problematisch punt 18" genoemd.

b) Hoewel artikel 1 van de eerste beschikking geen specifieke toezegging van Griekenland inhoudt met betrekking tot de eigen grondafhandeling op Griekse luchthavens, wordt in de eerste beschikking verklaard dat „de Commissie genoegen neemt met de verzekering van de Griekse autoriteiten dat op deze luchthavens volledige eigen grondafhandeling is toegestaan" als alternatief voor de povere kwaliteit van de dienstverlening door OA in het kader van haar monopolie van grondafhandelingsdiensten voor derden. De Commissie heeft bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de steun met deze verzekering rekening gehouden.

De praktische moeilijkheden of zelfs de onmogelijkheid voor een aantal luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap voor de eigen grondafhandeling van hun vluchten op Griekse luchthavens te zorgen komen volgens de Commissie in de praktijk erop neer dat de eigen grondafhandeling op Griekse luchthavens niet volledig is toegestaan. Een verder bewijs daarvan werd geleverd door informatie die de vereniging van Griekse luchtvaartmaatschappijen op 11 juni 1996 heeft verstrekt, volgens welke de Griekse burgerluchtvaartautoriteit tot dusver geen antwoord heeft gegeven op de aanvragen voor eigen grondafhandeling die in december 1995 door Venus Airlines voor Kos, Cronus Airlines voor Thessaloniki en KAL voor Heraklion en Rhodos zijn ingediend, hierna „problematisch punt 19" genoemd.

(24) De Commissie heeft de aandacht van Griekenland op deze nieuwe betwiste punten gevestigd en bij brieven van 4 juli 1996 en van 7 augustus 1996 om informatie terzake verzocht.

(25) De Commissie heeft bovendien, na een nader onderzoek van het statuut van OA volgens de Griekse wet in samenwerking met een gespecialiseerd jurist, nog een schending vastgesteld van de toezegging van Griekenland om aan OA geen verdere steun te verlenen, in welke vorm dan ook (artikel 1, onder e), van de eerste beschikking). In artikel 2, lid 4, van wet nr. 2271/94 is bepaald dat de afvloeiingsuitkeringen aan OA-personeel dat bereid is vervroegd uit te treden onder de voorwaarden die door diezelfde bepaling zijn vastgesteld, niet aan een gewone, maar aan een preferentiële inkomstenbelasting zijn onderworpen. Dit preferentiële stelsel vormt een stimulans voor het personeel om de luchtvaartmaatschappij te verlaten en stelt OA bijgevolg in staat de door het herstructureringsplan beoogde personeelsinkrimping tot stand te brengen. Op deze grondslag vormt het een steunmaatregel, aangezien de staat in feite rechtstreeks kosten voor zijn rekening neemt die anders door OA zouden moeten worden gedragen om hetzelfde doel te bereiken. Deze steun is van invloed op het handelsverkeer tussen lidstaten en vervalst de concurrentie gezien de internationale dimensie van het luchtvervoer en het feit dat alleen OA daarvan voordeel geniet. Het vormt derhalve staatssteun in de zijn van artikel 92, lid 1, van het Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst, hierna „problematisch punt 16 bis" genoemd.

(26) Ten slotte heeft het onderzoek naar het statuut van OA eveneens uitgewezen dat de onvereffende schuld van de Griekse staat tegenover OA uit onbetaalde diensten bestaat die niet alleen aan de Griekse burgerluchtvaartautoriteit zijn verstrekt, maar ook aan verschillende andere overheidsinstellingen zoals ministeries, regeringsdiensten en overheidsondernemingen. Afgezien van de staatsschuld staan ook de Griekse politieke partijen bij OA zwaar in het krijt (zie het reeds vermelde problematische punt 9).

(27) De Commissie heeft op 4 december 1996 Griekenland een brief gezonden met een verzoek om informatie over alle punten betreffende schending van de toezeggingen, zoals vastgesteld in de beschikking van de Commissie van 30 april 1996 betreffende de inleiding van de procedure, alsook over de bovengenoemde nieuwe problematische punten.

V

(28) In 1997 hebben de Commissie en de Griekse autoriteiten verder contact gehouden en informatie uitgewisseld.

(29) Op 13 juni 1997 heeft de Commissie de vertegenwoordigers van de Griekse regering erop geattendeerd dat, gezien de tijd die sinds haar besluit tot instelling van de procedure (veertien maanden) was verstreken en gezien het feit dat het herstructureringsplan waarop de eerste beschikking was gebaseerd, in 1997 ten einde liep, de Commissie een bevestiging verwachtte dat de doelstellingen van het plan door OA waren bereikt en dat de luchtvaartmaatschappij weer rendabel was. Griekenland heeft medegedeeld dat bij de Commissie een verslag terzake zal worden ingediend.

(30) Op 20 augustus 1997 heeft Griekenland bij de Commissie een verslag betreffende de financiële resultaten van OA voor de periode 1995–1997 ingediend, dat financiële prognoses tot 2001 inhield. Overeenkomstig artikel 1, onder g), van de eerste beschikking heeft de Commissie in overleg met Griekenland een onafhankelijk adviesbureau (Deloitte & Touche) aangewezen om de uitvoering van het plan en de geboekte vooruitgang te beoordelen. Het adviesbureau heeft op 10 november 1997 zijn rapport ingediend. Het rapport was gebaseerd op de gecontroleerde rekeningen van OA voor 1996 en op de voorlopige rekeningen voor 1997.

(31) Uit het rapport is gebleken dat, hoewel OA verder alles in het werk had gesteld om weer rendabel te worden, de doelstellingen van het herstructureringsplan niet zijn bereikt.

(32) In de eerste plaats bleef sinds 1995 de nettowinst weliswaar stijgen, maar trager dan verwacht (van 9,9 miljard GRD in 1995 tot een raming van 14,6 miljard GRD voor 1997, terwijl het plan een stijging van 13,9 miljard GRD in 1995 tot 29,6 miljard GRD in 1997 verwachtte). OA is in negatieve zin beïnvloed door de hoger dan verwachte koers van de US-dollar. De effecten van deze situatie werden echter grotendeels gecompenseerd door de hoger dan verwachte groei van de markten waarop OA actief was (5,5 % tegenover de oorspronkelijk geraamde 3 %) en door boekhoudkundige aanpassingen. Een meer gedetailleerde analyse wees uit dat de luchtvaartactiviteiten van OA in feite nog steeds verliesgevend waren en dat zonder de bijdrage van de grondafhandelingsactiviteiten, die gezien het monopolie van OA belangrijke inkomsten blijven genereren (40,9 miljard GRD in 1996 en een raming van 40 miljard GRD voor 1997), de luchtvaartmaatschappij verlies zou lijden.

(33) In de tweede plaats waren bepaalde herstructureringsmaatregelen van het plan niet volledig uitgevoerd of zij hadden niet het verwachte resultaat opgeleverd. Dit was met name het geval voor de personeelsinkrimping en de wijziging van de arbeidsregelementen, de reorganisatie van de structuur van de maatschappij, de totstandbrenging van een betrouwbaar en allesomvattend „Management Information System" en in mindere mate voor de reorganisatie van het net. OA was bijgevolg niet erin geslaagd de operationele doelstellingen van het plan te verwezenlijken. De personeelskosten waren ver boven de prognoses gestegen en bleven dus veel zorgen baren. Ondanks een vermindering van het aantal personeelsleden zijn de personeelskosten van 1995 tot 1995 aanzienlijk toegenomen. De personeelsproductiviteit vormde eveneens een reden tot bezorgdheid, omdat deze duidelijk lager bleef dan die van de andere luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap die lid zijn van de Association of European Air Carriers (AEA).

(34) Hoewel OA voorlopig rendabel bleef, was het derhalve duidelijk dat in samenhang met de komende liberalisering van de grondafhandelingsactiviteiten in de Gemeenschap (die werd ingevoerd bij Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap [1]), de rentabiliteit op lange termijn alleen kon worden bewerkstelligd indien de luchtvaartmaatschappij ervoor kon zorgen dat de luchtvaartactiviteit winstgevend was. Dit was niet het geval, daar het OA nog steeds aan een echte concurrerende structuur ontbreekt waarbij de kosten (met name de arbeidskosten), in overeenstemming zijn met de inkomsten. De vraag of de luchtvaartmaatschappij in staat is de aanzienlijke investeringen te doen in verband met de vernieuwing van de vloot en de verhuizing naar de nieuwe luchthaven van Athene te Spata, vormde eveneens een reden tot ernstige bezorgdheid. Deze beide problemen vormden voor de levensvatbaarheid van OA duidelijk belangrijke uitdagingen op middellange termijn. Ten slotte diende de luchtvaartmaatschappij tevens rekening te houden met de beperking die het gevolg was van het feit dat de laatste twee kapitaalverhogingen die oorspronkelijk voor januari 1996 en januari 1997 waren gepland en de staatsgaranties ten bedrage van 378 miljard GRD wegens de inleiding van de procedure vooralsnog geblokkeerd bleven.

(35) Het was dan ook duidelijk dat OA enerzijds die herstructureringsmaatregelen waarvoor nog geen aanzet was gegeven, diende uit te voeren en anderzijds het plan diende bij te werken en in aanvullende herstructureringsmaatregelen diende te voorzien. Deze aanvullende maatregelen waren noodzakelijk om rekening te houden met de huidige financiële situatie van OA en de financiële gevolgen van de bovengenoemde uitdagingen en beperkingen waarmee de luchtvaartmaatschappij werd geconfronteerd.

(36) Op 21 november 1997 heeft de Commissie de bevindingen aan het bestuur van OA medegedeeld. Het bestuur van OA was het in grote lijnen met deze bevindingen eens en heeft erop gewezen dat men doende was het herstructureringsplan bij te werken op basis van een rapport dat werd opgesteld door een door OA aangezocht financieel adviesbureau (Mc Kinsey).

(37) In december 1997 besloot de Griekse regering evenwel het managementteam van OA te vervangen. In januari 1998 trad een nieuw managementteam aan dat met het ontwerpen van het herziene herstructureringsplan begon. Dit herziene plan diende te worden gebaseerd op nieuwe arbeidsreglementen waarover de luchtvaartmaatschappij en de 17 vakbonden die het personeel vertegenwoordigen, het eens moesten worden. Verwacht werd dat Griekenland het herziene plan in april 1998 aan de Commissie zou voorleggen.

(38) Na een negatieve reactie van de vakbonden die de voorgestelde nieuwe arbeidsreglementen verwierpen, is OA niet erin geslaagd het herziene herstructureringsplan in de geplande definitieve vorm te gieten. Eind maart 1998 maakte de luchtvaartmaatschappij een ernstige sociale crisis door die de activiteiten sterk heeft verstoord. Terzelfdertijd bleek zij te worden geconfronteerd met ernstige liquiditeitsmoeilijkheden, omdat vooruitbetalingen dienden te worden verricht voor de vliegtuigen die voor de vernieuwing van de vloot waren besteld, zonder dat evenwel in de financiering daarvan was voorzien, omdat geen staatsgaranties beschikbaar waren. Aan de sociale crisis kwam een einde toen Griekenland overeenkomstig de Griekse wet besloot de toepassing van de door OA voorgestelde arbeidsreglementen op te leggen krachtens wet nr. 2602/98 die op 8 april 1998 door het Griekse Parlement werd aangenomen.

(39) Sinds februari 1998 zijn de Commissie, de Griekse autoriteiten en OA voortdurend in contact gebleven en hebben zij over alle problemen in verband met de zaak (waaronder de herzie-

[1] PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36

ning van het herstructureringsplan) informatie uitgewisseld. Deze contacten omvatten vergaderingen in Athene en te Brussel op 19 februari 1998, 16 maart 1998, 30 april 1998 en op 5, 9, 22 en 29 juni 1998.

(40) Bij brieven van 3 juli 1998 en van 6 juli 1998 heeft Griekenland bij de Commissie een herzien herstructureringsprogramma voor OA ingediend alsmede aanvullende informatie verstrekt over de nakoming van de toezeggingen en over de bijkomende problematische punten die de Commissie in haar brief van 4 december 1996 had aangegeven.

VI

(41) Op basis van alle informatie die de Griekse autoriteiten na de instelling van de procedure hebben verstrekt, met name bij brieven van 28 mei 1998, van 3 en van 6 juli 1998 en op de verschillende vergaderingen, biedt de situatie met betrekking tot enerzijds de toezeggingen en de bijkomende problematische punten die de Commissie heeft geopperd, en anderzijds het herziene herstructureringsplan het volgende beeld:

De toezeggingen en de bijkomende problematische punten die de Commissie heeft geopperd

(42) Met betrekking tot de in artikel 1 van de eerste beschikking vermelde toezeggingen:

a) De toezegging van de Griekse regering zich in de toekomst niet meer in het bestuur van OA te mengen dan haar positie als aandeelhoudster haar strikt genomen toestaat (artikel 1, onder b), van de eerste beschikking).

i) Met betrekking tot de benoeming van de leden van de raad van bestuur van de dochterondernemingen van OA heeft de Commissie van de Griekse autoriteiten de formele verzekering gekregen dat dit een aangelegenheid is die tot de uitsluitende bevoegdheid van het bestuur van het OA-bestuur behoort (problematisch punt 1).

ii) Met betrekking tot de voortdurende inmenging van het OA-bestuur in het dagelijkse beheer van de luchtvaartmaatschappij (problematisch punt 1) heeft de Commissie van de Griekse autoriteiten de formele verzekering gekregen dat naar Grieks recht de taak van het bestuur tot de algemene beleidslijnen van de maatschappij beperkt blijft.

iii) Met betrekking tot de omslachtige administratieve indienstnemingsprocedure als bedoeld in de artikelen 1–24 van wet nr. 2190/94 (problematisch punt 3) werd de Commissie in kennis gesteld van de Griekse wet nr. 2527/97 die in een speciale afwijkende procedure voor OA-seizoenpersoneel voorziet. Dienovereenkomstig kan OA zonder bijkomende procedure rechtstreeks seizoenpersoneel uit een reservelijst in dienst nemen.

iv) Met betrekking tot de goedkeuring van arbeidsreglementen voor het OA-personeel bij presidentieel decreet (problematisch punt 4) hebben de Griekse autoriteiten de Commissie formeel bevestigd dat deze procedure slechts eenmaal in het kader van wet nr. 2271/94 werd toegepast en dat sinds 31 januari 1995 de gewone regeling overeenkomstig het Griekse arbeidsrecht geldt. De Griekse autoriteiten hebben voorts erop gewezen dat het overigens gebruikelijk is dat de staat de door de sociale partners gesloten overeenkomsten inzake arbeidsreglementen bij een wettelijke bepaling bekrachtigt.

v) Met betrekking tot de speciale regeling volgens wet nr. 2366/95 voor OA (betwist punt 5) en het feit dat wet nr. 2271/94 de arbeidsvoorwaarden voor OA en de voorwaarden voor vrijwillige uittreding bepaalde (problematisch punt 6), was deze procedure noodzakelijk om de uit het herstructureringsprogramma van OA voortvloeiende wijzigingen door te voeren. De overeenkomstige bepalingen van wet nr. 2271/94 vormden in feite een essentieel onderdeel van het plan.

vi) Met betrekking tot de vrijheid van OA om haar net uit te stippelen en te organiseren (problematisch punt 7) hebben de Griekse autoriteiten erop gewezen dat op OA niet de verplichting rust zes à zeven kleine binnenlandse routes te exploiteren. Dit werd ook nog door OA

zelf bevestigd waarbij deze erop wees dat zij volledig vrij is te besluiten welke routes zij al of niet wenst te exploiteren. In dit verband deelde de maatschappij mede dat de reorganisatie van het net deel uitmaakt van de follow-up van de herstructurering en op basis van commerciële overwegingen geschiedt.

vii) Met betrekking tot de voorwaarden voor het vervoer van vertegenwoordigers van de pers (problematisch punt 8) past OA sinds 1 juni 1998 nieuwe hogere tarieven toe. Deze zijn op de geldende IATA-regels gebaseerd.

viii) Met betrekking tot de vereffening van de respectieve schulden van de Griekse staat aan OA (problematisch punt 9) verstrekten de Griekse autoriteiten de volgende informatie en garanties:

— Op basis van een formele overeenkomst tussen de Griekse burgerluchtvaartautoriteit en OA worden alle door OA aan die autoriteit verstrekte diensten overeenkomstig het normale commerciële en prijsbeleid aan OA geleverd. De respectieve wederzijdse schulden van OA en de Griekse burgerluchtvaartautoriteit zijn verrekend. Op deze grondslag is OA 21,9 miljard GRD aan de Griekse burgerluchtvaartautoriteit verschuldigd (voornamelijk onbetaalde landings- en parkeerrechten uit het verleden). Dit bedrag zal vóór 31 december 1998 worden betaald. De Griekse burgerluchtvaartautoriteit is aan OA een bedrag van 375 miljoen GRD verschuldigd. De Griekse rechterlijke instanties zullen deze zaak beslechten.

— Sinds januari 1995 worden de reisbiljetten voor Griekse ambtenaren op dienstreis onder de normale commerciële en tariefvoorwaarden verstrekt.

— Alle staatsinstanties zijn begonnen hun schuld aan OA te betalen. De centrale regeringsagentschappen hebben reeds 5,78 miljard GRD betaald en naar schatting zal nog 2,63 miljard GRD worden betaald na bevestiging van de betrokken bedragen. De socialezekerheidsfondsen en andere staatsinstanties hebben reeds 228 miljoen GRD betaald en naar schatting zal nog 1,22 miljard GRD worden betaald na bevestiging van de betrokken bedragen. Indien de financiële situatie van deze instanties het hen niet toelaat om begrotingsredenen hun resterende schuld te voldoen, zal de staat voor die betalingen aan OA instaan. Alle staatsschulden zullen in elk geval vóór 31 december 1998 zijn vereffend.

— De schulden van particuliere lichamen die onder het toezicht van publiekrechtelijke lichamen en van openbare ondernemingen staan, zullen door OA met toepassing van de normale procedure voor de Griekse rechterlijke instanties worden gevorderd.

— De schulden van de politieke partijen aan OA, die 1,64 miljard GRD belopen, zullen overeenkomstig de bepalingen van wet nr. 2602/98 uiterlijk op 31 december 1999 worden vereffend. Daartoe zullen de desbetreffende bedragen op de staatsmiddelen die ter beschikking van de politieke partijen worden gesteld, in mindering worden gebracht.

b) De toezegging OA de fiscale status van een naamloze vennootschap te geven welke vergelijkbaar is met die van de Griekse vennootschappen naar gemeen recht (artikel 1, onder c), van de eerste beschikking).

— Met betrekking tot de draagwijdte van de belastingvrijstelling als bedoeld in artikel 1, onder 1), van wet nr. 2271/94 (betwist punt 10) hebben de Griekse autoriteiten de Commissie de schriftelijke bevestiging gegeven dat deze bepaling uitsluitend geldt voor de belastingheffing op de uitzonderlijke winst die voor het jaar 1994 uit de kwijtschelding van OA's schuld ten bedrage van 427 miljard GRD voortvloeit.

— Met betrekking tot de draagwijdte van de belastingvrijstelling als bedoeld in artikel

1, onder j), van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 11) hebben de Griekse autoriteiten bevestigd dat deze bepaling uitsluitend geldt voor belastingen betreffende de herkapitalisatie van OA en niet voor een andere vorm van heffingen of belastingen met betrekking tot de staatsgaranties.

c) De toezegging om vóór 31 december 1994 de tussen de Griekse staat en OA gesloten overeenkomsten in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het derde luchtvaartpakket (artikel 1, onder d), van de beschikking).

Met betrekking tot de vankrachtwording van het presidentieel decreet dat een einde maakt aan de voorkeursrechten van OA om diensten op het vasteland te exploiteren (problematisch punt 12) en de beëindigng van het exclusieve recht van OA om op het Griekse vasteland geregelde diensten te exploiteren die vóór 1 januari 1993 niet werden geëxploiteerd of die sedertdien niet door OA zijn geëxploiteerd (problematisch punt 13), verwezen de Griekse autoriteiten naar presidentieel decreet nr. 359 van 13 september 1996 dat op 19 september 1996 in werking is getreden. Dit presidentieel decreet maakt formeel een einde aan alle exclusieve en/of voorkeursrechten van OA voor de exploitatie van zowel diensten op het Griekse vasteland als diensten tussen Griekenland en niet EER-landen.

d) De toezegging aan OA geen verdere steun te verstrekken, in welke vorm dan ook, overeenkomstig het Gemeenschapsrecht (artikel 1, punt e), van de eerste beschikking).

i) Met betrekking tot de steun die wordt gevormd door het bedrag van 11 miljard GRD dat in artikel 2, lid 12, onder a), van wet nr. 2271/94 is vermeld (problematisch punt 14) en door de fiscale voorkeursbehandeling van de aan OA-personeel uitgekeerde afvloeiingsvergoedingen, zoals bedoeld in artikel 2, lid 4, van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 16 bis), hebben de Griekse autoriteiten erop gewezen dat de kosten van de fiscale voorkeursbehandeling op 2,2 miljard GRD werden geraamd. De Griekse autoriteiten hebben voorts bij brief van 6 juli 1998 de Commissie medegedeeld dat zij, gezien het feit dat de Commissie van oordeel was dat deze maatregelen nieuwe steun aan OA vormden, bereid waren het bedrag van het resterende gedeelte van de kapitaalinjectie die overeenkomstig het in 1994 door de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan moest worden uitgevoerd, met 13,2 miljard GRD te verminderen.

ii) Met betrekking tot de steun als bedoeld in artikel 1, onder 1) en j), van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 15) verwezen de Griekse autoriteiten naar het feit dat de juiste draagwijdte van de vrijstellingen van belasting en heffingen duidelijk was omschreven en geen andere steun inhield dan hetgeen uitdrukkelijk bij de eerste beschikking was toegestaan.

iii) Met betrekking tot de steun die wordt gevormd door het feit dat OA sinds de kennisgeving van de eerste beschikking geen landings- en parkeerrechten voor de Griekse luchthavens heeft betaald (problematisch punt 16), verwezen de Griekse autoriteiten naar presidentieel decreet nr. 138/97 van 13 juni 1997 waarbij de vrijstelling voor OA in dit verband krachtens decreet DII/35502/15316 formeel werd ingetrokken. Zij verwezen eveneens naar het feit dat het bedrag van de onbetaalde rechten die OA sinds 1 januari 1995 aan de Griekse burgerluchtvaartautoriteit is verschuldigd, vereffend met de schuld van de Griekse burgerluchtvaartautoriteit aan OA zal worden verrekend (zie problematisch punt 9).

e) De toezegging om het beginsel te aanvaarden dat andere luchtvaartmaatschappijen dan OA vergunning kunnen krijgen om diensten tussen Griekenland en niet-EER-landen te onderhouden en aanwijzingen en meervoudige aanwijzingen uitsluitend op basis van de eigen merites van iedere aanvraag te verrichten (artikel 1, onder o), van de eerste beschikking).

Met betrekking tot de inwerkingtreding van het decreet waarbij de exclusieve rechten van OA in dit verband worden ingetrokken (problematisch punt 17), verwezen de Griekse autoriteiten naar genoemd presidentieel decreet nr. 359 van 13 september 1996 dat op 19 september 1996 in werking is getreden. Dit presidentieel decreet maakt een einde aan alle exclusieve rechten van OA

met betrekking tot de exploitatie van diensten tussen Griekenland en niet-EER-landen.

f) De toezegging zich te voegen naar de definitie van niet-geregelde luchtdienst zoals deze onrechtstreeks uit de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2408/92 voortvloeit, met name de niet-geregelde diensten geen beperkingen op te leggen (artikel 1, onder r), van de eerste beschikking).

Met betrekking tot de afschaffing van bestaande beperkingen op het onderhouden van niet-geregelde verbindingen met de Griekse eilanden (problematisch punt 18) verwezen de Griekse autoriteiten naar de Griekse Verordening nr. D1/A/51328/2680 van 17 december 1997, waarbij de aanvankelijk bij die van 1 maart 1996 ingevoerde beperking voor het vrachtvervoer is opgeheven en die integraal voor alle luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap, OA inbegrepen, geldt.

(43) Met betrekking tot de eigen grondafhandeling (problematisch punt 19) verwezen de Griekse autoriteiten naar de wijziging van de Griekse verordening inzake de procedure voor het verlenen van vergunningen voor de eigen grondafhandeling, die op 4 november 1997 werd vastgesteld. Dienovereenkomstig is de Griekse burgerluchtvaartautoriteit thans verplicht binnen twee maanden op elke aanvraag te reageren. Indien geen antwoord is verstrekt wordt de aanvraag automatisch goedgekeurd en is de Griekse burgerluchtvaartautoriteit derhalve verplicht de vergunning te verlenen.

(44) De Griekse autoriteiten hebben de Commissie voorts meegedeeld dat aan Cronus Airlines voor de luchthavens van Thessaloniki, Athene en Heraklion een vergunning voor de eigen grondafhandeling is verleend. Aan de aanvraag van Venus Airlines voor Kos diende verder geen gevolg te worden gegeven daar de maatschappij de grondafhandelingsacitviteiten heeft gestaakt. De aanvragen van KAL, Air Greece en Avionic voor de luchthavens van Heraklion, Rhodos, Mtilini, Santorini en Thessaloniki, die aanvankelijk zijn geweigerd, worden thans opnieuw onderzocht. Met betrekking tot de door Lufthansa ingediende aanvraag deelden de Griekse autoriteiten mee dat deze thans wordt onderzocht en dat in dit kader en overeenkomstig de geldende procedure de luchtvaartmaatschappij om een audit van haar personeel en installaties is verzocht.

(45) Ten slotte wezen de Griekse autoriteiten de Commissie erop dat Richtlijn 96/67/EG inzake de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens in de Gemeenschap zich in de laatste fase voor de tenuitvoerlegging ervan bevindt en dat voor luchthavens die niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, het huidige Griekse stelsel zal blijven gelden. Volgens dit stelsel is eigen grondafhandeling volledig toegestaan. Vergunningen kunnen slechts op grond van objectieve beperkingen inzake ruimte en capaciteit of op basis van veiligheids- en beveiligingsoverwegingen worden geweigerd.

Het herziene herstructureringsplan

(46) Het herziene herstructureringsplan dat de Griekse regering bij de Commissie heeft ingediend, heeft betrekking op het tijdvak 1998–2002. Daarin is rekening gehouden met de eindresultaten van OA voor 1997 en met de voorlopige resultaten voor de eerste maanden van 1998. Uit deze resultaten blijkt dat de positie van OA verder is verslechterd vergeleken met de resultaten die in het op 20 augustus 1997 door Griekenland ingediende rapport zijn aangegeven. Terwijl in dat rapport een nettowinst ten belope van 14,6 miljard GRD voor 1997 wordt verwacht (tegenover 19,6 miljard GRD volgens het herstructureringsplan), heeft OA in werkelijkheid een nettoverlies van 6,8 miljard GRD geleden. Dit verlies is een rechtstreeks gevolg van een buitengewone salarisverhoging die werd toegestaan om de personeelsconflicten op te lossen. Deze verhoging leidde tot een stijging van de arbeidskosten met 19 % ten opzichte van 1996 (+ 25 miljard GRD).

(47) Het herziene herstructureringsplan voorziet niet in andere steunmaatregelen dan die welke bij de eerste beschikking zijn toegestaan. In verband met de vermindering van het resterende bedrag van de kapitaalverhoging die aan OA nog niet is toegestaan als tegenwicht voor de 13,2 miljard GRD aan nieuwe steun (zie de problematische punten 15 en 16 bis), voorziet het herziene plan echter slechts in een kapitaalverhoging van 21,8 miljard GRD in plaats van de oorspronkelijk geplande 35 miljard GRD.

(48) Met het herziene plan wordt de rentabiliteit op lange termijn van de luchtvaartmaatschappij beoogd door de volledige tenuitvoerlegging van de herstructureringsmaatregelen van het oorspronkelijke plan en door de tenuitvoerlegging

van aanvullende herstructureringsmaatregelen. Deze maatregelen zijn op twee doelstellingen gericht:

a) De reorganisatie van de kostenstructuur van de luchtvaartmaatschappij:

Het plan is in de eerste plaats gebaseerd op de nieuwe arbeidsreglementen, zoals bedoeld in wet nr. 2606/98 van 9 april 1998, die op basis van de aanbevelingen van een Mc Kinsey-rapport in nieuwe arbeidsvoorwaarden voorziet. Deze omvatten:

i) Algemene bevriezing van de lonen voor het tijdvak 1998–2000 en beperkte, op convergentie gerichte loonsverhogingen voor het tijdvak 2001–2002.

ii) Invoering van op internationale normen afgestemde arbeidstijden voor de bemanningsleden.

iii) Vermindering van het aantal arbeidsplaatsen (een duizendtal) en van hiërarchische niveaus (van 8 tot 4).

iv) Afschaffing van diverse vergoedingen die aan bepaalde personeelscategorieën werden verleend.

v) Vermindering van het aantal overuren, invoering van een flexibele dienstregeling die aan de operationele behoeften van de luchtvaartmaatschappij is aangepast, vermenging van de posten (dit alles voor het grondpersoneel).

vi) Afvloeiing van 1 300 personeelsleden via natuurlijk verloop en vermindering van het seizoenpersoneel met 30 %.

Deze maatregelen, waarvan met de tenuitvoerlegging reeds is begonnen, zullen OA in staat stellen de exploitatiekosten te verminderen.

b) Verbetering van de opbrengst:

Behalve de nieuwe arbeidsvoorwaarden die een positief effect op de productiviteit van de luchtvaartmaatschappij en dus op de opbrengst zullen hebben, voorziet het plan in de volgende maatregelen:

i) Verbetering en herdenking van het product in samenhang met de tenuitvoerlegging van een nieuwe marketingbeleid.

ii) Herdimensionering van het net door verhoging van de frequenties en ontwikkeling van de „hub" (draaischijf-)functie van Athene. De frequenties op de meest rendabele routes zullen worden opgevoerd en dienstverleningen zullen worden aangepast. De exploitatie van onrendabele routes zal worden gestaakt.

iii) Versterking van de vloot met nieuwe vliegtuigen die beter op de exploitatiebehoeften van OA zijn afgestemd en kosteneffectiever zijn. Het aantal vliegtuigen zal van 35 begin 1998 tot 40 in 2002 stijgen.

Op deze grondslag wordt verwacht dat de opbrengst van OA zal stijgen tot niveaus die door andere Zuid-Europese luchtvaartmaatschappijen worden bereikt waarvan de markten eveneens, zij het in mindere mate dan OA, door het seizoengebonden vakantieverkeer worden beïnvloed.

(49) Het plan voorziet eveneens in de gehele luchtvaartmaatschappij bestrijkende reorganisatie.

a) De rol van alle, niet tot de kernactiviteiten behorende activiteiten zal opnieuw worden bezien; zij zullen geleidelijk worden overgeheveld naar autonome dochterondernemingen teneinde tot betere resultaten te komen. In afwachting daarvan zal voor de afdelingen onderhoud, grondafhandeling en vracht een bedrijfsplan worden uitgewerkt.

b) De charteractiviteiten zullen met inschakeling van een gespecialiseerde luchtvaartmaatschappij, Macedonian Airlines, worden ontplooid.

(50) Het plan is gebaseerd op een belangrijk investeringsplan dat moet worden uitgevoerd zonder dat de aandeelhouder nieuw kapitaal inbrengt. Deze investeringen omvatten:

a) De aanschaf van twaalf nieuwe vliegtuigen ter vervanging van oudere, voor een totaalbedrag van 980 miljoen USD:

— In september en oktober 1998 zal de vloot worden aangevuld met twee A340 en in 1999 zullen daar nog twee bijkomen. Zij zullen de vier B747 vervangen die worden afgestoten (en die in het jaar 2000 moeten zijn verkocht). Gedurende de herstructureringsperiode kan de vloot, afhankelijk van de operationele behoeften, eventueel met nog een A340 worden uitgebreid.

— In jet jaar 2000 zullen acht B737 aan de vloot worden toegevoegd.

b) De verhuizing naar de nieuwe luchthaven van Athene te Spata in 2001, waarvan de kosten op 75 miljard GRD worden geraamd, waarvan naar verwachting ongeveer 35 miljard GRD zal worden gefinancierd door de vergoeding die de Griekse staat verleent voor het verlies van faciliteiten op de bestaande Hellenikon-luchthaven, die na het ingebruiknemen van Spata zal worden gesloten.

c) Aanvullende infrastructuurinvesteringen die noodzakelijk zijn voor de huidige operaties, waarvan het gemiddelde bedrag 10 miljard GRD per jaar beloopt.

(51) Voornaamste indicatoren en ratio's van de financiële prognoses:

	1998	1999	2000	2001	2002
Financiële indicatoren					
Omzet (×miljoen GRD)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Exploitatieresultaat na intrest (×miljoen GRD)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Winst voor belasting (×miljoen GRD)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Langetermijnschuld (×miljoen GRD)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Exploitatie-indicatoren					
Gemiddelde trajectlengte (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Bezettingsgraad	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Opbrengst (GRD/RPK ([1])) — Prijzen 1998	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Aantal werknemers (FTE's)	8 875	8 467	8 356	8 078	8 032
Totaal aantal vliegtuigen	35	37	40	40	40
Gemiddelde capaciteit van het net	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) RPK („Revenue passenger per kilometre"): Inkomsten passagier per kilometer.

	1998	1999	2000	2001	2002
Financiele ratio's					
Exploitatieresultaat / omzet	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Solvabiliteitscoëfficiënt	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Productiviteitsratio's					
ASK([1]) / Aantal werknemers	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Personeelskosten / ASK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Kosten cockpitbemanning / ASK	1,36	1,38	1,31	1,27	1,29
Kosten cabinepersoneel / ASK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Kostenverhoudingen					
Luchtvaartexploitatiekosten / ASK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Personeelskosten / Totale exploitatiekosten	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Kosten cockpitbemanning / luchtvaartexploitatiekosten	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Kosten cabinepersoneel / luchtvaartexploitatiekosten	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

([1]) ASK: „Available seat per kilometre": Beschikbare zitplaatskilometers.

(52) De bovenstaande cijfers zijn met name gebaseerd op de veronderstelling dat de luchtvaartinkomsten met 25,5 % zullen stijgen gedurende de looptijd van het plan (van 269 miljard GRD in 1998 tot 337,6 miljard GRD in 2002), terwijl de inkomsten van de grondafhandeling met 28,2 % zullen dalen (van 46,5 miljard GRD in 1998 tot 33,3 miljard GRD in 2002) ten gevolge van de liberalisering van deze activiteit. Het exploitatieresultaat zal naar verwachting in 1999 tot 21,2 miljard GRD stijgen. Het zal vervolgens in 2001 tot 1,6 miljard GRD dalen en zich in 2002 op 8,4 miljard GRD stabiliseren ten gevolge van de belangrijke investeringen die OA moet verrichten voor de verhuizing naar Spata en de vlootvernieuwing (verhoogde kosten van financiële en operationele leasing, rente- en afschrijvingskosten). De winst vóór belasting zal bijgevolg dezelfde trend volgen, maar gedurende de looptijd van het herziene plan positief blijven.

(53) Het herziene plan wordt aangevuld met een tenuitvoerleggingsplan dat het tijdschema voor de verschillende maatregelen aangeeft, alsook de kosten voor de tenuitvoerlegging en de tijdstippen en de bedragen van de geplande voordelen.

(54) In overleg met de Griekse autoriteiten heeft de Commissie het adviesbureau aangewezen dat het op 20 augustus 1997 door de Griekse autoriteiten ingediende rapport heeft gecontroleerd om de deugdelijkheid van het herziene herstructureringsplan te beoordelen. Het rapport van het adviesbureau werd op 16 juli 1998 bij de Commissie ingediend.

(55) Uit het rapport blijkt dat het herziene plan van OA realistisch is en OA in staat moet stellen om op middellange termijn opnieuw rendabel te worden.

(56) Naar verwachting zal OA in 1998 weer winstgevend worden, ook al werd de luchtvaartmaatschappij ten gevolge van de werkonderbrekingen in maart en april 1998 met 15 miljard GRD aan buitengewone kosten geconfronteerd. In 1999 zal dan de nettowinst (na belasting) stijgen tot 20,9 miljard GRD, een zeer bevredigend niveau. Ten gevolge van een sterke toename van de financiële kosten in verband met het vlootvernieuwingsprogramma en de daling van de inkomsten uit de grondafhandeling na de beëindiging van het OA-monopolie, zal de nettowinst (na belasting) dan dalen en zich aan het eind van het plan in 2002 op 3,9 miljard GRD stabiliseren.

(57) De verwachte daling van het nettoresultaat vanaf 2000 houdt in dat, teneinde na dat tijdstip rendabel te blijven, OA:

— daadwerkelijk de kosten, met name de arbeidskosten, op een lager niveau zal moeten houden met handhaving van het huidige activiteitsniveau gedurende de gehele looptijd van het plan en daarna. In dit verband beklemtoonde het rapport van het adviesbureau dat een verbeterd „Management Information System" is vereist, zodat de OA-directie voortdurend over een tijdige analyse beschikt van de totale exploitatiekosten en inkomsten, zodat het herziene plan eventueel met aanvullende maatregelen kan worden bijgestuurd. Deze aanvullende maatregelen moeten het effect van een eventueel tekort aan inkomsten tenietdoen en de arbeidskosten verder verlagen.

— ervoor zorgen dat de door de Griekse staat verleende vergoeding voor het verlies van investeringen op de Hellenikon-luchthaven werkelijk tijdig beschikbaar zal zijn voor de geplande investeringen die op de luchthaven te Spata moeten worden gedaan. Anders kan er een grotere kasgeldbehoefte ontstaan.

(58) In het licht van de hierboven samengevatte feitelijke gegevens kan de Commissie thans tot een definitieve beoordeling van deze zaak overgaan.

JURIDISCHE BEOORDELING

VII

(59) Krachtens artikel 92, lid 1, van het Verdrag en artikel 61, lid 2, van de EER-Overeenkomst zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm dan ook met staatsmiddelen bekostigde steun die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst.

(60) In deze zaak dient in het licht van die bepalingen het volgende te worden beoordeeld:

a) De door Griekenland aan OA verleende en nog te verlenen steun, die de Commissie aanvankelijk bij beschikking van 7 oktober 1994 had goedgekeurd en waarvoor zij op 30 april 1996 besloot de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden. Het betreft de volgende steunmaatregelen:

i) leninggaranties die op grond van artikel 6 van de Griekse wet nr. 96/75 tot 7 oktober 1994 aan OA werden verstrekt,

ii) nieuwe leninggaranties ten bedrage van 378 miljoen USD voor leningen die voor de aankoop van nieuwe toestellen vóór 31 december 1997 moesten worden aangegaan,

iii) verlichting van de schuldenlast van de luchtvaartmaatschappij met 427 miljard GRD,

iv) omzetting van de schuld van OA in kapitaal voor een bedrag van 64 miljard GRD,

v) een kapitaalinjectie van 54 miljard GRD in drie gedeelten van 19, 23 en 12 miljard GRD in, respectievelijk, 1995, 1996 en 1997.

b) De nieuwe, niet-aangemelde steunmaatregelen die Griekenland ten behoeve van OA heeft genomen en waarvoor de Commissie eveneens op 30 april 1996 besloot de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden, alsook de niet-aangemelde extra steun die de Commissie in de loop van deze procedure heeft ontdekt. Deze maatregelen omvatten:

i) de betaling door de staat van de afkoopkosten van de militaire dienst en van de

voorafgaande dienstjaren alsmede van de afvloeiingsvergoedingen die aan werknemers die bereid waren vervroegd uit te treden zijn uitgekeerd, ten belope van 11 miljard GRD, zoals bepaald in artikel 2, lid 12, onder a), van wet nr. 2271/94,

ii) de belastingsvrijstellingen voor het tijdvak 1995–1997 en voor leninggaranties alsook de vrijstelling van niet-fiscale uitgaven die van invloed kunnen zijn op de kapitaalinjecties, die waarschijnlijk uit artikel 1, onder 1) en i), van wet nr. 2271/94 voortvloeien,

iii) het feit dat OA na de datum van kennisgeving van de eerste beschikking aan Griekenland, kennelijk nog steeds geen landings- en parkeerrechten voor de Griekse luchthavens betaalt,

iv) de fiscale voorkeursbehandeling van de afvloeiingsvergoeding aan OA-werknemers die bereid waren vervroegd uit te treden, als bepaald in artikel 2, lid 4, van wet nr. 2271/94.

VIII

(61) Met betrekking tot de aanvankelijk goedgekeurde steunmaatregelen waarvoor de Commissie besloot de procedure in te stellen, lijdt het voor haar geen twijfel dat zij steunmaatregelen van de staat vormen en het handelsverkeer tussen de lidstaten beïnvloeden en tevens de concurrentie binnen de gemeenschappelijke markt vervalsen. In dit verband verwijst de Commissie naar haar in de eerste beschikking vervatte beoordeling.

(62) De Commissie is van oordeel dat de afwijkingen waarin artikel 92, lid 2, van het Verdrag en artikel 61, lid 2, van de EER-Overeenkomst alsook artikel 92, lid 3, onder a) en b), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder a) en b), van de EER-Overeenkomst voorzien, in de onderhavige zaak niet van toepassing zijn. In dit verband verwijst de Commissie naar haar beoordeling in de eerste beschikking. De Commissie is evenmin van mening dat de afwijking van artikel 92, lid 3, onder c), betreffende steun ter bevordering of vergemakkelijking van de ontwikkeling van bepaalde regio's, in het onderhavige geval van toepassing is. In dit verband verwijst de Commissie naar haar beoordeling in de eerste beschikking.

(63) Met betrekking tot de afwijking van artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad, verwijst de Commissie eveneens naar de eerste beschikking, waarin werd onderzocht of aan de criteria is voldaan op grond waarvan een steunmaatregel voor de herstructurering van een onderneming als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kan worden kan beschouwd. Bij deze beschikking oordeelde de Commissie dat de verenigbaarheid van deze steunmaatregel met de gemeenschappelijke markt afhankelijk was van nakoming door Griekenland van de in artikel 1 van de eerste beschikking opgesomde 21 toezeggingen. Aangezien Griekenland verscheidene toezeggingen niet is nagekomen en in deze zaak een aantal bijkomende zaken zijn opgedoken, heeft de Commissie de verenigbaarheid van deze steunmaatregel met de gemeenschappelijke markt opnieuw onderzocht.

(64) Daartoe heeft de Commissie nagegaan of Griekenland thans alle toezeggingen van de eerste beschikking is nagekomen en of de situatie in verband met de eigen grondafhandeling op Griekse luchthavens in overeenstemming is met de garanties die de Griekse autoriteiten voor de eerste beschikking hebben gegeven.

(65) Met betrekking tot de toezeggingen waarvoor de Commissie in haar besluit tot inleiding van de procedure (artikel 1, onder b), c), d), e) en o), van de eerste beschikking) en in de loop van de daaropvolgende procedure (artikel 1, onder r), van de eerste beschikking) heeft vastgesteld dat Griekenland deze niet is nagekomen, oordeelt de Commissie op basis van de door Griekenland, met name bij brieven van 28 mei 1998, van 3 en van 6 juli 1998 verstrekte informatie en garanties, dat problematische punten in verband met de nakoming van deze toezeggingen zijn opgelost (problematische punten 1 tot en met 18).

(66) In het bijzonder met betrekking tot:

a) De omslachtige administratieve procedure van de artikelen 1-24 van wet nr. 2190/95 (problematisch punt 3). De Commissie is van oordeel dat de toepassing van deze procedure op vast personeel voor een flexibel personeelsbeleid niet ongeschikt is, daar de behoefte aan dergelijk personeel gewoonlijk van tevoren wordt gepland. Omgekeerd

voorziet de nieuwe afwijkende procedure die thans voor seizoenpersoneel geldt, in de vereiste flexibiliteit, terwijl tevens de transparantie is gewaarborgd.

b) De voorwaarden voor het vervoer van de pers (problematisch punt 8). Rekening houdend met de door de Griekse autoriteiten gegeven verzekering heeft de Commissie kunnen nagaan dat OA nieuwe tarieven heeft vastgesteld die in overeenstemming zijn met een normaal commercieel beleid en de luchtvaarmaatschappij in staat stellen de kosten van deze activiteit te dekken (de nieuwe tarieven leiden tot een stijging van de desbetreffende opbrengst van 25 GRD/TKT tot 408 GRD/TKT, terwijl de „break-even"-bezettingsgraad van 110 % tot 53,2 % afneemt).

c) De vereffening van de respectieve schulden van OA en de Griekse staat (problematisch punt 9). De Commissie is van oordeel dat thans is gegarandeerd dat alle schulden van de Griekse staat binnen een redelijk tijdsbestek aan OA zullen worden betaald.

d) De steun ten bedrage van 11 miljard GRD vervat in artikel 2, lid 12, onder a), van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 14) en ten bedrage van 2,2 miljard GRD in verband met de fiscale voorkeursbehandeling van afvloeiingsvergoedingen als bedoeld bij artikel 2, lid 4, van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 16 bis). De Commissie is van oordeel dat deze maatregelen staatssteun aan OA vormen die onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag. Gezien evenwel het feit dat Griekenland enerzijds unilateraal heeft besloten het bedrag van de nog uit te voeren kapitaalverhoging te verminderen met een bedrag dat gelijk is aan het nominale bedrag waarop deze steunmaatregel betrekking heeft, en dat OA anderzijds geen voordeel heeft gehaald uit het resterende bedrag van de kapitaalverhoging, daar de voor januari 1996 en januari 1997 geplande gedeelten daarvan nog niet zijn uitgevoerd, oordeelt de Commissie dat het overeenkomstige financiële voordeel voor OA (kapitaal en intrest) zal worden geneutraliseerd. Zodoende heeft deze steunmaatregel geen invloed gehad op de concurrentie.

e) De steun in verband met artikel 1, onder ib) en i), van wet nr. 2271/94 (problematisch punt 15). De Commissie is van oordeel dat aangezien Griekenland de Commissie heeft bevestigd dat de belastingvrijstelling als bedoeld in artikel 1, onder ib) en i), tot die vrijstellingen is beperkt die bij artikel 1, onder c), van de eerste beschikking zijn toegestaan, deze bepalingen geen steunelement voor OA inhouden.

f) De steun in verband met het feit dat OA na de kennisgeving van de eerste beschikking aan Griekenland kennelijk nog steeds geen landings- en parkeerrechten op Griekse luchthavens betaalt (problematisch punt 16). De Commissie is van oordeel dat, aangezien de door OA onbetaalde landings- en parkeerrechten op Griekse luchthavens met de schulden van de Griekse burgerluchtvaartautoriteit aan OA zijn verrekend en aangezien Griekenland heeft bevestigd dat OA vóór 31 december 1998 aan zijn burgerluchtvaartautoriteit het resterende bedrag zal betalen dat op 1,29 miljard GRD (rente inbegrepen) wordt geraamd, dit geen steunelement voor OA inhoudt.

(67) Met betrekking tot de overige toezeggingen waarvoor bij de eerste beschikking geen schending door Griekenland werd vastgesteld (artikel 1, onder a) en f) tot en met n), alsmede p), q) en s) tot en met u)), blijkt uit de informatie waarover de Commissie beschikt, dat Griekenland deze toezeggingen inderdaad is nagekomen.

(68) De Commissie is bijgevolg van oordeel dat Griekenland alle in de eerste beschikking vermelde toezeggingen ten volle is nagekomen.

(69) Met betrekking tot de situatie van de eigen grondafhandeling op Griekse luchthavens is de Commissie, op grond van de wijziging van de verordening inzake de procedure voor het verlenen van vergunningen voor eigen grondafhandeling van de door Griekenland verstrekte informatie over de aanvragen die door luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap zijn ingediend en van de garanties die door de Griekse autoriteiten in hun brief van 3 juli 1998 zijn gegeven, van oordeel dat alle aspecten van de eigen grondafhandeling op Griekse luchthavens daadwerkelijk overeenkomstig de in de eerste beschikking gegeven garanties zijn toegestaan en dat deze zaak thans is opgelost (problematisch punt 19).

(70) De Commissie is evenwel van oordeel dat het feit dat Griekenland thans alle toezeggingen ten

volle nakomt, niet volstaat om de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt te garanderen. Het is dan ook noodzakelijk na te gaan wat het effect op het gemeenschappelijk belang is van het feit dat Griekenland in het verleden bepaalde toezeggingen niet is nagekomen.

(71) Het feit dat de staat zich nog steeds meer in het bestuur van OA mengt dan zijn positie als aandeelhouder strikt genomen toestaat, heeft niet tot een afschuiven van de moeilijkheden van OA op haar concurrenten geleid. Deze gedragslijn heeft bovendien OA geen voordeel opgeleverd, maar heeft integendeel op specifieke aspecten van het herstructureringsproces van de luchtvaartmaatschappij een negatief effect gehad. Hetzelfde geldt voor het feit dat de staat aan OA geen fiscale status van naamloze vennootschap heeft verleend die vergelijkbaar is met die van de Griekse vennootschappen naar gemeen recht.

(72) Het feit dat OA voor een totaal bedrag van 13,2 miljard GRD steun heeft ontvangen waarvoor geen goedkeuring was gegeven, kan de concurrentie hebben vervalst. Het cumulatieve effect van het feit dat de resterende kapitaalinjectie nog steeds niet is geschied en van het feit dat deze met hetzelfde bedrag zal worden verminderd, neutraliseert echter elk eventueel concurrentievervalsend effect van deze steunmaatregel.

(73) Het feit dat het presidentieel decreet dat een einde maakt aan de exclusieve en voorkeursrechten van OA om verbindingen op het Griekse vasteland te exploiteren, niet vóór 31 december 1994 in werking is getreden, heeft in de praktijk geen effect op de concurrentievoorwaarden gehad, aangezien alle verbindingen op het Griekse vasteland reeds voor concurrentie waren opengesteld.

(74) Het feit dat het presidentieel decreet dat een einde maakt aan de exclusieve rechten van OA om geregelde internationale verbindingen met niet-EER-landen te exploiteren, niet binnen een redelijke termijn in werking is getreden, lijkt in de praktijk geen effect op de concurrentievoorwaarden te hebben gehad, aangezien de Commissie niet ervan in kennis is gesteld dat de Griekse autoriteiten verkeersrechten voor de exploitatie van dergelijke diensten zouden hebben geweigerd.

(75) Het feit dat bepaalde beperkingen op de exploitatie van niet geregelde vluchten naar Griekenland na de vaststelling van de eerste beschikking zijn blijven gelden, zal waarschijnlijk enig effect op de concurrentievoorwaarden hebben gehad. Aangezien deze beperkingen evenwel uitsluitend betrekking hadden op verbindingen met de Griekse eilanden en op bepaalde aspecten van het luchtvervoer, is het effect daarvan op de concurrentievoorwaarden beperkt. De Commissie is in elk geval van oordeel dat dit beperkte effect teniet wordt gedaan door het feit dat OA het resterende gedeelte van de kapitaalinjectie niet heeft ontvangen en van de staatsgaranties geen gebruik heeft kunnen maken.

(76) Op grond van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat de vroegere tekortkomingen van Griekenland ten aanzien van bepaalde toezeggingen op het gemeenschappelijk belang geen, althans een beperkt effect hebben gehad, dat grotendeels teniet is gedaan door de negatieve gevolgen van de instelling van de procedure voor OA.

(77) De Commissie is bovendien nagegaan of de steun nog steeds deel uitmaakt van een algemeen herstructureringsprogramma dat erop gericht is de financiële situatie van OA te verbeteren, zodat zij binnen een redelijke termijn opnieuw rendabel kan worden en op haar terrein weer kan concurreren.

(78) In dit verband merkt de Commissie op dat Griekenland op 6 juli 1998 een herzien herstructureringsprogramma voor het tijdvak 1998–2002 heeft ingediend en aldus de herstructureringsperiode heeft verlengd, want het oorspronkelijke plan liep slechts tot en met 1997. Een bijwerking van het oorspronkelijke plan en een verlenging van de herstructureringsperiode waren noodzakelijk om OA in staat te stellen de situatie met betrekking tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het oorspronkelijke plan te herstellen.

(79) Het herziene plan houdt geen andere steunmaatregelen in dan die welke bij de eerste beschikking zijn goedgekeurd en die nog niet aan OA zijn verleend. Daaronder vallen een kapitaalverhoging van 35 miljard GRD en de staatsgaranties ten belope van 378 miljoen USD die oorspronkelijk bestemd waren voor leningen die vóór 31 december 1997 moesten worden aangegaan. Zoals evenwel door de Griekse regering in haar brief van 6 juli 1998 is aangegeven, voorziet het plan slechts in een kapitaalverhoging van 21,8 miljard GRD, teneinde rekening te houden met de nieuwe, niet-goedgekeurde steun

die op basis van wet nr. 2271/94 aan OA is verleend. Het plan houdt voorts in dat de staatsgaranties zullen worden gebruikt voor leningen die vóór 31 december 2000 moeten worden aangegaan.

(80) Het herziene herstructureringsplan houdt een nieuwe omschrijving en verscherping in van de inspanningen die OA op het stuk van kostenbeheersing en productiviteit moet leveren. Het is gebaseerd op nieuwe arbeidsvoorwaarden die reeds van toepassing zijn en het voor OA mogelijk zullen maken de arbeidskosten te verlagen en de productiviteit van het personeel te verbeteren. Verwacht wordt dan ook dat de productiviteit van de arbeidskosten van 1998 tot 2002 met 16 % zal toenemen. De opbrengsten, die thans zeer laag zijn, zullen toenemen dankzij een verhoging van de tarieven, een herstructurering van het netwerk, de tenuitvoerlegging van een desbetreffend managementsysteem en de verbetering van het product. Het plan voorziet in een intensief gebruik van de vloot, waarbij de vloot gedurende de looptijd van het plan slechts met vier toestellen zal worden uitgebreid. Daar evenwel in het kader van het vlootvernieuwingsprogramma kleinere dan de huidige vliegtuigen in gebruik zullen worden genomen, zal de groei van de door OA geboden capaciteit in de EER (+ 12 % aan ASK's) niet meer bedragen dan de gemiddelde marktgroei (20-22,5 %) ([1]).

(81) Als gevolg van de bovenbeschreven factoren wordt verwacht dat OA reeds in 1998 opnieuw rendabel zal zijn. Door de toeneming van de inkomsten en de verlaging van de kosten zal het plan OA in staat stellen de rentabiliteit gedurende de gehele looptijd daarvan op peil te houden en de belangrijke investeringen te doen die in verband met de verhuizing naar de luchthaven te Spata en het vlootvernieuwingsprogramma noodzakelijk zijn.

(82) Terwijl de aanschaf van nieuwe vliegtuigen (311 miljard GRD) zal worden gefinancierd door middel van een combinatie van liquiditeitsreserves, langetermijnleningen bij handelsbanken en leasing, zal de verhuizing naar Spata worden gefinancierd met behulp van „cash flow"-reserves (40 miljard GRD) en een door de staat verleende vergoeding voor de investeringen die op de luchthaven van Hellenikon ten gevolge van de sluiting van die luchthaven verloren zijn gegaan (geraamd op 35 miljard GRD). In verband met deze vergoeding hebben de Griekse autoriteiten de Commissie bij brief van 3 juli 1998 bevestigd dat de vergoeding geenszins een steunelement voor OA zal bevatten, daar deze op basis van het Griekse gemeen recht zal worden verleend en dat het toe te kennen bedrag strikt in overeenstemming zal zijn met het bedrag waarop een onderneming in een soortgelijke positie recht zou hebben. Teneinde de Commissie gerust te stellen in verband met de „timing" van deze vergoeding, hebben de Griekse autoriteiten bovendien de Commissie opnieuw verzekerd dat op basis van de overeenkomst die tussen OA en de Griekse staat moet worden gesloten, de vergoeding zal worden uitgekeerd op het tijdstip waarop de luchtvaartmaatschappij de uitgaven voor haar verhuizing naar de luchthaven te Spata moet doen.

(83) Met het oog op deze investeringen tot een beloop van 346 miljard GRD die in het geval van de vlootvernieuwing voor de toekomstige rentabiliteit van de luchtvaartmaatschappij noodzakelijk zijn en verplicht in het geval van de verhuizing naar de luchthaven te Spata, aangezien die van Hellenikon in 2001 zal worden gesloten, is de Commissie van oordeel dat, rekening houdend met de nieuwe niet-goedgekeurde steun die aan OA voor een bedrag van 13,2 miljard GRD is verleend, zowel de kapitaalinjectie van 21,8 miljard GRD als de staatsgaranties ten bedrage van 378 miljoen USD (zijnde 120 miljard GRD) noodzakelijk zijn om gedurende de looptijd van het plan de financiële kosten op een redelijk peil te houden. Gedurende de looptijd van het herziene plan zal de schuldverhoudingscoëfficiënt hoger blijven dan hetgeen in de bedrijfstak gebruikelijk is (deze zal in 2002 2,34 bereiken). Dit is evenwel in overeenstemming met het hoge bedrag van de investeringen die OA zou moeten kunnen dragen, daar de opbrengsten in inkomsten aanzienlijk zullen toenemen (omzet van 324, 294 miljard GRD in 1998 naar 380,626 miljard GRD in 2002).

(84) Op deze basis oordeelt de Commissie, gezien het redelijke niveau van de verwachte winst en de ontwikkeling van de schuldverhoudingscoëfficiënt, dat het niveau van de bij de eerste beschikking goedgekeurde steun toereikend en niet buitensporig is.

(85) Met betrekking tot de effectieve tenuitvoerlegging van het herziene plan stelt het feit dat dat plan met een gedetailleerd plan voor de tenuitvoerlegging is aangevuld, de Commissie gerust. Dit plan voor de tenuitvoerlegging, dat het tijdschema voor de verschillende maatregelen, de kosten voor de tenuitvoerlegging en het tijdstip en de bedragen van de geplande winsten aangeeft, versterkt de geloofwaardigheid van het herziene plan. De Commissie merkt evenwel op dat het „Management Information System" dat

([1]) Op basis van AEA-ramingen.

thans bij OA wordt gehanteerd, niet toereikend is om de directie van de luchtvaartmaatschappij voortdurend voldoende informatie te verstrekken zodat het de resultaten van de tenuitvoerlegging kan volgen en eventueel het herziene plan kan bijsturen. De Commissie is derhalve voornemens op basis van een gedetailleerd rapport terzake dat Griekenland uiterlijk op 1 december moet indienen, na te gaan of er voor de OA-directie een volledig operationeel en doeltreffend „Management Information System" daadwerkelijk beschikbaar is.

(86) Op basis van het voorgaande oordeelt de Commissie dat het herziene plan het geschikte kader vormt om OA in het jaar 2000 opnieuw rendabel te maken en nadien ook rendabel te houden.

(87) De Commissie herinnert ten slotte aan het bestaan van de 21 toezeggingen die Griekenland in het kader van de eerste beschikking heeft gedaan en die thans, zoals reeds vermeld, volledig zijn nagekomen. Deze toezeggingen blijven gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan, dit wil zeggen tot en met 31 december 2002, van kracht en zijn noodzakelijk om de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag te waarborgen.

(88) Teneinde rekening te houden met het feit dat het herstructureringsplan is herzien en tot na 1997 is verlengd en het feit dat dit plan OA in staat moet stellen in het jaar 2000 opnieuw rendabel te worden, is de Commissie evenwel van oordeel dat voor een werkelijke verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt de voorwaarden in verband met de toezeggingen moeten worden bijgewerkt en gepreciseerd. Daartoe worden de volgende eisen gesteld:

a) de betaling van het tweede gedeelte ten bedragen van 7,8 miljard GRD wordt afhankelijk gesteld van de naleving van alle opgelegde voorwaarden, teneinde de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt en de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van het herziene herstructureringsplan en de verwezenlijking van de verwachte resultaten te waarborgen (met name met betrekking tot de kosten- en productiviteitsratio's als bedoeld in deel VI). Dit bedrag zal niet worden vrijgegeven indien niet aan de voorwaarden is voldaan en/of de doelstellingen van het herziene herstructureringsplan niet zijn bereikt;

b) ten minste tien weken vóór de voor 15 juni 1999 geplande tweede kapitaalverhoging en vóór het einde van de maanden oktober 1999, maart 2000 en oktober 2000 zal Griekenland bij de Commissie over de vervulling van alle voorwaarden die zijn opgelegd een rapport moeten indienen, teneinde de verenigbaarheid van de steun en de tenuitvoerlegging van het herziene herstructureringsplan en de verwezenlijking van de geplande resultaten te waarborgen (met name met betrekking tot de kosten- en productiviteitsratio's als bedoeld in deel VI);

c) Griekenland zal moeten blijven garanderen dat OA gedurende de looptijd van het herziene herstructureringsplan zich op de vaste verbindingen Athene-Stockholm en Athene-Londen niet als „price leader" zal gedragen. Deze verplichting behoeft niet te worden uitgebreid tot andere luchtlijnen die door OA worden geëxploiteerd dan die welke uitdrukkelijk in artikel 1, onder p), van de eerste beschikking zijn vermeld, aangezien de Commissie geen harde bewijzen heeft verkregen dat de tarieven van OA op andere routes in verband met de concurrentie reden tot bezorgdheid geven. Met betrekking tot de verbindingen Athene-Stockholm en Athene-Londen merkt de Commissie op dat de toezegging bedoeld in voornoemd artikel 1, onder p), volledig is nagekomen.

d) Grikenland zal moeten blijven garanderen dat voor de volledige duur van het herziene herstructureringsplan het stoelenaanbod van OA op de geregelde vluchten binnen de EER, de extra- en seizoenvluchten en de verbindingen tussen het Griekse vasteland en de Griekse eilanden inbegrepen, niet groter zal zijn dan het aanbod van OA op de EER-markt in 1997 (7 792 243 zitplaatsen), waarbij er wel ruimte mag zijn voor een eventuele aan de groei van de betreffende markt evenredige stijging van dit aantal. De draagwijdte van deze verplichting is, ten opzichte van artikel 1, onder s), van de eerste beschikking, uitgebreid met het stoelenaanbod van OA op de binnenlandse verbindingen met de Griekse eilanden, om aldus aan te geven dat de luchthavens op de Griekse eilanden niet langer van de toepassing van Verordening (EEG) nr. 2408/92 zijn vrijgesteld. Deze verplichting behoeft niet te worden uitgebreid tot verbindingen met landen buiten de EER, aangezien de concurrentiepositie van OA op deze routes ten opzichte van die van andere luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap geen probleem vormt. Het aantal door OA geëxploiteerde verbindingen met niet-EER-

landen alsook het stoelenaanbod van OA op deze routes is beperkt. OA is bovendien van plan de exploitatie van bepaalde verbindingen (Boston, Montreal, Toronto en Nairobi) te staken.

(89) De Commissie bevestigt bovendien uitdrukkelijk dat de staatsgaranties ten bedrage van 378 miljoen USD voor leningen die vóór 31 december 2000 moeten worden aangegaan, voor de aankoop van vliegtuigen of voor de leasing ervan kunnen worden gebruikt, daar dit de bedoeling van de eerste beschikking was

IX

(90) Met betrekking tot de nieuwe, niet-aangemelde steunmaatregelen waarvoor de Commissie besloot de procedure in te leiden alsook de aanvullende niet-aangemelde steunmaatregel die in de loop van deze procedure werd ontdekt, verwijst de Commissie naar de beoordeling in deel VIII in verband met de nakoming door Griekenland van de toezegging om aan OA, in welke vorm dan ook, geen verdere steun te verstrekken (problematische punten 14, 15, 16 en 16 bis).

(91) Op basis hiervan is de Commissie van oordeel dat de onwettige steunmaatregelen die in de artikelen 2, lid 12, onder a), en lid 4, van wet nr. 2271/94 zijn vervat, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. Aangezien echter de invloed van deze steunmaatregelen op de concurrentie zal worden geneutraliseerd, is de Commissie van mening dat van Griekenland niet mag worden verlangd dat het deze steun terugvordert. De Commissie is voorts van mening dat de bepalingen van artikel 1, onder b) en i), van wet nr. 2271/94 en het problematische punt van de door OA onbetaalde landings- en parkeerrechten op Griekse luchthavens geen steunelementen voor OA inhouden.

X

(92) De overwegingen die in de bovenstaande delen VIII en IX zijn uiteengezet, vormen een antwoord op de punten die de Commissie in haar besluit van 30 april 1996 tot instelling van de procedure en de lidstaten en andere belanghebbenden in de naar aanleiding van die procedure geformuleerde opmerkingen, aan de orde hebben gesteld.

(93) Gezien het voorgaande is de Commissie van oordeel dat:

a) de door Griekenland aan OA verleende en nog te verlenen steun in de vorm van:

i) leninggaranties die tot 7 oktober 1994 aan de luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 6 van de Griekse wet nr. 96/75 zijn verstrekt,

ii) nieuwe leninggaranties ten bedrage van 378 miljoen USD voor leningen die voor 31 december 2000 moeten worden afgesloten voor de aankoop van nieuwe vliegtuigen,

iii) een verlichting van de schuldenlast van de onderneming met 427 miljard GRD,

iv) een omzetting van de schuld van de onderneming in kapitaal voor een bedrag van 64 miljard GRD,

v) een kapitaalinjectie van 54 miljard GRD, verminderd tot 40,8 miljard GRD, in drie gedeelten van 19, 14 en 7,8 miljard GRD in, respectievelijk, 1995, 1998 en 1999,

in aanmerking kan komen voor vrijstelling als bedoeld in artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag en in artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, mits aan de in artikel 1, onder a) tot en met u), van de eerst beschikking vermelde voorwaarden wordt voldaan alsook aan een aantal andere voorwaarden, zodat de betreffende steun geen nadelige invloed heeft op het handelsverkeer in een mate die in strijd is met het algemeen belang.

b) de onwettige steun die Griekenland overeenkomstig artikel 2, lid 12, onder a) en lid 4, van wet nr. 2271/94 aan OA heeft verstrekt, onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. Van Griekenland wordt niet verlangd deze steunbedragen terug te vorderen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De herstructureringssteun die Griekenland aan Olympic Airways heeft verleend en nog zal verlenen in de vorm van:

i) leninggaranties die tot 7 oktober 1994 aan de luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 6 van de Griekse wet nr. 96/75 zijn verstrekt,

ii) nieuwe leninggaranties ten bedrage van 378 miljoen USD voor leningen die vóór 31 december 2000 voor de aankoop van nieuwe toestellen moeten worden aangegaan,

iii) een verlichting van de schuldenlast van de onderneming met 427 miljard GRD,

iv) een omzetting van de schuld van de onderneming in kapitaal voor een bedrag van 64 miljard GRD,

v) een kapitaalinjectie van 54 miljard GRD, vermindert tot 40,8 miljard GRD, in drie gedeelten van 19, 14 en 7,8 miljard GRD in, respectievelijk, 1995, 1998 en 1999,

wordt met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst verenigbaar geacht overeenkomstig artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst, mits:

a) Griekenland de toezeggingen nakomt als bedoeld in artikel 1, onder a) tot en met u), van de beschikking van de Commissie van 7 oktober 1994 betreffende de steun die de Griekse staat aan de luchtvaartmaatschappij Olympic Airways heeft verleend;

b) Griekenland erop toeziet dat OA in de jaren 1998 tot en met 2002 op de vaste verbindingen Athene-Stockholm en Athene-Londen niet als „price leader" optreedt;

c) Griekenland erop toeziet dat tot en met het jaar 2002 het stoelenaanbod van OA op de geregelde vluchten binnen de EER, de extra- en seizoenvluchten en de verbindingen tussen het Griekse vasteland en de Griekse eilanden inbegrepen, niet groter is dan het aanbod van OA op de EER-markt in 1997 (7 792 243 zitplaatsen), waarbij er wel ruimte mag zijn voor een eventuele, aan de groei van de betreffende markt evenredige stijging van dit aantal;

d) Griekenland erop toeziet dat OA uiterlijk 1 december 1998 een volledig operationeel en adequaat „Management Information System" tenuitvoerlegt. Uiterlijk 1 december 1998 dient Griekenland bij de Commissie een rapport terzake in.

2. De betaling van het tweede gedeelte ten bedrage van 7,8 miljard GRD wordt afhankelijk gesteld van de naleving van alle voorwaarden die zijn opgelegd, teneinde de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt en de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van het herziene herstructureringsplan en de verwezenlijking van de verwachte resultaten te waarborgen (met name met betrekking tot de kosten- en productiviteitsratio's als bedoeld in deel VI).

Ten minst tien weken vóór de voor 15 juni 1999 geplande tweede kapitaalverhoging en vóór het einde van de maanden oktober 1999, maart 2000 en oktober 2000 dient Griekenland bij de Commissie een rapport in over de vervulling van alle voorwaarden die zijn opgelegd, teneinde de verenigbaarheid van de steun en de tenuitvoerlegging van het herziene herstructureringsplan en de verwezenlijking van de geplande resultaten te waarborgen (met name met betrekking tot de kosten- en productiviteitsratio's als bedoeld in deel VI). Het tweede gedeelte van de kapitaalverhoging zal niet worden vrijgegeven indien niet aan de voorwaarden is voldaan en/of de doelstellingen van het herziene herstructureringsplan niet zijn bereikt.

Artikel 2

De onwettige steun die Griekenland aan OA heeft verstrekt uit hoofde van artikel 2, lid 12, onder a), en lid 4 van wet nr. 2271/94, is onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst overeenkomstig artikel 92, lid 1, van het Verdrag en artikel 62, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de Helleense Republiek.

Brussel, 14 augustus 1998.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie