II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 14. august 1998

om støtte fra den græske stat til Olympic Airways

(meddelt under nummer K(1998) 2423)

(Kun den græske tekst er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(1999/332/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter i overensstemmelse med bestemmelserne i ovennævnte artikel at have givet de interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger [1], og under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

DE FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

I

(1) Den 7. oktober 1994 vedtog Kommissionen beslutning 94/696/EF af 7. oktober 1994 om støtte fra den græske stat til Olympic Airways [2] (i det følgende benævnt »den oprindelige beslutning«, hvorefter støtte, der var blevet givet, og som skal gives til Olympic Airways (i det følgende benævnt »OA«) af Grækenland, er forenelig med fællesmarkedet og med aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (i det følgende benævnt »EØS-aftalen«) i henhold til bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra c). Støtten bestod af:

a) de lånegarantier, selskabet hidtil er blevet indrømmet i medfør af artikel 6 i den græske lov nr. 96/75 af 26. juni 1975

b) nye lånegarantier på i alt 378 mio. USD for lån, der skal optages inden den 31. december 1997 til indkøb af nye fly

c) en lempelse af selskabets gæld svarende til 427 mia. GRD

d) konvertering af selskabets gæld for 64 mia. GRD

e) en kapitaltilførsel på 54 mia. GRD i tre tranche på henholdsvis 19, 23 og 12 mia. GRD i 1995, 1996 og 1997.

(2) De sidste fire af disse fem støtteforanstaltninger indgik i en plan til omstrukturering o rekapitalisering af OA, som oprindeligt var forelagt Kommissionen. På baggrund af ovenstående mente Kommissionen, at støtten ville bidrage til at udvikle lufttransportsektoren i denne region, der er stærkt fragmenteret og beliggende i Fællesska-

[1] EFT C 176 af 19.6.1996, s. 5.
[2] EFT L 273 af 25.10.1994, s. 22.

bets randområde, samtidig med at den er et af de mindst udviklede områder i Fællesskabet.

(3) Foreneligheden af støtten var imidlertid betinget af den græske regerings overholdelse af 21 tilsagn. Disse tilsagn omfattede:

a) en accept af, at Kommissionen i givet fald lader en uafhængig konsulent, valgt af Kommissionen i samråd med den græske regering, kontrollere de vigtigste resultater af planen såvel som opfyldelsen af de betingelser, der er knyttet til godkendelse af støtten (beslutningens artikel 1, litra g))

b) den græske regerings tilsagn om, at den hvert år — senest fire uger inden betalingen af hver af de trancher af kapitalforøgelsen, der er berammet til januar 1996 og januar 1997 — forlægger Kommissionen en rapport om omstruktureringsplanens gennemførelse, således at Kommissionen kan forelægge rapporten for en uafhængig konsulent med henblik på vurdering (beslutningens artikel 1, litra h)).

II

(4) I overensstemmelse med ovennævnte bestemmelser sendte den græske regering den 12. december 1995 en rapport om gennemførelse af planen til Kommissionen før udbetaling af kapitalforøgelsens anden tranche på 23 mia. GRD, der var berammet til januar 1996. Kommissionen verificerede sammen med en uafhængig konsulent denne rapport og overholdelsen af betingelserne.

(5) På grundlag af verificeringen af rapporten og af overholdelsen af betingelserne og under hensyntagen til den græske regerings holdning, som blev præciseret ved skrivelse af 16. april 1996, vedtog Kommissionen den 30. april 1996 en beslutning om at indlede proceduren efter traktatens artikel 93, stk. 2, for så vidt angår den støtte, der blev godkendt ved den oprindelige beslutning, samt ny og ikke-anmeldt støtte, som den havde opdaget.

(6) Indledningen af proceduren med hensyn til den oprindeligt godkendte støtte var begrundet i overtrædelsen af adskillige af de tilsagn, som var indeholdt i den oprindelige beslutnings artikel 1. Kommissionen identificerede således mangler i forbindelse med følgende tilsagn:

a) tilsagnet om ikke mere at blande sig i OA's forvaltning, bortset fra hvad den græske regerings status som aktionær giver den adkomst til (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra b)).

Kommissionen opdagede, at den græske regering i flere tilfælde fortsat blandede sig utilbørligt i selskabets forvaltning:

i) Regeringen synes at udnævne bestyrelsesmedlemmerne i OA's fem datterselskaber direkte, dette på trods af at denne opgave retmæssigt påhviler to repræsentanter for OA's bestyrelse (i det følgende benævnt forhold 1).

ii) Medlemmerne af OA's bestyrelse, som alle udpeges af staten i dennes egenskab af eneaktionær, synes at have en tendens til konstant og uventet at blande sig i selskabets daglige forvaltning, særlig når det drejer sig om udnævnelse af personale. Kommissionen fandt det især påfaldende med de mange møder i bestyrelsen og de hyppige udskiftninger af dens medlemmer (i det følgende benævnt forhold 2).

iii) OA's status som følge af lov nr. 2271/94, som var blevet vedtaget med det formål at gennemføre planen for omstrukturering af selskabet, svarede ikke til en privat virksomheds status, for så vidt angår personaleadministration. Artikel 4, stk. 4, i denne lov indeholder en udtrykkelig undtagelse fra fritagelsen for OA og dets datterselskaber for anvendelsen af de gældende bestemmelser for offentlige virksomheder, i og med at de fortsat var omfattet af bestemmelserne i artikel 1-24 i lov nr. 2190/94. Kommissionen var af den opfattelse, at disse bestemmelser fastlægger en tung administrativ ansættelsesprocedure, der er dårligt egnet til forvaltning af personalet i en virksomhed som OA, og at denne undtagelse viser, hvorledes staten fortsat udøver kontrol med et nøgleelement i selskabets forvaltning (i det følgende benævnt forhold 3).

Desuden fastsættes det i artikel 4, stk. 2, i lov nr. 2271/94, at reglerne for arbejdsforholdene for personalet i OA »godkendes ved præsidentdekret på forslag fra Ministeriet for Transport og Kommunikation, uanset bestemmelserne i artikel 8, stk. 3, i lov nr. 2224/94«. Det vides ikke med sikkerhed, om denne procedure gælder ud over 31. januar 1995. Samme artikel i lov nr. 2271/94 fastsætter ligeledes udtrykkeligt, at de aftaler, der blev indgået i december 1994 mellem OA og repræsentanter for selskabets flyvende personale om arbejdsforholdene samt enhver fremtidig aftale om disse spørgsmål også skal godkendes ved præsidentdekret på forslag fra Ministeriet for Transport og Kommunikation. Artikel 8, stk. 3, i lov nr. 2224/94, som indeholder de almindelige retsregler for virksomheder i Grækenland, fastsætter imidlertid, at de interne regler for arbejdsforholdene i virksomhederne skal godkendes i fællesskab af arbejdsmarkedets parter, uden at staten blander sig på nogen måde, og de meddeles derefter Arbejdsministeriet (i det følgende benævnt forhold 4).

Endelig er der usikkerhed med hensyn til den reelle rækkevidde af førnævnte artikel 4, stk. 4, i lov nr. 2271/94, idet den græske lov nr. 2366/95, som blev vedtaget i december 1995 efter lov nr. 2271/94, synes at indeholde en specifik ordning for personalet i OA, hvilket skaber tvivl om, hvorvidt OA har samme retlige selvstændighed over for den græske stat som et aktieselskab (i det følgende benævnt forhold 5).

iv) Lov nr. 2271/94 udgør i sig selv et indgreb i selskabets drift i og med, at den fastsætter betingelserne for frivillig afgang for OA's personale samt regulerer arbejdsforholdene i virksomheden. Med virkning fra meddelelsen af den oprindelige beslutning til de græske myndigheder skulle OA kun være underkastet de almindelige græske regler, i givet fald suppleret af virksomhedens interne aftaler, navnlig for så vidt angår regler for arbejdsforholdene og social sikkerhed. Denne tilsidesættelse af beslutningen viser sig klart i forbindelse med godtgørelserne ved frivillig afgang, da disse i henhold til artikel 2, stk. 4, i lov nr. 2271/94 forhøjes med 25 % samt med et beløb svarende til to måneders løn sammenlignet med de normale godtgørelser (i det følgende benævnt forhold 6).

v) Det ser ud til, at OA stadig ikke har fuld frihed til at fastlægge og organisere sit net. Olympic Aviation, det indenlandske datterselskab, er forpligtet til at drive seks til syv mindre, urentable ruter mellem det græske fastland og de græske øer, som ikke er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste i henhold til Rådets forordning (EØF) 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet [1] (i det følgende benævnt forhold 7).

vi) OA befordrer den græske presse til ekstremt lave priser sammenlignet med omkostningerne ved denne aktivitet. Selv om regeringen ikke formelt pålægger OA denne opgave (hvis omkostninger vurderes til 1,5 mia. GRD om året), fandt Kommissionen, at der var tale om situation, som er fuldstændig unormal, og som ingen virksomhed med reel forvaltningsautonomi ville acceptere i det lange løb (i det følgende benævnt forhold 8).

vii) Regeringen og de græske civile luftfartsmyndigheder har indtil nu undladt at betale for billetter udstedt af OA til deres embedsmænd, agenter og politisk ansatte. Det drejer sig om et beløb på flere milliarder drakmer. Kommissionen fandt, at den manglende betaling af disse omkostninger tyder på et fortsat afhængighedsforhold mellem den græske stat og dets nationale luftfartsselskab (i det følgende benævnt forhold 9).

b) Tilsagnet om at give OA en skattemæssig status af aktieselskab i lighed med de græske privatretlige virksomheder, idet OA dog fritages for eventuelle skatter på de operationer til rekapitalisering af virksomheden, som er fastsat i den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c) (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c)).

[1] EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.

i) Artikel 1, stk. 1, i lov nr. 2271/94 bestemmer, at »OA's og Olympic Aviation SA's overskud for finansårene 1994, 1995, 1996 og 1997 fritages for enhver form for skat eller offentlig afgift, for så vidt de hovedsagelig hidrører fra omlægningen af deres regnskabsstruktur i overensstemmelse med den godkendte saneringsplan, på betingelse af, at dette overskud stilles til rådighed for kapitalomstruktureringen og omorganiseringen af selskabets kapital«. Denne bestemmelse går langt videre end den fritagelse, der er godkendt ved den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c). Undtagelsen gælder kun for beskatning af det ekstraordinære overskud, som — udelukkende for året 1994 — skyldes overtagelse af OA's gæld til et beløb af 427 mia. GRD, da konverteringen af selskabets gæld for 64 mia. GRD og de forskellige kapitaltilførsler på i alt 54 mia. GRD ikke har nogen direkte betydning for beskatning af selskaberne. Kommissionen fandt derfor, at den meget generelle rækkevidde af undtagelsen i artikel 1, stk. 1, i lov nr. 2271/94 indebærer, at OA ikke kan betragtes som havende en skattemæssig status af aktieselskab i lighed med de græske privatretlige virksomheder for årene 1995, 1996 og 1997 (i det følgende benævnt forhold 10)-

ii) Det samme gælder for undtagelsen i artikel 1, stk. j), i lov nr. 2271/94. I henhold til denne bestemmelse er »OA fritaget for enhver provision, skat eller afgift til staten eller til tredjemand samt for enhver anden yderligere udgift«, i forbindelse med lånegarantierne fra den græske stat og trancherne af kapitalforøgelsen (forhold 9). Undtagelsen i den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c), gælder imidlertid kun for skatter, men ikke for alle de øvrige udgifter, som selskabet kan komme ud for, og den sigter endvidere kun på rekapitaliseringsoperationer, hvorunder statsgarantier ikke figurerer (i det følgende benævnt forhold 11).

c) Tilsagnet om at bringe aftalerne mellem den græske stat og OA i overensstemmelse med bestemmelserne i den tredje pakke af liberaliseringsforanstaltninger ([1]) inden den 31. december 1994 (beslutningens artikel 1, litra d)).

i) Præsidentdekretet om ophævelse af den præferencestilling, som OA nød godt af indtil den 31. december 1995 med hensyn til beflyvning af indenrigsruterne på det græske fastland, er endnu ikke trådt i kraft. Kommissionen fandt, at en videreføring af en national lovgivning, som ikke er i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2408/92, indebærer, at den græske regering tilsidesætter ovennævnte tilsagn (i det følgende benævnt forhold 12).

ii) Det ser heller ikke ud til, at den græske stat endnu har ophævet OA's eneret til beflyvning af indenrigsruterne på græske fastland, som ikke blev drevet inden 1. januar 1993, eller som ikke er blevet drevet siden denne dato, bl.a. de forbindelser, som drives på sæsonmæssigt grundlag. Kommissionen finder, at dette er en tilsidesættelse af ovennævnte tilsagn samt af tilsagnet i den oprindelige beslutnings artikel 1, litra u), hvori det anføres, at den græske regering ikke, i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 2408/92, opretholder nogen eneret til fordel for OA på indenrigsruteforbindelserne i det græske fastland, som ikke blev drevet af OA inden den 1. januar 1993, eller som ikke siden denne dato er blevet drevet regelmæssigt af OA (idet følgende benævnt forhold 13).

d) Tilsagnet om, i overensstemmelse med fællesskabsretten, ikke mere at yde OA nogen form for støtte (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra e)).

i) Artikel 2, stk. 12a, i lov nr. 2271/94 fastsætter, at »omkostnigerne forbundet med frikøbelse af militærtjeneste og de foregå-

([1]) Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1; Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 citeret ovenfor og Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 om billetpriser og rater inden for luftfart, EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15.

ende tjenesteår i henhold til stk. 2, og godtgørelserne i henhold til stk. 4 og stk. 7, litra b) i denne artikel betales af statsbudgettet med op til 11 mia. GRD«. Kommissionens opfattelse var, at dette beløb udgør støtte, da staten påtager sig et direkte ansvar for omkostninger, som normal påhviler OA. Denne støtte påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og forårsager konkurrencefordrejning på grund af luftfartstransportens internationale dimension, og fordi den alene er forbeholdt OA. Det drejer sig derfor om statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, og aftalens artikel 61, stk. 1 (i det følgende benævnt forhold 14).

ii) Som tidligere nævnt er OA fritaget for enhver form for beskatning eller offentlige afgifter i årene 1995, 1996 og 1997. Selskabet er også fritaget for alle skatter og afgifter forbundet med lånegarantierne. Kommissionen fandt, at også disse foranstaltninger til fordel for OA også udgør ny statsstøtte, da de, som forklaret ovenfor, på ingen måde var omfattet af den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c) (i det følgende benævnt forhold 15).

iii) Endelig har OA ikke betalt landings- og opholdsafgifter i de græske lufthavne, siden den oprindelige beslutning blev meddelt den græske regering. Skønt selskabet ikke er formelt fritaget, og disse afgifter er opført som gæld i selskabets passiver, er den fritagelse for disse afgifter, som følger af artikel 5, stk. 1 og stk. 2, i det græske dekret nr. DII/35502/15316 af 16. september 1994, ikke blevet formelt ophævet (i det følgende benævnt forhold 16).

e) Tilsagnet om at acceptere princippet om, at andre selskaber end OA har tilladelse til at beflyve forbindelserne mellem Grækenland og de lande, der ikke tilhører EØS, og om at foretage udpegninger af et eller flere luftfartsselskaber på grundlag af indholdet af hver enkelt ansøgning (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra o)).

Præsidentdekretet om ophævelse af OA's eneret til international ruteflyvning (befordring af passagerer, fragt, post) under græsk flag mellem Grækenland og lande, der ikke tilhører EØS, er endnu ikke trådt i kraft. Det er det samme dekret, der ophæver OA's præferencestilling på de græske indenrigsforbindelser (omtalt i litra c) - i)). Kommissionen fandt, at denne forsinkelse siden meddelelsen af den oprindelige beslutning udgør en tilsidesættelse af ovennævnte tilsagn (i det følgende benævnt forhold 17).

(7) Selv om OA syntes at gøre tilfredsstillende fremskridt med hensyn til genrejsningen i overensstemmelse med den plan, som den oprindelige beslutning var baseret på, fandt Kommissionen på baggrund af det ovenfor anførte, at den græske stats manglende overholdelse af flere af disse tilsagn, som var en forudsætning for godkendelsen af støtten, skaber alvorlig tvivl om, hvorvidt denne støtte fortsat er forenelig med bestemmelserne i traktatens artikel 92 og EØS-aftalens artikel 61. Disse nye omstændigheder betød, at den ligevægt, som den oprindelige beslutning var udtryk for, ikke længere eksisterede. Det var derfor ikke givet, at støtten stadig kunne godkendes. I betragtning heraf mente Kommissionen derfor, at den måtte undersøge støtten igen med henblik på at vedtage en ny beslutning, som eventuelt kunne være forskellig fra beslutningen af 7. oktober 1994.

(8) Indledningen af proceduren skyldtes også alvorlig tvivl om, hvorvidt den nye og ikke anmeldte støtte, som den havde opdaget, og som den græske stat har givet i form af overtagelsen af ansvaret for et beløb på 11 mia. GRD, skattefritagelse for perioden 1995 til 1997 og for lånegarantier, fritagelser for afgifter, der ikke er af skattemæssig karakter, og som vil kunne berøre kapitaltilførslerne, samt muligvis fritagelse for landings- og opholdsafgifter, er forenelig med bestemmelserne i traktatens artikel 92 og EØS-aftales artikel 61.

(9) Ved skrivelse af 31. maj 1996 meddelte Kommissionen Grækenland sin beslutning om at indlede proceduren i henhold til traktatens artikel 93, stk. 2, og gav den formelt en frist til at fremsætte sine bemærkninger. I denne skrivelse mindede Kommissionen Grækenland om, at ifølge bestemmelserne i traktatens artikel 93, stk. 3, må ingen støtteforanstaltning gennemføres, før ovennævnte procedure har ført til Kommissio-

nens endelige beslutning. På baggrund heraf kunne de resterende kapitaltilførsler på 23 mia. GRD og 12 mia. GRD ikke blive gennemført, og de resterende statsgarantier på 378 mio. USD kunne ikke bevilges. Denne skrivelse blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [1], og de øvrige medlemsstater og andre interesserede parter blev ligeledes opfordret til at fremsætte deres bemærkninger.

III

(10) Den græske regering fremsatte ved skrivelse af 1. juli 1996 sine bemærkninger som svar på Kommissionen skrivelse af 31. maj 1996, hvorved den blev underrettet om beslutningen om at indlede proceduren.

(11) For det første fastholdt den græske regering, at den, uanset indledningen af proceduren med hensyn til den oprindeligt i 1994 godkendte støtte, var berettiget til at gennemføre de planlagte kapitalforøgelser for 1995, 1996 og 1997. Ifølge den oprindelige beslutnings artikel 1, litra i), skulle den græske regering overholde sit tilsagn om ikke at gennemføre disse kapitalforøgelser, hvis omstruktureringsplanens mål ikke blev nået. Men manglende overholdelse af disse tilsagn er ikke nævnt.

(12) For det andet fremsatte den græske regering detaljerede bemærkninger til de forhold, som vedrører overholdelsen af tilsagnene.

(13) Efter indledningen af proceduren fremsatte regeringerne i Det Forenede Kongerige og Danmark og interesserede parter, herunder British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, IACA (International Air Carrier Association), ACE (European Community Air Carrier Association), ADL (German Charter Carrier Association) bemærkninger til denne sag. Bortset fra de bemærkninger, der er fremsat af OA, bifaldt alle parter Kommissionen beslutning om at indlede proceduren i traktatens artikel 93, stk. 2, og rejste en række spørgsmål i forbindelse med den tvivl, der blev givet udtryk for i beslutningen.

(14) I deres bemærkninger understregede de stater, der havde reageret, at traktatbestemmelserne om statsstøtte skal overholdes strikt i betragtning af den stigende konkurrence på det fælles market for lufttransport efter ikrafttrædelsen af den tredje pakke af liberaliseringsforanstaltninger den 1. januar 1993. På den baggrund skal det sikres, at tilsagn, som er en forudsætning for, at støtte er forenelig med fællesmarkedet, bliver overholdt effektivt. Det er nødvendigt at indlede proceduren, når en medlemsstat tilsidesætter disse tilsagn, således som det har været tilfældet i denne sag, hvor den ligevægt, der blev opnået i Kommissionens beslutning af 7. oktober 1994, ikke længere eksisterer. Navnlig er tilsagnet om ikke at tildele yderligere støtte en meget vigtig forudsætning. Regeringen i Det Forenede Kongerige tilføjede, at hvis det viste sig, at Grækenland ikke havde overholdt sine tilsagn, burde den oprindeligt godkendte støtte kræves tilbagebetalt. Regeringen i Danmark insisterede på sin side på, at der ikke kan gives fritagelse for de nye støtteforanstaltninger, eftersom de ikke kan opfylde de krav, der følger af den private investors princip, og da der under alle omstændigheder ikke findes nogen ekstraordinær uforudset og ekstern omstændighed i forhold til OA, der på nogen måde ville kunne retfærdiggøre disse nye støtteforanstaltninger.

(15) Disse indvendinger går ligeledes i større eller mindre omfang igen i bemærkningerne fra andre interesserede parter, som også gør andre forhold gældende med hensyn til den græske regerings manglende overholdelse af sine tilsagn.

(16) Med undtagelse af OA undsagde alle interesserede parter Olympic Airways' monopol på handling for andre luftfartsselskaber i de græske lufthavne, som giver dårlig service og høje priser. Derudover klagede de over, at OA giver en langt bedre service i forbindelse med sine egne flyvninger i forhold til den service, selskabet yder sine konkurrenter, med klar diskriminering af dem til følge. SAS forlangte øjeblikkelig liberalisering af ground handling-ydelser i Grækenland med henblik på at genoprette ligevægten i Kommissionens oprindelige beslutning.

[1] Se fodnote 1 på side 1.

(17) Nogle af de interesserede parter anførte, at egenhandling, i modstrid med den forsikring, som Grækenland havde givet i den oprindelige beslutning, i praksis ikke er fuldt liberaliseret i Grækenland. Lufthansa anførte, at de græske civile luftfartsmyndigheder lige siden januar 1996 har undladt at svare på selskabets ansøgning om tilladelse til egen-handling i Athens Hellenikon-lufthavn. British Airways nævnte de vanskeligheder, selskabet fortsat har med en effektiv egen-handling af sine flyvninger.

(18) Lufthansa anførte yderligere, at den af OA modtagne støtte fordrejer konkurrencen på ruterne mellem Tyskland og Grækenland, eftersom OA satte priserne på disse ruter ned.

(19) ACE opfordrede til, at fritagelsen af beflyvningen af de græske øer for anvendelse af den tredje pakke bliver bragt til ophør med henblik på at opretholde ligevægten i Kommissionens oprindelige beslutning.

(20) ADL gjorde gældende, at charterforbindelser, der beflyves af EF-luftfartsselskaber mellem andre medlemsstater og de græske øer, fortsat er pålagt væsentlige restriktioner ved en græsk forordning af 1. marts 1996. Disse selskaber kan således ikke sælge enkeltbilletter, eller befordre gods, dog undtagen landbrugsprodukter og pressen. ADL understregede videre, at disse restriktioner ikke omfattede OA og anmodede også om, at den tredje pakke kommer til at gælde for de græske øer.

(21) OA's bemærkninger lå på linje med den græske regerings.

(22) Samtlige bemærkninger blev tilstillet den græske regering ved skrivelse af 30. juli 1996.

IV

(23) De interesserede parters bemærkninger satte fokus på endnu to problemstillinger, som rejste yderligere tvivl om ligevægten i den oprindelige beslutning.

a) Restriktionerne i den græske forordning med hensyn til charterforbindelserne til de græske øer er uforenelige med Grækenlands tilsagn om at henholde sig til definitionen på charterflyvning, således som den fremgår indirekte af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2408/92; navnlig ikke at pålægge charterflyvning restriktioner, som f.eks. forbud mod »seat only« på tur-retur-flyvninger, forbud mod fragt- eller posttransport og krav om minimumsophold (artikel 1, litra r), i Kommissionens oprindelige beslutning). Desuden var Kommissionen opmærksom på det forhold, at disse restriktioner ikke ville finde anvendelse på OA, som således ville drage fordel af den præferencestilling og deraf følgende diskriminering (i det følgende benævnt forhold 18).

b) Selv om artikel 1 i den oprindelige beslutning ikke indeholder et specifikt tilsagn fra Grækenlands side med hensyn til egen-handling i græske lufthavne, anføres det i den oprindelige beslutning, at »Kommissionen bemærker de græske myndigheders forsikringer om, at alle faser af egen-handling er fuldt ud tilladt i alle de græske lufthavne«, som skal ses på baggrund af den ringe service, som OA yder inden for rammerne af sit monopol for handling af andre luftfartsselskaber. Disse forsikringer indgik i Kommissionens vurdering af støttens forenelighed med fællesmarkedet.

De praktiske vanskeligheder, som adskillig af Fællesskabets luftfartsselskaber stødte på med hensyn til egen-handling i forbindelse med beflyvning af de græske lufthavne eller endog umuligheden heraf, fik Kommissionen til at antage, at egenhandling i praksis ikke var fuldt tilladt i de græske lufthavne. Det blev yderligere underbygget af oplysninger, som blev tilstillet Kommissionen af sammenslutningen af græske luftfartsselskaber den 11. juni 1996, om at de græske civile luftfartsmyndigheder endnu ikke havde besvaret de ansøgninger om egen-handling, som Venus Airlines for Kos, Cronus Airlines for Thessaloniki samt KAL for Heraklion og Rhodos havde indgivet i december 1995 (i det følgende benævnt forhold 19).

(24) Kommissionen henledte den græske stats opmærksomhed på disse nye forhold og anmodede ved skrivelser af 4. juli 1996 og 7. august 1996 om oplysninger i den forbindelse.

(25) Derudover identificerede Kommissionen - efter en nøjere gennemgang af OA's status i henhold til græsk ret - med hjælp fra en specialiseret advokat, en yderligere tilsidesættelse af Grækenlands tilsagn om ikke mere at yde OA nogen form for støtte (artikel 1, litra e), i kommissionens oprindelige beslutning). I henhold til artikel 2.4 i lov nr. 2271/94 er godtgørelser, der tilbydes personalet i OA ved frivillig afgang på de i samme bestemmelse fastsatte vilkår, ikke omfattet af den normale indkomstskat, men af en særlig gunstig indkomstbeskatning. Denne præferenceordning udgør derfor et incitament for personalet til at forlade selskabet, hvorved OA sættes i stand til at overholde den målsætning for fratrædelserne, der er fastlagt i omstruktureringsplanen. På den baggrund udgør den en støtteforanstaltning, idet staten i realiteten påtager sig et direkte ansvar for omkostninger, der ellers ville skulle afholdes af OA for at nå samme målsætning. Denne støtte påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og forårsager konkurrenceforvridning på grund af luftfartstransportens internationale dimension, og fordi den alene er forbeholdt OA. Det drejer sig derfor om statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, og aftalens artikel 61 (i det følgende benævnt forhold 16a).

(26) Endelig afslørede undersøgelsen af OA's status også, at den græske stats ubetalte gæld til OA ikke alene bestod af ubetalte tjenester over for de græske civile luftfartsmyndigheder, men også over for forskellige andre statslige organer, herunder ministerier, regeringskontorer og offentlige virksomheder. Ud over statsgælden havde de græske politiske partier oparbejdet en betydelig gæld til OA (se det allerede identificerede forhold 9).

(27) Den 4. december 1996 fremsendte Kommissionen en skrivelse til Grækenland med anmodning om oplysninger om alle de forhold, der udgør en tilsidesættelse af tilsagnene, som defineret i Kommissionens beslutning af 30. april 1996, om indledning af proceduren, samt om ovennævnte nye forhold.

V

(28) Der fandt fortsatte kontakter og informationsudvekslinger sted mellem Kommissionen og Grækenland i 1997.

(29) Den 13. juni 1997 underrettede Kommissionen repræsentanterne for den græske regering om, at Kommissionen, i betragtning af den tid, der var gået siden dens beslutning om at indlede proceduren (14 måneder) og i betragtning af, at omstruktureringsplanen, som den oprindelige beslutning var baseret på, udløb i 1997, havde behov for en bekræftelse af, at planens målsætninger var blevet nået af OA, og at selskabets retablering af levedygtigheden var sikret. Grækenland tilkendegav, at der ville blive fremsendt en rapport til kommissionen herom.

(30) I overensstemmelse hermed fremsendte Grækenland den 20. august 1997 en rapport til Kommissionen om OA's finansielle resultater for perioden 1995-1997 samt finansielle overslag frem til 2001. I henhold til den oprindelige beslutnings artikel 1, litra g), valgte Kommissionen i samråd med Grækenland en uafhængig konsulent (Deloitte&Touche) til at kontrollere planens gennemførelse og fremskridt. Konsulentens rapport forelå den 10. november 1997. Rapporten var basere på OA's reviderede regnskab for 1996 og det foreløbige regnskab for 1997.

(31) Det fremgik af rapporten, at selv om OA havde fortsat sine bestræbelser på at retablere sin levedygtighed, havde selskabet ikke opfyldt målsætningerne i omstruktureringsplanen.

(32) For det første steg nettoresultatet på trods af en stigning siden1995 i et langsommere tempo end planlagt (fra 9,9 mia. GRD til anslået 14,6 mia. GRD for 1997, mens der i planen var forudsat en stigning fra 13,9 mia. GRD i 1995 til 29,6 mia. GRD i 1997). OA var blevet negativt påvirket af højere USD-kurser end forventet. Imidlertid blev virkningerne af denne situation stort set opvejet af en højere vækst end ventet på de markeder, som OA var aktiv på (5,5 % mod 3 % som oprindeligt skønnet), samt af forskellige regnskabsmæssige justeringer. En mere detaljeret analyse afslørede, at OA's luftfartsaktivitet faktisk fortsat var tabsgivende, og at selskabet ville være tabsgivende, hvis det ikke havde været for bidraget fra ground-handling-aktiviteterne, som fortsat affødte store indtægter på grund af OA's monopol (40,9 mia. GRD i 1996, skønnet til 40 mia. i 1997).

(33) For det andet var visse i planen forudsatte omstruktureringsforanstaltninger endnu ikke blevet gennemført fuldt ud, eller de havde ikke givet de forventede resultater. Det var navnlig tilfældet med personalenedskæringerne og de ændrede arbejdsforhold, omstruktureringen af selskabet, oprettelsen af et pålideligt og omfattende ledelsesinformationssystem og i mindre omfang omstruktureringen af nettet. Som følge heraf havde OA ikke opfyldt planens operative målsætninger. Personaleomkostningerne var fortsat et område, der gav anledning til store betænkeligheder, idet de var steget langt ud over skønnene. Personaleomkostningerne steg betragteligt mellem 1995 og 1996 på trods af nedskæringer i antallet af ansatte. Personalets produktivitet gav ligeledes anledning til bekymring, idet den forblev væsentligt under produktiviteten i andre EF-luftfartsselskaber i Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA).

(34) Det var derfor klart, at OA, på trods af, at selskabet her og nu kunne bevare sin levedygtighed, kun kunne overleve på længere sigt, såfremt der kunne skabes rentabilitet i luftfartsaktiviteten i betragtning af den nært forestående liberalisering på ground-handling-området i Fællesskabet (som blev gennemført ved Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabslufthavne [1]). Dette var ikke tilfældet, idet OA stadig manglede en reel konkurrencedygtig struktur med hensyn til sammenhæng mellem omkostninger på den ene side (især lønomkostninger) og indtægter på den anden. Der herskede ligeledes alvorlig tvivl om selskabets evne til at klare de vigtige investeringer i forbindelse med fornyelsen af dets flåde samt udflytningen til den nye lufthavn i Spata. Disse to forhold udgjorde klart to vigtige udfordringer på mellemlang sigt for så vidt angår OA's levedygtighed. Endelig måtte selskabet også tage højde for den begrænsning, der var betinget af, at udbetalingen af de to sidste trancher af kapitaltilførslen, der oprindeligt var berammet til januar 1996 og januar 1997, samt statsgarantierne på 378 mia. GRD, foreløbigt var sat i bero som en konsekvens af indledningen af proceduren.

(35) Det stod med udgangspunkt heri klart, at OA havde behov for dels at gennemføre de omstruktureringsforanstaltninger fuldt ud, som fortsat var udestående, dels at ajourføre planen og gennemføre yderligere omstruktureringsforanstaltninger. Disse yderligere foranstaltninger var nødvendige set i betragtning of OA's øjeblikkelige finansielle situation og de finansielle konsekvenser af ovennævnte udfordringer og begrænsninger, som selskabet stod over for.

(36) den 21. november 1997 forelagde Kommissionen resultatet af sine undersøgelser for OA's ledelse. Denne tilsluttede sig i store træk konklusionerne og tilkendegav, at omstruktureringsplanen var ved at blive ajourført med udgangspunkt i en rapport udarbejdet af en finansiel konsulentvirksomhed udpeget af OA (Mc Kinsey).

(37) I december 1997 besluttede den græske regering imidlertid at udskifte OA's ledelse. En ny ledelse tiltrådte i januar 1998 og påbegyndte arbejdet med udformningen af den reviderede omstruktureringsplan. Denne reviderede plan skulle baseres på nye bestemmelser om arbejdsforholdene, der skulle aftales mellem selskabet og de 17 fagforeninger, der repræsenterer personalet. Det forventedes, at den græske regering ville forelægge den reviderede plan for Kommissionen i april 1998.

(38) En negativ reaktion fra fagforeningerne, som forkastede de foreslåede nye bestemmelser om arbejdsforholdene, forhindrede OA i at lægge sidste hånd på den reviderede omstruktureringsplan som oprindeligt forudsat. I slutningen af marts 1998 gennemlevede selskabet en alvorlig socialkrise, som medførte væsentlige driftsforstyrrelser. Samtidig viste det sig, at selskabet stod over for alvorlige likviditetsproblemer, eftersom det måtte præstere forudbetaling for de fly, der var bestilt med henblik på en fornyelse af flåden, uden at der var sørget for finansiering heraf, fordi der ikke forelå statsgarantier. Den sociale krise blev til slut bragt til ophør, da den græske regering i overensstemmelse med græsk ret besluttede at gennemtvinge de af OA foreslåede bestemmelser om arbejdsforholdene ved lov nr. 2602/98 vedtaget af det græske parlament den 9. april 1998.

(39) Der har siden februar 1998 været fortsat kontakt mellem Kommissionen, Grækenland og OA samt udvekslinger af oplysninger om alle de forhold, som sagen omfatter (herunder revisionen

[1] EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36.

af omstruktureringsplanen). Denne kontakt omfattede møder i Athen og Bruxelles den 19. februar 1998, 16. marts 1998, 30. april 1998 samt 5., 9., 22. og 29. juni 1998.

(40) Ved to skrivelser af 3. juli 1998 og 6. juli 1998 fremsendte Grækenland et revideret omstruktureringsprogram for OA til Kommissionen med yderligere oplysninger om overholdelsen af tilsagnene samt om de yderligere forhold, som Kommissionen havde identificeret i sin skrivelse af 4. december 1996.

VI

(41) På grundlag af alle de oplysninger Grækenland forelagde efter indledningen af proceduren, navnlig ved skrivelse af 28. maj 1998, 3. og 6. juli 1998 og under forskellige møder, kan situationen vedrørende tilsagnene og de af Kommissionen identificerede yderligere forhold på den ene side, og den reviderede omstruktureringsplan på den anden side sammenfattes således.

Tilsagnene samt de af Kommissionen identificerede yderligere forhold

(42) De i den oprindelige beslutnings artikel 1 indeholdte tilsagn:

a) Den græske regerings tilsagn om ikke mere at blande sig i OA's forvaltning, bortset fra hvad dens status som aktionær giver den adkomst til (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra b)).

i) Med hensyn til udnævnelsen af medlemmerne af bestyrelsen i OA's datterselskaber modtog Kommissionen formelle forsikringer fra de græske myndigheder om, at dette er en opgave, der udelukkende påhviler OA's ledelse (forhold 1).

ii) Med hensyn til den omstændighed, at OA's bestyrelse konstant blander sig i selskabets daglige forvaltning (forhold 2) modtog Kommissionen formelle forsikringer fra Grækenland om, at bestyrelsens opgaver i overensstemmelse med græsk ret fortsat er begrænset til fastlæggelsen af de generelle retningslinjer for selskabets politik.

iii) Med hensyn til den tunge ansættelsesprocedure, der er fastlagt i artikel 1—24 i lov nr. 2190/94 (forhold 3) fik Kommissionen tilsendt teksten til den græske lov nr. 2527/97, som fastsætter en speciel undtagelsesprocedure for ansættelse af sæsonbestemt personale i OA. I overensstemmelse hermed kan OA ansætte sæsonbestemt personale direkte på basis af en reserveliste uden at skulle igennem en yderligere procedure.

iv) Med hensyn til godkendelsen ved præsidentdekret af reglerne for arbejdsforholdene for personalet i OA (forhold 4) bekræftede Grækenland formelt over for Kommissionen, at denne procedure kun var blevet bragt i anvendelse én gang inden for rammerne af lov nr. 2271/94, og at det siden den 31. januar 1995 har været den almindelige ordning ifølge græsk arbejdsret, der finder anvendelse. De græske myndigheder anførte yderligere, at det er almindelig praksis, at arbejdsmarkedets parter opnår formel lovgivningsmæssig godkendelse fra statens side af deres aftaler om arbejdsforholdene.

v) Med hensyn til den specifikke ordning for OA, der er fastsat ved lov nr. 2366/95 (forhold 5) og det forhold, at lov nr. 2271/94 fastsatte reglerne for arbejdsforholdene for OA samt betingelserne for frivillig afgang (forhold 6), var denne procedure nødvendig for at gennemføre de ændringer, der var foranlediget af omstruktureringsprogrammet for OA. De tilsvarende bestemmelser i lov nr. 2271/94 var i realiteten et væsentligt element i planen.

vi) Med hensyn til OA's frihed til at fastlægge og organisere sit net (forhold 7), anførte Grækenland, at det ikke pålagde OA nogen pligt til at drive 6 til 7 mindre indenrigsruter. Dette blev yderligere bekræftet af OA selv, idet OA forklarede, at det står selskabet helt

frit for at afgøre, hvilke ruter det ønsker at drive eller ej. I denne forbindelse anførte selskabet, at reorganiseringen af dets net indgår som et element i opfølgningen af dets omstruktureringsplan og sker på grundlag af kommercielle overvejelser.

vii) Med hensyn til betingelserne for befordring af pressen (forhold 8), har OA bragt nye forhøjede tariffer i anvendelse siden 1. juni 1998. Disse tariffer er baseret på gældende IATA-regler.

viii) Med hensyn til afviklingen af den græske stats og OA's gæld (forhold 9) gav de græske myndigheder følgende oplysninger og forsikringer:

— På grundlag af en formel aftale mellem de græske civile luftfartsmyndigheder og OA tilvejebringes alle tjenester fra OA til de græske civile luftfartsmyndigheder i overensstemmelse med OA's normale forretnings- og prispolitik. Udligningen af OA's og de græske civile luftfartsmyndigheders indbyrdes tilgodehavender er blevet gennemført. Herefter skylder OA 1,29 mia. GRD til de græske civile luftfartsmyndigheder (hovedsagelig for ubetalte landings- og opholdsafgifter). Dette beløb vil blive betalt inden den 31. december 1998. De græske civile luftfartsmyndigheder har i øjeblikket en gældspost over for OA på 375 mio. GRD Denne sag vil blive afgjort ved de græske domstole.

— Siden januar 1995 er udstedelsen af billetter for rejser foretaget af græske regeringsembedsmænd på mission foregået på normale forretnings- og prisbetingelser.

— Alle statslige instanser er begyndt at tilbagebetale deres gæld til OA. Instanser under centralregeringen har allerede betalt 5,78 mia. GRD, og et skønnet beløb på 2,63 mio. GRD vil blive betalt, når de pågældende beløb er blevet konstateret. Sociale sikringsfonde og andre statslige instanser har allerede betalt 228 mio. GRD, og det skønnes, at der vil blive udbetalt yderligere 1,22 mia. GRD, når de pågældende beløb er blevet konstateret. Såfremt disse instanser af budgetmæssige årsager ikke vil være i stand til at betale deres resterende gæld, vil staten sikre disse betalinger til OA. Under alle omstændigheder vil al statslig gæld være betalt før den 31. december 1998.

— OA vil ved de græske domstole i overensstemmelse med normale procedurer kræve betaling af gæld fra private instanser, som er underlagt offentlige instansers og offentlige selskabers tilsyn.

— De politiske partiers gæld til OA på 1,64 mia. GRD vil blive betalt i overensstemmelse med bestemmelserne i lov nr. 2602/98, i henhold til hvilken denne gæld skal være betalt senest den 31. december 1999. Det vil ske ved, at statens tilskud til de politiske partier vil blive reduceret tilsvarende.

b) Tilsagnet om at give OA en skattemæssig status af aktieselskab i lighed med de græske privatretlige virksomheder (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra c)).

— Med hensyn til rækkevidden af den i artikel 1, stk. l, i lov nr. 2271/94 omhandlede skattefritagelse (forhold 10), gav Grækenland Kommissionen en skriftlig bekræftelse på, at denne bestemmelse kun finder anvendelse på skat af ekstraordinær fortjeneste, som for 1994 følger af annulleringen af OA's gæld på i alt 427 mia. GRD-

— Med hensyn til rækkevidden af den i artikel 1, stk. j, i lov nr. 2271/94 omhand-

lede skattefritagelse (forhold 11), bekræftede Grækenland, at denne bestemmelse kun fandt anvendelse på skatter på operationer til rekapitalisering af OA, og ikke på andre former for afgifter eller skatter, der pålignes i forbindelse med statsgarantierne.

c) Tilsagnet om at bringe aftalerne mellem de græske regering og OA i overensstemmelse med bestemmelserne i den tredje luftfartspakke inden den 31. december 1994 (beslutningens artikel 1, litra d)).

Med hensyn til ikrafttrædelsen af præsidentdekretet, der ophæver OA's præferencestilling på ruterne på fastlandet (forhold 12) samt ophævelsen af OA's eneret på indenrigsruteforbindelserne på fastlandet, som ikke blev drevet inden 1. januar 1993, eller som ikke er blevet drevet siden denne dato (forhold 13), henviste de græske myndigheder til præsidentdekret nr. 359 af 13. september 1996, som trådte i kraft den 19. september 1996. Med dette præsidentdekret ophæves formelt enhver præferencestilling og/eller eneret for OA på beflyvning af både indenrigsruter på det græske fastland og beflyvning af ruter mellem Grækenland og ikke-EØS-lande.

d) Tilsagnet om, i overensstemmelse med fællesskabsretten, ikke mere at yde OA nogen form for støtte (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra e)).

i) Med hensyn til den i artikel 2, stk. 12, litra a), i lov nr. 2271/94, fastsatte støtte på 11 mia. GRD. (forhold 14), og støtten i forbindelse med skattebegunstigelsen for fratrædelsesgodtgørelser til OA's personale som fastsat i artikel 2.4, i lov nr. 2271/94 (forhold 16a). Grækenland anførte, at omkostningerne ved skattebegunstigelsen var anslået til 2,2 mia. GRD. Grækenland underrettede også ved skrivelse af 6. juli 1998 Kommissionen om, at man, i betragtning af at Kommissionen anså disse foranstaltninger for at indebære ny støtte til OA, var villig til at nedsætte den resterende del af den kapitaltilførsel, der skal gennemføres i overensstemmelse med omstruktureringsplanen som godkendt af Kommissionen i 1994, med 13,2 mia. GRD.

ii) Med hensyn til den støtte, som artikel 1, stk. l og j, i lov nr. 2271/94, indebar, (forhold 15), henviste Grækenland til, at den nøjagtige rækkevidde af skatte- og afgiftsfritagelserne var blevet afklaret, og at der ikke var tale om andre fritagelser end dem, der udtrykkeligt var godkendt ved den oprindelige beslutning.

iii) Med hensyn til den støtte, der er en følge af, at OA også efter meddelelsen af den oprindelige beslutning har været fritaget for betaling af afgifter til landing og ophold i græske lufthavne (forhold 16), henviste den græske regering til præsidentdekret nr. 138/97 af 13. juni 1997, hvorved fritagelsen for OA i medfør af dekret nr. DII/35502/15316 blev formelt ophævet. Den pegede også på, at de ubetalte afgifter, som OA har skyldt de græske civile luftfartsmyndigheder siden den 1. januar 1995, vil blive modregnet i de græske civile luftfartsmyndigheders gæld til OA (se forhold 9).

e) Tilsagnet om at acceptere princippet om, at andre selskaber end OA har tilladelse til at beflyve forbindelserne mellem Grækenland og de lande, der ikke tilhører EØS, og som følge heraf udelukkende at foretage udpegninger af et eller flere luftfartsselskaber på grundlag af indholdet af hver enkelt ansøgning (beslutningens artikel 1, litra o)).

Med hensyn hertil (forhold 17) henviste den græske regering til ovennævnte præsidentdekret nr. 359 af 13. september 1996, som trådte i kraft den 19. december 1996, og som ophævede OA's eneret på dette område. Samme dekret ophævede OA's enerettigheder

med hensyn til beflyvning af ruterne mellem Grækenland og ikke-EØS-lande.

f) Tilsagnet om at henholde sig til definitionen på charterflyvning, således som den fremgår indirekte af forordning (EØF) nr. 2408/92, navnlig ikke at pålægge charterflyvning restriktioner (den oprindelige beslutnings artikel 1, litra r)).

Med hensyn til ophævelsen af de eksisterende restriktioner for tilvejebringelsen af charterflyvninger til de græske øer (forhold 18), henviste Grækenland til den græske forordning nr. D1/A/51328/2680 af 17. december 1997, som fjerner den operationelle begrænsning, der oprindeligt fandt anvendelse på godstransport ifølge den græske forordning af 1. marts 1996,og som gælder i fuldt omfang for alle Fællesskabets luftfartsselskaber, herunder OA.

(43) For så vidt angår egen-handling (forhold 19), henviste Grækenland til den ændring af den græske forordning om proceduren for tildeling af licenser til egen-handling, som blev vedtaget den 4. november 1997. I overensstemmelse hermed er den græske civile luftfartsmyndighed nu forpligtet til at besvare alle ansøgninger inden for to måneder. Manglende svar indebærer en automatisk godkendelse af ansøgningen, og de græske civile luftfartsmyndigheder er således forpligtet til at tildele licensen.

(44) Desuden meddelte den græske regering Kommissionen, at Cronus Airlines havde fået tildelt en egen-handling-licens gældende for lufthavnene i Thessaloniki, Athen og Heraklion. Venus Airlines' ansøgning gældende for Kos behøvede ikke at blive undersøgt yderligere, eftersom selskabet var ophørt med ground-handling. Ansøgningerne fra KAL, Air Greece og Avionic for lufthavnene i Heraklion, Rhodos, Mtilini, Santorini og Thessaloniki, som i første omgang blev afslået, er nu ved at blive undersøgt på ny. Med hensyn til Lufthansas ansøgning anførte den græske regering, at denne ansøgning er ved at blive undersøgt, samt at der i den forbindelse og i overensstemmelse med gældende procedure er blevet sendt en anmodning til selskabet om en gennemgang af selskabets personale og udstyr.

(45) Endelig tilkendegav den græske regering over for Kommissionen, at gennemførelsen af direktiv 96/67/EF om adgang til ground-handling-markedet i Fællesskabets lufthavne er ved at blive afsluttet, og at de lufthavne, som ikke er omfattet af direktivet, fortsat vil være dækket af den gældende ordning i Grækenland. I henhold til denne ordning er egen-handling fuldt ud godkendt. Licenser kan kun nægtes udstedt på grundlag af objektive plads- og kapacitetsbegrænsninger eller sikkerhedsmæssige overvejelser.

Den reviderede omstruktureringsplan

(46) Den reviderede omstruktureringsplan, der blev fremsendt af den græske regering til Kommissionen omfatter perioden 1998-2002. Den tager hensyn til endelige resultater for OA for 1997 samt de foreløbige tal for de første måneder af 1998. Disse resultater viser, at OA's situation er blevet yderligere forværret, når man sammenholder den med resultaterne i den rapport, som den græske regering forelagde den 20. august 1997. Hvor denne rapport regnede med et nettooverskud på 14,6 mia. GRD for 1997 (i forhold til et skøn på 19,6 mia. GRD i omstruktureringsplanen), noterede OA reelt et nettounderskud på 6,8 mia. GRD. Dette fald i rentabiliteten var en direkte følge af en ekstraordinær lønstigning, som blev indrømmet for at løse arbejdskonflikter. Der var tale om en stigning på 19 % i lønomkostningerne i forhold til 1996 (nemlig med 25 mia. GRD).

(47) Ifølge den reviderede omstruktureringsplan gives der ikke anden støtte end den, der er godkendt ved den oprindelige beslutning. Men for at afspejle, at den kapitalforøgelse, som endnu ikke er bevilget til OA, nedsættes for at opveje den nye støtte på 13,2 mia. GRD (se forhold 15 og 16), fastsættes der i den reviderede plan kun en kapitalforøgelse på 21, 8 mia. GRD i stedet for de i første omgang planlagte 35 mia. GRD.

(48) Med den reviderede plan er det hensigten at sikre selskabets levedygtighed på lang sigt, idet de i den oprindelige plan indeholdte omstruktureringsforanstaltninger skal gennemføres i fuldt

omfang, samtidig med at der gennemføres yderligere omstruktureringsforanstaltninger. Disse koncentrerer sig om to målsætninger:

a) En reorganisering af selskabets omkostningsstruktur:

Planen er primært baseret på de nye regler for arbejdsforholdene i lov nr. 2606/98 af 9. april 1998, som er baseret på henstillingerne i en rapport udarbejdet af Mc Kinsey. De omfatter:

i) Generel fastfrysning af lønningerne for perioden1998-2000 og begrænsede lønreguleringer for perioden 2001-2002.

ii) Indførelse af regler for besætningsmedlemmers arbejdstid i overensstemmelse med internationale standarder.

iii) En nedskæring i antallet af stillinger (omkring 1 000) og hierarkiske niveauer (fra 8 til 4).

iv) Bortfald af forskellige tillæg til specifikke kategorier af personale.

v) Begrænsning af overarbejde, indførelse af flekstid tilpasset selskabets driftsbehov, sammenlægning af stillinger (alle gældende for jordpersonel).

vi) Nedskæring af arbejdsstyrken med 1 300 ved naturlig afgang og nedbringelse af antallet af sæsonbestemt personale med 30 %.

Disse foranstaltninger vil gør det muligt for OA at nedbringe sine driftsomkostninger. De er allerede ved at blive iværksat.

b) Forbedring af afkastet:

Ud over de nye arbejdsforhold, som vil påvirke selskabets produktivitet positivt og dermed afkastet, indeholder planen følgende foranstaltninger:

i) Produktforbedring og nyt design i forbindelse med gennemførelsen af en ny markedsføringspolitik.

ii) Omlægning af nettet ved forøgelse af frekvenserne og bygning af anlæg, der vil gøre Athen til knudepunkt. Frekvenserne for de potentielt mest profitable ruter vil blive forøget, og der vil blive gennemført nye flytider. Tabsgivende ruter vil blive nedlagt.

iii) Tilkomsten af nye fly, der er bedre egnede til at opfylde OA's driftsbehov, og som er mere omkostningseffektive. Antallet af fly i flåden vil stige fra 35 primo 1998 til 40 i år 2002.

På basis heraf forventes OA's afkast at komme op på siden af afkastet hos andre sydeuropæiske luftfartsselskaber, hvis markeder - om end i mindre omfang - også er påvirket af sæsonpræget chartertrafik.

(49) Planen indeholder også foranstaltninger til en omfattende reorganisering af selskabet.

a) Den rolle, som ikke-kerneaktiviteter spiller, vil blive omdefineret, og disse aktiviteter vil gradvis blive udskilt i selvstændige datterselskaber for at opnå bedre resultater. I mellemtiden vil der blive udviklet forretningsplaner for vedligeholdelsesafdelingen, afdelingen for ground-handling og afdelingen for godshåndtering.

b) Charteraktiviteterne vil blive udviklet gennem et til formålet oprettet selskab:

(50) Planen er baseret på en større investeringsplan, der skal gennemføres uden tilførsel af ny kapital fra aktionæren. Disse investeringer omfatter:

a) Erhvervelse af 12 nye fly til i alt 980 mio. USD til erstatning af de gamle fly:

— 2 fly af typen A340 vil blive tilført flåden i september og oktober 1998, og yderligere to fly vil komme til i 1999. De skal erstatte de 4 B747-fly, som vil blive taget ud af flåden (og solgt inden år 2000). Flåden kan blive suppleret med yderligere et A340-fly afhængig af driftsbehovet under omstruktureringsperioden.

— 8 fly af typen B737 vil komme til i år 2000.

b) Udflytningen til den nye lufthavn i Athen ved Spata i år 2001, der skønnes at komme til at koste 75 mia. GRD, hvoraf ca. 35 mia. GRD forventes finansieret gennem den kompensation, som den græske stat yder for de mistede faciliteter i den eksisterende Hellenikon-lufthavn, som vil blive nedlagt, når Spata bliver taget i brug.

c) Yderligere infrastrukturinvesteringer, der vil være nødvendige for at fastholde det nuværende aktivitetsniveau, og som løber op i 10 mia. GRD om året.

(51) De væsentligste indikatorer og nøgletal for de finansielle fremskrivninger er anført nedenfor:

	1998	1999	2000	2001	2002
Finansielle indikatorer					
Omsætning (mio. GRD)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Driftsresultat efter renter (mio. GRD)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Overskud før skat (mio. GRD)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Langfristet gæld (mio. GRD)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Driftsmæssige indikatorer					
Gennemsnitlig rejselængde (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Belægningsgrader	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Afkast (GRD/RPK ([1])) — 1998-priser	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Antal ansatte (FTE)	8 875	8 467	8 356	8 078	8 032
Antal fly i alt	35	37	40	40	40
Gennemsnitlig netkapacitet	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) RPK: Revenue passenger per kilometer (betalte passagerkm.).

	1998	1999	2000	2001	2002
Finansielle nøgletal					
$\frac{\text{Driftsresultat}}{\text{Omsætning}}$	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Soliditetsgrad	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Nøgletal for produktiviteten					
$\frac{\text{ASK (1)}}{\text{Antal ansatte}}$	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
$\frac{\text{Personaleudgifter}}{\text{ASK}}$	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
$\frac{\text{Udgifter til cockpitbesætninger}}{\text{ASK}}$	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
$\frac{\text{Udgifter til kabinebesætninger}}{\text{ASK}}$	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Nøgletal for omkostningerne					
$\frac{\text{Driftsomkostninger}}{\text{ASK}}$	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
$\frac{\text{Personaleomkostninger}}{\text{Driftsomkostninger i alt}}$	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
$\frac{\text{Udgifter til cockpitbesætninger}}{\text{Driftsomkostninger}}$	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
$\frac{\text{Udgifter til kabinebesætninger}}{\text{Driftsomkostninger}}$	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ASK: Available seat per kilometre, (udbudte sædekm.).

(52) Ovenstående tal er især baseret på en antagelse om, at indtægterne fra luftfartsdriften vil stige med 25,5 % i planens løbetid (fra 269 mia. GRD i 1998 til 337,6 mia. i 2002), mens indtægterne fra ground-handling vil falde med 28,2 % (fra 46,5 mia. GRD i 1998 til 33,3 mia. GRD i 2002) som en konsekvens af liberaliseringen af denne aktivitet. Driftsresultatet forventes at stige til 21,2 mia. GRD i 1999. Derefter vil det falde til 1,6 mia. GRD i 2001 og vil stabilisere sig på 8,4 mia. GRD i 2002 som følge af de store investeringer, som OA skal gennemføre i forbindelse med udflytningen til Spata og fornyelsen af flåden (påløbne finansielle og driftsrelaterede omkostninger, renteudgifter samt afskrivningsomkostninger). Overskuddet før skat vil derfor følge samme tendens, samtidig med at det vil forblive positivt i hele den reviderede plans løbetid.

(53) Den reviderede plan suppleres af en gennemførelsesplan, som fastsætter en tidsplan for de forskellige foranstaltninger, gennemførelsesomkostningerne og en tidsplan for og størrelsen af det forventede overskud.

(54) Kommissionen udpegede i samråd med de græske myndigheder en konsulent, som verificerede de græske myndigheders rapport af 20. august 1997 og analyserede gennemførelsen af den reviderede omstruktureringsplan. Konsulentens rapport blev forelagt Kommissionen den 16. juli 1998.

(55) Det fremgår af rapporten, at OA's reviderede plan er realistisk, og den skulle gøre det muligt for OA at genoprette levedygtigheden på mellemlang sigt.

(56) OA forventes at få overskud igen i 1998, også selv om selskabet havde 15 mia. GRD i ekstraordinære omkostninger som følge af driftsforstyrrelser i marts-april 1998. Nettooverskuddet (efter skat) vil så stige til 20,9 mia. GRD i 1999, hvilket vil være et meget tilfredsstillende niveau. Som følge af en betydelig stigning i de finansielle udgifter, som er en konsekvens af programmet for fornyelse af flåden og de faldende groundhandling-indtægter efter ophøret af OA's monopol, forventes overskuddet (efter skat) dernæst at falde og stabilisere sig på 3,9 mia. GRD hen imod planens afslutning i år 2002.

(57) Det forventede fald i nettoresultatet fra år 2000 indebærer, at OA - for at kunne overleve ud over dette tidspunkt - bliver nødt til at:

— holde omkostningerne effektivt nede på et lavere niveau, det gælder navnlig lønomkostningerne, samtidig med at det nuværende aktivitetsniveau bevares både under og efter planens løbetid. I konsulentens rapport blev det i den forbindelse understreget, at der er behov for et forbedret ledelsesinformationssystem, således at OA's ledelse hele tiden modtager analyser af de samlede driftsomkostninger og -udgifter i rette tid til, at den om nødvendigt bliver i stand til at tilpasse den reviderede plan ved hjælp af supplerende foranstaltninger. Disse skal modvirke faldende indtægter og reducere lønomkostningerne yderligere.

— sikre at den græske regerings kompensation for tabet af investeringer i lufthavnen i Hellenikon reelt vil være til rådighed så betids at de projekterede investeringer kan gennemføres i lufthavnen i Spata. I modsat fald kunne selskabet blive udsat for større likviditetskrav.

(58) På baggrund af de ovenfor anførte faktuelle oplysninger er Kommissionen i stand til at give sin endelige vurdering i denne sag.

RETLIG VURDERING

VII

(59) I henhold til traktatens artikel 92, stk. 1, og artikel 61, stk. 2, i EØS-aftalen er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som forrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen.

(60) Det er i denne sag vigtigt - på grundlag af disse forudsætninger - at vurdere:

a) Den støtte, der er blevet givet, og som skal gives til OA af Grækenland, og som oprindeligt blev godkendt ved beslutning af 7. oktober 1994, og med hensyn til hvilken Kommissionen den 30. april 1996 besluttede at indlede proceduren i henhold til traktatens artikel 93, stk. 2. Denne støtte består af:

   i) de lånegarantier, selskabet var blevet indrømmet frem til den 7. oktober 1994 i medfør af artikel 6 i den græske lov nr. 96/75

   ii) nye lånegarantier på i alt 378 mio. USD for lån, der skulle optages inden den 31. december 1997 til indkøb af nye fly

   iii) en lempelse af selskabets gæld svarende til 427 mia. GRD

   iv) konvertering af selskabets gæld for 64 mia. GRD

   v) en kapitaltilførsel på 54 mia. GRD i tre trancher på henholdsvis 19, 23 og 12 mia. GRD i 1995, 1996 og 1997.

b) Den nye ikke-anmeldte støtte, som Grækenland indrømmede OA, og for hvilken Kommissionen ligeledes den 30. april 1996 besluttede at indlede den i traktatens artikel 93, stk. 2, fastsatte procedure, samt de ikke-anmeldte yderligere støtteforanstaltninger, som Kommissionen identificerede under denne procedure. Disse foranstaltninger omfatter:

   i) statens betaling af omkostningerne i forbindelse med frikøbelse for militærtjene-

ste og de foregående tjenesteår samt betalingen af godtgørelser ved frivillig afgang med op til 11 mia. GRD, som fastsat i artikel 2, stk. 12a, i lov nr. 2271/94

ii) skatte- og afgiftsfritagelserne i årene 1995 til 1997 og for lånegarantierne, samt fritagelsen for udgifter, der ikke er skatte- og afgiftsrelateret, og som kan påvirke kapitaltilførslerne i medfør af artikel 1, stk. 1 og i., i lov nr. 2271/94

iii) den tilsyneladende fortsatte fritagelse - ud over datoen for meddelelsen af den oprindelige beslutning til Grækenland - af OA for betaling af landings- og opholdsafgifter i de græske lufthavne

iv) skattebegunstigelsen i forbindelse med godtgørelserne ved OA-personalets tidlige afgang som fastsat i artikel 2, stk. 4, i lov nr. 2271/94.

VIII

(61) For så vidt angår de støtteforanstaltninger, som oprindeligt blev godkendt, og for hvilke Kommissionen besluttede at indlede proceduren, finder Kommissionen, at der ikke kan herske nogen tvivl om, at der er tale om statsstøtte, som påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og forårsager konkurrencefordrejning inden for fællesmarkedet. I den forbindelse henviser Kommissionen til sin vurdering som indeholdt i den oprindelige beslutning.

(62) Kommissionen finder ikke, at undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 2, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 2, samt traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og b), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og b), finder anvendelse i den foreliggende sag. Kommissionen henviser i den forbindelse til sin vurdering i den oprindelige beslutning. Det er heller ikke Kommissionens opfattelse, at undtagelsen i artikel 92, stk. 3, litra c), for så vidt angår støtte til fremme af udviklingen af visse regioner, kan anvendes på den foreliggende sag. Kommissionen henviser i den forbindelse til sin vurdering i den oprindelige beslutning.

(63) Med hensyn til undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), for så vidt angår støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene, når den ikke påvirker samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, henviser Kommissionen ligeledes til den oprindelige beslutning, hvori den undersøgte, om de kriterier, som sætter den i stand at vurdere, om støtte til omstrukturering af et selskab kan anses som værende forenelig med fællesmarkedet, er opfyldt. I nævnte beslutning fandt Kommissionen, at denne støttes forenelighed med fællesmarkedet var betinget af, at Grækenland overholdt 21 tilsagn som var anført i beslutningens artikel 1. I betragtning af Grækenlands manglende overholdelse af adskillige af disse tilsagn samt af alle de relevante yderligere forhold i denne sag har Kommissionen igen undersøgt denne støttes forenelighed med fællesmarkedet.

(64) Kommissionen har i den forbindelse analyseret, hvorvidt alle tilsagnene i den oprindelige beslutning nu overholdes af Grækenland, og hvorvidt situationen med hensyn til egen-handling i græske lufthavne afspejler de forsikringer, som de græske myndigheder afgav i den oprindelige beslutning.

(65) Kommissionen finder, at alle forhold (forhold 1 til 18) vedrørende Grækenlands manglende overholdelse af de tilsagn, som blev identificeret i beslutningen om at indlede proceduren (artikel 1, litra b), c), d), e), o) i den oprindelige beslutning af 7. oktober 1994) og under den efterfølgende procedure (artikel 1 litra r), i den oprindelige beslutning af 7. oktober 1994), er afklaret på baggrund af de af de græske myndigheder afgivne oplysninger og forsikringer, navnlig ved skrivelser af 28. maj 1998 og 3. og 6. juli 1998.

(66) Navnlig med hensyn til:

a) Den tunge administrative procedure i artikel 1-24, i lov nr. 2190/94 (forhold 3). Kommissionen finder, at anvendelsen af denne procedure på fast personale godt kan omfatte løst ansat personale, idet behovet for sådant personale normalt planlægges i forvejen.

Omvendt er den nye undtagelsesprocedure, som nu finder anvendelse på sæsonbestemt personale, tilstrækkelig fleksible, samtidig med at den sikrer gennemsigtighed.

b) Betingelserne for befordring af pressen (forhold 8). Med udgangspunkt i de af Grækenland givne forsikringer har Kommissionen verificeret, at de nye priser fastsættes af OA i overensstemmelse med normal forretningspolitik, og med at de gør det muligt for selskabet at dække sine omkostninger i forbindelse med denne aktivitet (de nye priser vil indebære en stigning i afkastet fra 25 GRD/TKT til 408 GRD/TKT, og break-even-belægningsgraden vil falde fra 110 % til 53,2 %).

c) Afviklingen af OA's og den græske stats gæld (forhold 9). Kommissionen finder, at betalingen af den græske stats samlede gældt nu er sikret inden for en fornuftig tidshorisont.

d) Støtten på 11 mia. GRD ifølge artikel 2, stk. 12, litra a), i lov nr. 2271/94 (forhold 14), og de 2,2 mia. GRD som følge af skattebegunstigelsen af fratrædelsesgodtgørelser ifølge artikel 2, stk. 4, i lov nr. 2271/94 (forhold 16a). Kommissionen finder, at disse foranstaltninger udgør statsstøtte til OA, der er uforenelig med fællesmarkedet i medfør af traktatens artikel 92, stk. 1. I betragtning af, at Grækenland dels af egendrift har besluttet at reducere den resterende kapitalforøgelse, der skulle gennemføres, med et beløb svarende til det nominelle støttebeløb, som denne støtte indebærer, og at OA dels ikke har draget fordel af den resterende kapitalforøgelse, eftersom de tilsvarende trancher, der var berammet til januar 1996 og januar 1997, endnu ikke er kommet til udbetaling, finder Kommissionen imidlertid, at den tilsvarende finansielle fordel for OA (hovedstol og renter) vil blive udlignet. I betragtning heraf vil denne støtte ikke have virkninger for konkurrencen.

e) Støtten ifølge artikel 1, stk. j.b. og i., lov nr. 2271/94 (forhold 15). Kommissionen finder, at eftersom Grækenland over for den har bekræftet, at skattefritagelsen i artikel 1, stk. j.b. er begrænset til de i henhold til den oprindelige beslutning artikel 1, litra c), godkendte undtagelser, indeholder disse bestemmelser ikke noget element af støtte til OA.

f) Den støtte, der følger af den omstændighed, at OA's fritagelse for betaling af landings- og opholdsafgifter i græske lufthavne, synes at være fortsat ud over datoen for meddelelsen af den oprindelige beslutning til Grækenland (forhold 16). Kommissionen finder, at eftersom der har fundet en udligning sted mellem på den ene side de ubetalte landings- og opholdsafgifter i græske lufthavne fra OA til de græske civile luftfartsmyndigheder, og på den anden side de græske civile luftfartsmyndigheders gæld til OA, og eftersom Grækenland har bekræftet, at OA vil betale det udestående beløb til de græske civile luftfartsmyndigheder, der anslås til 1,29 mia. GRD (inkl. renter) senest den 31. december 1998, indebærer dette forhold ikke noget element af støtte til OA.

(67) Med hensyn til de øvrige tilsagn, som den oprindelige beslutning ikke identificerede som værende overtrådt af Grækenland (artikel 1, litra a), f) til n), p), q), s) til u)), viser de for Kommissionen tilgængelige oplysninger, at Grækenland ikke har undladt at overholde disse tilsagn.

(68) Kommissionen finder følgelig, at alle de i den oprindelige beslutning anførte tilsagn nu overholdes fuldt ud af Grækenland.

(69) Med hensyn til egen-handling i græske lufthavne finder Kommissionen, under hensyntagen til ændringen af forordningen om proceduren for tildeling af licenser til egen-handling, til de af Grækenland fremsendte oplysninger om ansøgninger fra Fællesskabets luftfartsselskaber samt til de af de græske myndigheder ved skrivelse af 3. juli 1998 afgivne forsikringer, at alle aspekter af egen-handling effektivt er tilladt i græske lufthavne i overensstemmelse med forsikringerne i den oprindelige beslutning, og at forholdet nu er afklaret (forhold 19).

(70) Kommissionen finder imidlertid, at den omstændighed, at Grækenland nu fuldt ud overholder

alle afgivne tilsagn, ikke er tilstrækkelig til at sikre, at støtten er i overensstemmelse med fællesmarkedet. Det er derfor også nødvendigt at vurdere virkningen for den fælles interesse af Grækenlands hidtidige undladelse af at overholde visse af disse tilsagn.

(71) Det forhold, at staten fortsat har blandet sig i OA's forvaltning, bortset fra hvad dens status som aktionær giver den adkomst til, har ikke medført, at OA's vanskeligheder er blevet overført til konkurrenterne. Desuden har OA ikke draget fordel af denne adfærd. Tværtimod har det haft negative virkninger for specifikke aspekter af selskabets omstruktureringsproces. Dette gælder også det forhold, at staten ikke har givet OA en skattemæssig status af aktieselskab i lighed med de græske privatretlige selskaber.

(72) Det forhold, at OA har fået bevilget støtte, der ikke var godkendt, på i alt 13,2 mia. GRD kunne have fordrejet konkurrencen. Den kumulative virkning af den omstændighed, at den resterende del af kapitaltilførslen endnu ikke er gennemført til dato, og den omstændighed, at den vil blive nedbragt med det samme beløb, udligner imidlertid en eventuel konkurrencefordrejende virkning af denne støtte.

(73) Det forhold, at præsidentdekretet, der ophæver OA's præferencestilling og eneret til beflyvning af indenrigsforbindelserne på det græske fastland først trådte i kraft den 31. december 1994 har i praksis ikke haft nogen indvirkning på konkurrencevilkårene, idet alle indenrigsforbindelser på det græske fastland allerede var åbne for konkurrence.

(74) Det forhold, at præsidentdekretet, der ophæver OA's eneret til beflyvning af internationale ruteforbindelser til lande uden for EØS, ikke er trådt i kraft inden for rimelig tid synes ikke at have haft nogen virkning i praksis på konkurrencevilkårene, idet Kommissionen ikke er blevet underrettet om noget afslag fra de græske myndigheders side på tildeling af trafikrettigheder til drift af sådanne tjenester.

(75) Det forhold, at visse restriktioner for charterflyvning til Grækenland fortsat gør sig gældende efter vedtagelsen af den oprindelige beslutning, kan have haft nogle virkninger på konkurrencevilkårene. Men i betragtning af, at disse restriktioner kun drejede sig om forbindelser til de græske øer og kun vedrørte specifikke aspekter af lufttransport, har virkningerne heraf på konkurrencevilkårene imidlertid været begrænsede. Kommissionen finder under alle omstændigheder, at disse begrænsede virkninger opvejes af, at OA ikke har modtaget den resterende del af kapitaltilførslen og ikke har været i stand til at udnytte statsgarantierne.

(76) På baggrund af det ovenfor anførte finder Kommissionen, at Grækenlands tidligere tilsidesættelse af visse af tilsagnene ikke havde nogen virkninger for den fælles interesse eller kun havde begrænsede virkninger, som i det store og hele er blevet opvejet af de negative konsekvenser for OA af indledningen af proceduren.

(77) Kommissionen har endvidere verificeret, hvorvidt støtten fortsat udgør en del af et omfattende omstruktureringsprogram, der tilsigter at forbedre OA's finansielle sundhed, således at selskabet inden for en rimelig periode kan blive levedygtigt og konkurrencedygtigt i det miljø, det opererer inden for.

(78) I den henseende bemærker Kommissionen, at den græske regering den 6. juli 1998 fremsendte et revideret omstruktureringsprogram, der omfatter perioden 1998-2002, hvorved omstruktureringsperioden udvides ud over, hvad der var fastsat i den oprindelige plan (1997). En ajourføring af den oprindelige plan og en udvidelse af omstruktureringsprogrammet var tiltag, der var nødvendige for, at OA kunne gennemføre sine bestræbelser på at nå de i den oprindelige plan fastsatte målsætninger.

(79) Den reviderede plan indeholder ikke nogen støtteforanstaltninger ud over dem, der er godkendt ved den oprindelige beslutning, og som endnu ikke er iværksat over for OA. De omfatter en kapitalforøgelse på 35 mia. GRD samt statsgarantier for i alt 378 mio. GRD, som oprindeligt skulle anvendes til lån optaget inden den 31. december 1997. Imidlertid foreskriver planen, som anført i skrivelse af 6. juli 1998 fra Grækenland, kun en kapitalforøgelse på 21,8 mia., der skal dække den nye ikke godkendte støtte til

OA på basis of lov nr. 2271/94. Med hensyn til statsgarantierne foreskriver planen endvidere, at disse vil blive anvendt til lån, der skal optages inden den 31. december 2000.

(80) Den reviderede omstruktureringsplan omdefinerer og forstærker indsatsen fra OA's side med hensyn til omkostningskontrol og produktivitet. Den er baseret på nye bestemmelser om arbejdsforholdene, som allerede er i anvendelse, og som vil sætte OA i stand til at reducere lønomkostningerne og forbedre de ansattes produktivitet. Produktiviteten på personalesiden forventes således at stige med 16 % mellem 1998 og 2002. Afkastet, som i dag er meget lavt, vil blive forøget gennem stigende billetpriser, omstrukturering af nettene, gennemførelse af et system til overvågning af lønsomheden og forbedret produktkvalitet. Planen forudsætter intensiv udnyttelse af flåden, mens stigningen i flåden fortsat vil være begrænset til fire yderligere fly i planens løbetid. Imidlertid vil væksten i den kapacitet, som OA tilbyder inden for EØS (+12 % i disponible sædekilometer), ikke overskride den gennemsnitlige vækst på markedet (20-22,5 %) [1], idet programmet for fornyelse af flåden vil indebære tilførsel af mindre fly end dem, der er i brug i dag.

(81) Som følge af det ovenfor anførte forventes OA at blive rentabel igen allerede i 1998. Ved at forøge indtægterne og nedbringe omkostningerne, vil planen gøre det muligt for OA at bevare sin rentabilitet gennem hele planens løbetid, samtidig med at selskabet kan klare de betydelige investeringer, der er en konsekvens af programmet for fornyelse af flåden og udflytningen til lufthavnen i Spata.

(82) Mens erhvervelsen af nye fly (311 mia. GRD) vil blive finansieret gennem en blanding af træk på kassereserver, langfristede lån optaget i kommercielle banker samt driftsforpagtningsaftaler, vil udflytningen til Spata blive finansieret gennem træk på likviditetsreserverne (40 mia. GRD) og gennem en kompensation, der ydes af staten for tabte investeringer i lufthavnen i Hellenikon som en konsekvens af denne lufthavns lukning (skønnet til 35 mia. GRD). Grækenland har med hensyn til denne kompensation ved skrivelse af 3. juli 1998 bekræftet over for Kommissionen, at kompensationen ikke vil indebære noget element af støtte til OA, idet den vil blive ydet efter de almindelige græske retsregler, lige som det bekræftes, at beløbet vil være i nøje overensstemmelse med, hvad et hvilket som helst andet selskab i en lignende situation ville være berettiget til at modtage. Derudover har Grækenland, for at fjerne Kommissionens bekymringer med hensyn til det tidsmæssige aspekt ved denne kompensation, forsikret Kommissionen om, at kompensationen på grundlag af den aftale, der skal indgås mellem OA og den græske stat, vil blive betalt, således at der er sammenfald med selskabets udgifter i forbindelse med dets udflytning til lufthavnen i Spata.

(83) I betragtning af disse investeringer på i alt 346 mia. GRD, som med hensyn til flådefornyelsen er nødvendige for at sikre selskabets fortsatte levedygtighed, og som er uomgængelige, når det drejer sig om udflytningen til lufthavnen i Spata, idet lufthavnen i Hellenikon vil blive lukket i år 2001, finder Kommissionen, under henseende til den nye ikke-godkendte støtte til OA på 13,2 mia. GRD, at både kapitaltilførslen på 21,8 mia. GRD og statsgarantierne på 378 mio. USD (svarende til 120 mia. GRD) er nødvendige for at holde de finansielle omkostninger på et niveau, som selskabet kan klare i hele planens løbetid. Under den reviderede plans løbetid vil solvensgraden fortsat være højere end, hvad der er normalt for industrien i gennemsnit (den vil komme op på 2,34 i år 2002). Dette skal imidlertid sammenholdes med de betydelige investeringer, som OA bør være i stand til at gennemføre, eftersom afkastet og indtægterne vil stige betragteligt (en stigning i omsætningen fra 324,294 mia. GRD i 1998 til 380,626 mia. GRD i 2002).

(84) Kommissionen finder på dette grundlag og i betragtning af den fornuftige udvikling i det forventede overskud og solvensgraden, at størrelsen af dens støtte, der er godkendt ved den oprindelige beslutning, er tilstrækkelig og ikke overdreven.

(85) Kommissionen er overbevist om, at den reviderede plan vil blive effektivt gennemført, idet der foreligger en detaljeret gennemførelsesplan, som komplementerer den reviderede plan. Denne gennemførelsesplan styrker den reviderede plans troværdighed ved at opstille tidsrammer for de forskellige foranstaltninger, fastsætte gennemførelsesomkostningerne samt opstille tidsrammer for og fastlægge størrelsen af de planlagte fordele. Kommissionen bemærker imidlertid, at det ledelsesinformationssystem, som i øjeblikket fin-

[1] Baseret på overslag fra AEA.

des hos OA, ikke gør det muligt for selskabets ledelse hele tiden at blive holdt ajour med udviklingen og dermed følge gennemførelsens resultater og om nødvendigt tilpasse den reviderede plan. Kommissionen har derfor til hensigt, på grundlag af en detaljeret rapport, som Grækenland skal forelægge herom senest den 1. december, at kontrollere, om OA's ledelse har et fuldt operationelt og tilstrækkeligt ledelsesinformationssystem til sin rådighed.

(86) Kommissionen finder på baggrund af det ovenfor anførte, at den reviderede plan udgør en tilstrækkelig platform, der sætter OA i stand til at blive levedygtig inden udgangen af år 2000 og fastholde sin levedygtighed ud over dette tidspunkt.

(87) Endelig minder Kommissionen om eksistensen af de 21 tilsagn, som Grækenland har givet inden for rammerne af den oprindelige beslutning, der, som nævnt, nu overholdes fuldt ud. Disse tilsagn vil være gældende i fuldt omfang i den periode, der er omfattet af den reviderede omstruktureringsplan, dvs. frem til den 31. december 2002, og er nødvendige for at sikre, at støtten er forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92, stk. 3, litra c).

(88) Kommissionen finder imidlertid, i betragtning af, at omstruktureringsplanen er blevet revideret og forlænget ud over 1997, og at denne plan skulle gøre det muligt for OA at blive levedygtig inden år 2000, at støttens forenelighed med fællesmarkedet, for at være effektiv, kræver, at de forudsætninger, der ligger til grund for tilsagnene, ajourføres og præciseres. Til det formål:

a) vil det være en forudsætning for betalingen af den anden tranche på 7,8 mia. GRD, at alle de betingelser, der er fastsat for at sikre støttens forenelighed med fællesmarkedet og den faktiske gennemførelse af den reviderede omstruktureringsplan, overholdes, og at de forventede resultater nås (navnlig for så vidt angår de i del VI anførte nøgletal for omkostninger og produktivitet). Tranchen vil ikke blive frigivet, hvis betingelserne ikke overholdes og/eller målsætningerne i den reviderede omstruktureringsplan ikke opfyldes;

b) skal den græske regering senest 10 uger før frigivelsen af den anden tranche, der er berammet til den 15. juni 1999, og inden udgangen af oktober 1999, marts 2000 og oktober 2000, forelægge Kommissionen en rapport om overholdelsen af alle de forpligtelser, der er pålagt for at sikre støttens forenelighed med fællesmarkedet, gennemførelsen af den reviderede omstruktureringsplan samt opnåelsen af de planlagte resultater (navnlig for så vidt angår de i del VI anførte nøgletal for omkostninger og produktivitet);

c) Grækenland vil fortsat skulle sikre, at OA ikke optræder som prisførende (»price leader«) på ruteforbindelserne Athen-Stockholm og Athen-London i den periode, som den reviderede omstruktureringsplan omfatter. Der er ikke behov for at udvide denne forpligtelse til andre luftruter, som OA beflyver, ud over de i den oprindelige beslutnings artikel 1, litra p), udtrykkeligt nævnte, idet Kommissionen ikke har modtaget dokumenteret bevis for, at de af OA udbudte billetpriser på andre ruter giver anledning til konkurrencemæssige bekymringer. Med hensyn til ruterne Athen-Stockholm og Athen-London noterer Kommissionen, at tilsagnet i artikel 1, litra p) er blevet overholdt fuldt ud.

d) Grækenland vil fortsat skulle sikre, at antallet af sæder, der udbydes af OA på rutefly i EØS, inklusive tillægs- og sæsonflyvninger mellem det græske fastland og de græske øer, i den reviderede omstruktureringsplans løbetid ikke overstiger det antal sæder, OA har udbudt på EØS-markedet i løbet af 1997 (7 792 243 sæder), dog under hensyntagen til en eventuel stigning svarende til stigningen i det pågældende marked. Rækkevidden af denne forpligtelse er udvidet i forhold til den oprindelige beslutnings artikel 1, litra s), således at den omfatter den kapacitet, som OA tilbyder på indenrigsflyvninger til de græske øer, hvilket afspejler det forhold, at lufthavne på de græske øer ikke længere er undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 2408/92. Der er ikke behov for at udvide omfanget af denne forpligtelse yderligere til at omfatte flyvninger til ikke-EØS-lande, idet OA's konkurrencesituation på disse ruter i forhold til andre fællesskabsoperatørers situation ikke frembyder noget problem. Antallet af forbindelser, som befly-

ves af OA til ikke-EØS-lande, er begrænset, og det samme gælder OA's udbud på disse ruter. Desuden har OA til hensigt at ophøre med at beflyve visse forbindelser (Boston, Montreal, Toronto og Nairobi).

(89) Kommissionen bekræfter desuden udtrykkeligt, at statsgarantierne på i alt 378 mio. USD for lån indgået før den 31. december 2000 kan anvendes enten til indkøb af fly eller leasing af fly, som det var hensigten i den oprindelige beslutning.

IX

(90) Med hensyn til de nye ikke-anmeldte støtteforanstaltninger, for hvilke Kommissionen besluttede at indlede proceduren, og med hensyn til den yderligere ikke-anmeldte støtteforanstaltning, som blev identificeret under denne procedure, henviser Kommissionen til redegørelsen i afsnit VIII med hensyn til Grækenlands overholdelse af tilsagnet om ikke at yde OA nogen form for yderligere støtte (forhold 14, 15, 16 og 16a).

(91) På den baggrund finder Kommissionen, at de ulovlige støtteforanstaltninger, som artikel 2, stk. 12), litra a), og artikel 4, i lov nr. 2271/94 indebærer, er uforenelige med fællesmarkedet. Men eftersom virkningerne af disse støtteforanstaltninger på konkurrencen vil blive udlignet, er det Kommissionens opfattelse, at det ikke bør kræves, at Grækenland sørger for, at denne støtte tilbagebetales. Kommissionen finder endvidere, at bestemmelserne i artikel 1, stk. b. og i., i lov nr. 2271/94, samt forholdet vedrørende OA's ubetalte landings- og opholdsafgifter i græske lufthavne, ikke indebærer noget element af støtte til OA.

X

(92) I afsnit VIII og IX er der taget stilling til de bekymringer, som Kommissionen gav udtryk for i sin beslutning af 30. april 1996 om at indlede proceduren, og som medlemsstaterne og de interesserede tredjeparter gav udtryk for i de bemærkninger, de efterfølgende er fremkommet med.

(93) På baggrund af det ovenfor anførte finder Kommissionen, at:

a) den støtte, der ydes og skal ydes til OA af den græske stat i form af:

i) de lånegarantier, selskabet er blevet indrømmet frem til den 7. oktober 1994 i medfør af artikel 6 i den græske lov nr. 96/75

ii) nye lånegarantier på i alt 378 mio. USD for lån, der skal optages inden den 31. december 2000 til indkøb af nye fly

iii) lempelsen af selskabets gældsbyrde svarende til 427 mia. GRD

iv) konvereringen af 64 mia. GRD af selskabets gæld

v) en kapitaltilførsel på 54 mia. GRD, nedskrevet til 40,8 mia. GRD, i tre trancher på henholdsvis 19, 14 og 7,8 mia. GRD i årene 1995, 1998 og 1999

kan nyde godt af undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), under forudsætning af, at betingelserne fastsat i den oprindelige beslutnings artikel 1, litra a) til u), ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse

b) den ulovlige støtte, der blev ydet OA af den græske stat i henhold til artikel 2, stk. 12, litra a), og artikel 4 i lov nr. 2271/94 er uforenelig med fællesmarkedet. Det kræves ikke, de Grækenland sørger for tilbagebetaling af denne støtte —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den omstruktureringsstøtte, der ydes og skal ydes Olympic Airways af Grækenland i form af:

i) de lånegarantier, selskabet er blevet indrømmet frem til 7. oktober 1994 i medfør af artikel 6 i den græske lov nr. 96/75

ii) nye lånegarantier på i alt 378 mio. USD for lån, der skal optages inden den 31.december 2000 til indkøb af nye fly

iii) lempelsen af selskabets gældsbyrde svarende til 427 mia. GRD

iv) konvertering af 64 mia. GRD af selskabets gæld

v) en kapitaltilførsel på 54 mia. GRD, nedskrevet til 40,8 mia. GRD, i tre trancher på henholdsvis 19, 14 og 7,8 mia. GRD i årene 1995, 1998 og 1999

er forenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen i henhold til traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), på betingelse af, at Grækenland:

a) overholder de tilsagn, der er anført i artikel 1, litra a), til u), i Kommissionens beslutning af 7. oktober 1994 om støtte fra den græske stat til Olympic Airways

b) sørger for, at OA fra 1998 til og med 2002 ikke optræder som prisførende (»price leader«) på ruteforbindelserne Athen-Stockholm og Athen-London

c) sørger for, at antallet af sæder, der udbyders af OA på rutefly i EØS, inklusive tillægsflyvninger og sæsonflyvninger, og inklusive forbindelser mellem det græske fastland og de græske øer, til og med 2002 ikke overstiger det antal sæder, OA har udbudt på dette EØF-marked i løbet af 1997 (7 792 243 sæder) dog under hensyntagen til en eventuel stigning svarende til stigningen på det pågældende marked

d) sørger for, at OA senest den 1. december 1998 har gennemført et fuldt operationelt og tilstrækkeligt ledelsesinformationssystem. Den græske stat forelægger senest den 1. december 1998 en rapport for Kommissionen herom.

2. Betalingen af den anden tranche på 7,8 mia. GRD forudsætter, at alle de betingelser, der er fastsat for at sikre støttens forenelighed med fællesmarkedet og den faktiske gennemførelse af den reviderede omstruktureringsplan, overholdes, og at de forventede resultater nås (navnlig for så vidt angår de i afsnit VI anførte nøgletal for omkostninger og produktivitet).

Senest 10 uger før frigivelsen af den anden tranche, der er berammet til den 15. juni 1999, og inden udgangen af oktober 1999, marts 2000 og oktober 2000, forelægger Grækenland Kommissionen en rapport om overholdelsen af alle de betingelser, der er fastsat for at sikre støttens forenelighed, gennemførelsen af den reviderede omstruktureringsplan samt opnåelsen af de planlagte resultater (navnlig for så vidt angår de i afsnit VI anførte nøgletal for omkostninger og produktivitet). Den anden tranche må ikke frigives, hvis betingelserne ikke er overholdt og/eller målsætningerne i den reviderede omstruktureringsplan ikke er opfyldt.

Artikel 2

Den ulovlige støtte, om Grækenland har ydet OA af den græske stat i henhold til artikel 2, stk. 12 litra a), og artikel 4 i lov nr. 2271/94 er uforenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen efter traktatens artikel 92, stk. 1, og aftalens artikel 62, stk. 1.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Hellenske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. august 1998.

På Kommissionens vegne
Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen