II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Αυγούστου 1998

για ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1998) 2423]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/332/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συνθήκη για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Αφού έδωσε στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους [1], σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων, και αφού έλαβε υπόψη τις εν λόγω παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας:

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

I

(1) Στις 7 Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/696/ΕΚ σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγεί το ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία [2] (καλούμενη στο εξής «η αρχική απόφαση»), βάσει της οποίας οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν και πρόκειται να χορηγηθούν από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ (εφεξής: ΟΑ) συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (καλούμενη στο εξής «η συμφωνία για τον ΕΟΧ»), βάσει των διατάξεων του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας. Οι ενισχύσεις συνίσταντο:

α) σε εγγυήσεις δανείων που είχαν παρασχεθεί μέχρι εκείνη τη χρονική στιγμή στην εταιρεία κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 του ελληνικού νόμου αριθ. 96/75 της 26ης Ιουνίου 1975·

β) σε νέες εγγυήσεις δανείων ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για τα δάνεια που επρόκειτο να χορηγηθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1997 με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών·

γ) στη μείωση των χρεών της εταιρείας κατά ποσό 427 δισεκατομμυρίων δραχμές·

δ) στη μετατροπή χρεών της εταιρείας συνολικού ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών σε κεφάλαιο·

ε) σε εισφορά κεφαλαίου ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών σε τρεις δόσεις ύψους 19, 23, και 12 δισεκατομμυρίων δραχμών αντίστοιχα για τα έτη 1995, 1996 και 1997.

(2) Τα τέσσερα τελευταία από τα πέντε προαναφερθέντα μέτρα αποτελούσαν μέρος του προγράμματος αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης της ΟΑ, το οποίο είχε υποβληθεί αρχικά στην Επιτροπή. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή έκρινε ότι η ενίσχυση θα διευκολύνει την ανάπτυξη των αερομεταφορών σε μία κατατμημένη περιοχή της περι-

[1] ΕΕ C 176 της 19.6.1996, σ 6/12.
[2] ΕΕ L 273 της 25.10.1994, σ. 22.

φέρειας της Κοινότητας, της οποίας αποτελεί ένα από τα λιγότερο ανεπτυγμένα τμήματα.

(3) Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης ωστόσο υπόκειτο στον όρο ότι η Ελλάδα θα τηρούσε 21 δεσμεύσεις. Μεταξύ αυτών ήταν:

α) η αποδοχή από ελληνικής πλευράς ότι η Επιτροπή θα επαληθεύσει, εφόσον χρειαστεί, τα κύρια αποτελέσματα του προγράμματος και την εφαρμογή των όρων επιλέγοντας από κοινού με την ελληνική κυβέρνηση έναν ανεξάρτητο σύμβουλο [άρθρο 1 στοιχείο ζ) της απόφασης]·

β) υποβολή από την Ελλάδα στην Επιτροπή κάθε έτος, τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες πριν την καταβολή κάθε δόσης αύξησης του κεφαλαίου που είχε προγραμματιστεί για τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, μιας έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος αναδιάρθρωσης της εταιρείας, την οποία θα μπορούσε να παραδώσει η Επιτροπή σε ανεξάρτητο σύμβουλο για να την εξετάσει διεξοδικά [άρθρο 1 στοιχείο η) της απόφασης].

II

(4) Κατ' εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων, οι ελληνικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος στις 12 Δεκεμβρίου 1995, πριν την καταβολή της δεύτερης δόσης αύξησης του κεφαλαίου ύψους 23 δισεκατομμυρίων δραχμών που είχε προγραμματιστεί για τον Ιανουάριο του 1996. Η Επιτροπή με τη βοήθεια ανεξάρτητου συμβούλου έλεγξε την έκθεση αυτή, καθώς και την τήρηση των όρων.

(5) Με βάση τον έλεγχο της έκθεσης και της τήρησης των όρων, και λαμβάνοντας υπόψη τη θέση που έλαβε η Ελλάδα στην επιστολή της της 16ης Απριλίου 1996, η Επιτροπή εξέδωσε στις 30 Απριλίου 1996 απόφαση, με την οποία αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης για τις ενισχύσεις που εγκρίθηκαν με την αρχική της απόφαση και για τις νέες και μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις που ανακάλυψε.

(6) Η κίνηση της διαδικασίας για τις ενισχύσεις που αρχικά είχαν εγκριθεί αιτιολογείται από την αθέτηση αρκετών δεσμεύσεων που περιέχει το άρθρο 1 της αρχικής απόφασης. Έτσι, η Επιτροπή εντόπισε παραλείψεις όσον αφορά τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

α) Η δέσμευση σχετικά με την αποχή από κάθε παρέμβαση στη διαχείριση της ΟΑ στο μέλλον με εξαίρεση τα στενά όρια που επιτρέπει η ιδιότητα του μετόχου [άρθρο 1 στοιχείο β) της αρχικής απόφασης].

Η Επιτροπή διαπίστωσε αρκετές περιπτώσεις επανειλημμένης και αδικαιολόγητης παρέμβασης της ελληνικής κυβέρνησης στη διαχείριση της εταιρείας:

i) Η ελληνική κυβέρνηση φαίνεται ότι διορίζει απευθείας τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου των πέντε θυγατρικών της ΟΑ, μολονότι το καθήκον αυτό έχουν νομίμως δύο εκπρόσωποι του διοικητικού συμβουλίου της ΟΑ (εφεξής: θέμα 1).

ii) Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της ΟΑ, τα οποία είναι όλα διορισμένα από το κράτος ως μοναδικό μέτοχο, εμφανίζουν την τάση να παρεμβαίνουν μονίμως και απροσδόκητα στην καθημερινή διαχείριση της εταιρείας, ιδίως στα θέματα διορισμού του προσωπικού. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό αποδεικνύεται ιδίως από τις συχνές συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου και τις συχνές αλλαγές των μελών του (εφεξής: θέμα 2).

iii) Το καθεστώς της ΟΑ, το οποίο απορρέει από το νόμο αριθ. 2271/94 που θεσπίστηκε για να εφαρμοστεί το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της εταιρείας, δεν είναι συγκρίσιμο με το καθεστώς μιας ιδιωτικής επιχείρησης σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του προσωπικού. Το άρθρο 4 παράγραφος 4 του εν λόγω νόμου προβλέπει ρητά ότι δεν θα εφαρμόζονται για την ΟΑ και τις θυγατρικές της οι διατάξεις για τις επιχειρήσεις του δημοσίου τομέα, εξαιρουμένων των διατάξεων των άρθρων 1 έως 24 του νόμου αριθ. 2190/94. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι διατάξεις αυτές αποτελούν δυσκίνητη διοικητική διαδικασία προσλήψεων, ακατάλληλη για τη διαχείριση του προσωπικού μιας εταιρείας όπως η ΟΑ και ότι η εξαίρεση αυτή αποδεικνύει την εμμονή του ελληνικού κράτους να ελέγχει ένα αποφασιστικής σημασίας στοιχείο στη διαχείριση της εταιρείας (εφεξής: θέμα 3).

Επιπλέον, το άρθρο 4 παράγραφος 2 του νόμου αριθ. 2271/94 προβλέπει επίσης ότι οι κανονισμοί εργασίας του προσωπικού της ΟΑ «εγκρίνονται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται έπειτα από πρόταση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 3 του νόμου αριθ. 2224/94». Παραμένει αβέβαιο πάντως κατά πόσον η διαδικασία αυτή ίσχυε πέραν της 31ης Ιανουαρίου 1995. Το ίδιο άρθρο του νόμου αριθ. 2271/94 προβλέπει επίσης ρητά ότι οι συμφωνίες που συνήφθησαν τον Δεκέμβριο του 1994 μεταξύ ΟΑ και εκπροσώπων του ιπταμένου προσωπικού θαλάμου επιβατών της εταιρείας σχετικά με τους όρους εργασίας και οιαδήποτε άλλη μελλοντική συμφωνία επί των ιδίων θεμάτων εγκρίνονται επίσης με Προεδρικό Διάταγμα κατόπιν πρότασης του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το άρθρο 8 παράγραφος 3 του νόμου αριθ. 2224/94 όμως που συνιστά το κοινό δίκαιο που εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις στην Ελλάδα, προβλέπει ότι οι κανονισμοί εργασίας για το προσωπικό των επιχειρήσεων εγκρίνονται από κοινού από τους κοινωνικούς εταίρους χωρίς καμμία παρέμβαση του κράτους, και κατόπιν κοινοποιούνται στον υπουργό Εργασίας (εφεξής: θέμα 4).

Τέλος, παραμένει αβέβαιο το ακριβές πεδίο εφαρμογής του προαναφερθέντος άρθρου 4 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94, καθόσον ο ελληνικός νόμος αριθ. 2366/95 που εκδόθηκε μετά το νόμο αριθ. 2271/94 τον Δεκέμβριο του 1995, φαίνεται να προβλέπει ειδικά καθεστώτα για το προσωπικό της ΟΑ, οπότε δημιουργούνται αμφιβολίες κατά πόσον η ΟΑ διαθέτει αυτονομία απέναντι στην ελληνική κυβέρνηση από νομική άποψη όπως θα έπρεπε ως ανώνυμη εταιρεία (εφεξής: θέμα 5).

iv) Ο ίδιος ο νόμος αριθ. 2271/94 αποτελεί παρέμβαση στις υποθέσεις της επιχείρησης διότι καθορίζει τους όρους εκουσίας αποχώρησης του προσωπικού της ΟΑ αλλά και τους όρους εργασίας μέσα στην εταιρεία. Από την ημερομηνία κοινοποίησης της αρχικής απόφασης στις ελληνικές αρχές, η ΟΑ έπρεπε να διέπεται μόνον από τις κοινές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας με συμπληρωματική εφαρμογή, όπου χρειάζεται, των εσωτερικών συμφωνιών της εταιρείας, ιδίως σε ό,τι αφορά τα θέματα εργατικού δικαίου και κοινωνικής ασφάλισης. Η μη συμμόρφωση με τους όρους της απόφασης είναι εν προκειμένω σαφής στην περίπτωση των αποζημιώσεων εκουσίας εξόδου, οι οποίες, κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94 υπερβαίνουν, αφενός, τις κανονικά οφειλόμενες αποζημιώσεις κατά 25 %, και αφετέρου, που αντιστοιχεί προς δύο μισθούς (εφεξής: θέμα 6).

v) Η ΟΑ φαίνεται ότι ακόμη δεν έχει πλήρη ελευθερία να καθορίζει και να οργανώνει το δίκτυό της. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, η θυγατρική εσωτερικών γραμμών της ΟΑ, είναι υποχρεωμένη να εκτελεί δρομολόγια σε έξι με επτά μικρές ασύμφορες γραμμές μεταξύ ηπειρωτικής Ελλάδας και νήσων, για τις οποίες δεν έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [1] (εφεξής: θέμα 7).

vi) Η ΟΑ μεταφέρει τον ελληνικό Τύπο με εξαιρετικά χαμηλές τιμές σε σύγκριση με το κόστος που συνεπάγεται η δραστηριότητα αυτή. Μολονότι η Ελλάδα δεν επιβάλλει επίσημα την υποχρέωση αυτή στην ΟΑ (το κόστος της οποίας εκτιμάται σε 1,5 δισεκατομμύρια δραχμές ανά έτος), η Επιτροπή κρίνει ότι αυτή η αφύσικη κατάσταση δεν θα διαιωνιζόταν στην περίπτωση πραγματικά αυτόνομης διαχείρισης (εφεξής: θέμα 8).

vii) Η κυβέρνηση και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) δεν έχουν μέχρι στιγμής καταβάλει τα εισιτήρια που εξέδωσε η ΟΑ για τους μόνιμους υπαλλήλους, τους συμβασιούχους και το πολιτικό προσωπικό τους. Το χρέος αυτό ανέρχεται σε αρκετά δισεκατομμύρια ελληνικές δραχμές. Η Επιτροπή κρίνει ότι η μη καταβολή του ποσού αυτού καταδεικνύει τη συνεχιζόμενη σχέση εξάρτησης μεταξύ ελληνικού κράτους και εθνικού αερομεταφορέα (εφεξής: θέμα 9).

β) Η δέσμευση να αποκτήσει η ΟΑ φορολογικό καθεστώς ανώνυμης εταιρείας συγκρίσιμο με το καθεστώς που ισχύει για τις ελληνικές επιχειρήσεις του κοινού δικαίου, με εξαίρεση την περίπτωση της απαλλαγής της από τους φόρους που μπορεί να επηρεάσουν την αναδιάρθρωση του εταιρικού κεφαλαίου της επιχείρησης, σύμφωνα με όσα προβλέπει το άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης [άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης].

[1] ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8.

i) Το άρθρο 1 στοιχείο ιβ) του νόμου αριθ. 2271/94 προβλέπει ότι «τα κέρδη των οικονομικών ετών 1994, 1995, 1996 και 1997 της ΟΑ και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας ΑΕ απαλλάσσονται από κάθε φόρο ή δημόσιο τέλος, στο βαθμό που απορρέουν κυρίως από τη λογιστική ανασύνταξη της δομής του ισολογισμού τους, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα εξυγίανσης, υπό τον όρο ότι αυτά τα κέρδη θα διατεθούν για τους σκοπούς της αναδιάρθρωσης του εταιρικού κεφαλαίου και της αναδιοργάνωσης της εταιρείας». Η διάταξη αυτή υπερβαίνει σαφέστατα την προβλεπόμενη στο άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης απαλλαγή. Από τη στιγμή που η μετατροπή των χρεών της επιχείρησης ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών σε εταιρικό κεφάλαιο και που οι διάφορες εισφορές εταιρικού κεφαλαίου συνολικού ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών δεν έχουν κανένα άμεσο αντίκτυπο στη φορολογία των εταιρειών, η υπό κρίση απαλλαγή ισχύει μόνον για τη φορολογία των έκτακτων κερδών που θα προκύψουν μόνο για το οικονομικό έτος 1994, από τη διαγραφή των χρεών της ΟΑ συνολικού ύψους 427 δισεκατομμυρίων δραχμών. Ως εκ τούτου η Επιτροπή κρίνει ότι η εξαιρετικά εκτεταμένη απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο ιβ) του νόμου αριθ. 2271/94 σημαίνει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ΟΑ είχε για τα έτη 1995, 1996 και 1997 φορολογικό καθεστώς ανώνυμης εταιρείας συγκρίσιμο με των ελληνικών επιχειρήσεων κοινού δικαίου (εφεξής: θέμα 10).

ii) Το ίδιο ισχύει για την απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 1 στοιχείο ι) του νόμου αριθ. 2271/94, το οποίο ορίζει ότι «η ΟΑ απαλλάσσεται από κάθε προμήθεια, φόρο ή άλλο τέλος οφειλόμενο στο κράτος ή σε τρίτους και απαλλάσσεται από κάθε άλλη πρόσθετη επιβάρυνση» που αποτελεί συνέπεια της παροχής των εγγυήσεων που παρέχει το ελληνικό κράτος για την ανάληψη των δανείων και την καταβολή των δόσεων αύξησης του εταιρικού κεφαλαίου (θέμα 9). Η απαλλαγή που επιτρέπει το άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης, ισχύει μόνον για τους φόρους και όχι για όλες τις επιβαρύνσεις που ενδέχεται να επωμιστεί κάποια επιχείρηση, αφορά μάλιστα αποκλειστικά τις πράξεις αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και όχι τη χορήγηση κρατικών εγγυήσεων (εφεξής: θέμα 11).

γ) Η δέσμευση για την ευθυγράμμιση των συμφωνιών μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑ με τις διατάξεις της τρίτης δέσμης μέτρων ελευθέρωσης των αερομεταφορών πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994 [άρθρο 1 στοιχείο δ) της απόφασης] ([1]).

i) Το Προεδρικό Διάταγμα που έθετε τέρμα από 31 Δεκεμβρίου 1995 στο προνομιακό καθεστώς της ΟΑ δεν έχει τεθεί ακόμη σε εφαρμογή. Η Επιτροπή κρίνει ότι, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν εθνικοί νόμοι που αντιβαίνουν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η ελληνική κυβέρνηση παρέλειψε να συμμορφωθεί προς την προαναφερθείσα δέσμευση (εφεξής: θέμα 12).

ii) Φαίνεται επίσης ότι η Ελλάδα δεν έχει ακόμη θέσει τέρμα στο αποκλειστικό δικαίωμα της ΟΑ να εκτελεί τις εσωτερικές τακτικές πτήσεις στην ηπειρωτική Ελλάδα που δεν εκτελούνταν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993, ή οι οποίες δεν εκτελούνται μετά την ημερομηνία αυτή από την ΟΑ, ιδίως εκείνες που είναι εποχιακού χαρακτήρα. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτό σημαίνει αθέτηση της προαναφερθείσας δέσμευσης, καθώς επίσης και της δέσμευσης που προβλέπει το άρθρο 1 στοιχείο κα) της αρχικής απόφασης όπου ορίζεται ότι η ελληνική κυβέρνηση δεν διατηρεί, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 καμία αποκλειστική παραχώρηση προς όφελος της ΟΑ στα εσωτερικά τακτικά δρομολόγια εντός της ηπειρωτικής Ελλάδας τα οποία δεν εκτελούσε πριν την 1η Ιανουαρίου 1993 ή τα οποία δεν εκτελούσε συνεχώς η ΟΑ μετά την ημερομηνία αυτή (εφεξής: θέμα 13).

δ) Η δέσμευση να μην χορηγηθεί πλέον καμία ενίσχυση στην ΟΑ υπό οποιαδήποτε μορφή, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο [άρθρο 1 στοιχείο ε) της αρχικής απόφασης].

i) Το άρθρο 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) του νόμου αριθ. 2271/94 προβλέπει ότι: «το κόστος για την εξαγορά της στρατιωτικής

([1]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1). Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, βλέπε υποσημείωση 3. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου για τους ναύλους και τα κόμιστρα (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15.

θητείας και των ετών προϋπηρεσίας που προβλέπεται στην παράγραφο 2, καθώς και οι αποζημιώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 4 και στην παράγραφο 7 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό του κράτους, με το συνολικό ποσό των 11 δισεκατομμυρίων δραχμών κατ' ανώτατο όριο». Η Επιτροπή κρίνει ότι το ποσό αυτό αποτελεί ενίσχυση εφόσον το κράτος επωμίζεται απευθείας το κόστος που φυσιολογικά έπρεπε να αναλάβει η ΟΑ. Η ενίσχυση αυτή επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και στρεβλώνει τον ανταγωνισμό λόγω της διεθνούς διάστασης που έχουν οι αερομεταφορές και λόγω του γεγονότος ότι τα οφέλη προορίζονται αποκλειστικά για την ΟΑ. Αυτό επομένως αποτελεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας (εφεξής: θέμα 14).

ii) Όπως προαναφέρθηκε, η ΟΑ είναι απαλλαγμένη από κάθε φόρο ή δημόσιο τέλος για τα έτη 1995, 1996 και 1997. Είναι επίσης απαλλαγμένη από όλους τους φόρους και τις άλλες δαπάνες σε ό,τι αφορά τις εγγυήσεις δανείων. Η Επιτροπή κρίνει ότι τα μέτρα αυτά, ειδικά για την ΟΑ, αποτελούν νέα κρατική ενίσχυση διότι, όπως εξηγήθηκε προηγουμένως, κατά κανένα τρόπο τα μέτρα αυτά δεν προβλέπονται στο άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης (εφεξής: θέμα 15).

iii) Τέλος, η ΟΑ δεν έχει κατβάλει τέλη προσγείωσης και στάθμευσης στους ελληνικούς αερολιμένες από το χρόνο κοινοποίησης της αρχικής απόφασης στην Ελλάδα. Μολονότι η εταιρεία δεν απαλλάσσεται επίσημα και αυτά τα οφειλόμενα τέλη εμφανίζονται ως χρέη στο παθητικό της εταιρείας, η απαλλαγή της ΟΑ από τα τέλη αυτά, η οποία απορρέει από το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 του ελληνικού διατάγματος αριθ. ΔΙΙ/35502/15316 της 16ης Σεπτεμβρίου 1994 δεν έχει καταργηθεί επίσημα (εφεξής: θέμα 16).

ε) Η δέσμευση να γίνει δεκτή η αρχή ότι θα επιτρέπεται σε άλλες αεροπορικές εταιρείες πλην της ΟΑ να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ και να γίνουν αναθέσεις εκμετάλλευσης ή πολλαπλές αναθέσεις εκμετάλλευσης, βάσει μόνον της αξίας κάθε επιμέρους αίτησης [άρθρο 1 στοιχείο ιε) της αρχικής απόφασης].

Το Προεδρικό Διάταγμα που έθετε τέρμα στο αποκλειστικό δικαίωμα της ΟΑ να εκτελεί τις τακτικές διεθνείς πτήσεις (επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου), υπό ελληνική σημαία, μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ, δεν έχει ακόμη τεθεί σε εφαρμογή. Πρόκειται για το ίδιο διάταγμα με εκείνο που καταργεί το προνομιακό δικαίωμα της ΟΑ στις εσωτερικές ελληνικές συνδέσεις που αναφέρθηκε στο στοιχείο γ) σημείο i). Η Επιτροπή κρίνει ότι η καθυστέρηση που σημειώθηκε εν προκειμένω από τη στιγμή της κοινοποίησης της αρχικής απόφασης αποτελεί αθέτηση της προαναφερθείσας δέσμευσης (εφεξής: θέμα 17).

(7) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι μολονότι η ΟΑ φαινόταν να ανακτά πολύ ικανοποιητικά σύμφωνα με το πρόγραμμα στο οποίο είχε βασιστεί η αρχική απόφαση, το γεγονός ότι η Ελλάδα αθέτησε αρκετές από τις δεσμεύσεις που είχαν τεθεί ως όροι για να εγκριθεί η ενίσχυση δημιουργεί αμφιβολίες σχετικά με το αν η παρούσα ενίσχυση εξακολουθεί να συμβιβάζεται με το άρθρο 92 της συνθήκης και με το άρθρο 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Αυτές οι νέες περιστάσεις διατάραξαν την ισορροπία που επιτεύχθηκε με την αρχική απόφαση. Επομένως, έχει διακυβευθεί η έγκριση της ενίσχυσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έκρινε ότι όφειλε να εξετάσει εκ νέου την ενίσχυση έτσι ώστε να λάβει νέα και, εφόσον χρειαστεί, διαφορετική απόφαση από εκείνη που έλαβε στις 7 Οκτωβρίου 1994.

(8) Η κίνηση της διαδικασίας δικαιολογείται επίσης από τις σοβαρές αμφιβολίες που υπάρχουν κατά πόσον συμβιβάζονται με το άρθρο 92 της συνθήκης και με το άρθρο 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ οι νέες ενισχύσεις που δεν κοινοποιήθηκαν και τις οποίες ανακάλυψε η Επιτροπή με τη μορφή ανάληψης υποχρεώσεων από το ελληνικό Δημόσιο ύψους 11 δισεκατομμυρίων δραχμών, φοροαπαλλαγών για το χρονικό διάστημα 1995-1997 και για τις εγγυήσεις δανείων, απαλλαγών από μη φορολογικές δαπάνες που μπορούν να επηρεάσουν τις εισφορές κεφαλαίου και ενδεχόμενες απαλλαγές από τα οφειλόμενα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης.

(9) Με την επιστολή της 31ης Μαΐου του 1996, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ελλάδα την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης και την κάλεσε επίσημα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Στην εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης στην Ελλάδα ότι σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, δεν επιτρέπεται να

τεθεί σε ισχύ κανένα μέτρο ενίσχυσης μέχρις ότου η προαναφερθείσα διαδικασία καταλήξει σε τελική απόφαση. Σε αυτή τη βάση, οι υπολειπόμενες εισφορές κεφαλαίου ύψους 23 δισεκατομμυρίων δραχμών και 12 δισεκατομμυρίων δραχμών δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν και οι υπολειπόμενες κρατικές εγγυήσεις ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ δεν ήταν δυνατόν να χορηγηθούν. Η επιστολή αυτή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [1] και ζητήθηκε από τα υπόλοιπα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

III

(10) Με επιστολή της 1ης Ιουλίου 1996, η Ελλάδα υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σε απάντηση της επιστολής της 31ης Μαΐου 1996 που της είχε αποστείλει η Επιτροπή με την οποία την ενημέρωνε σχετικά με την απόφαση να κινήσει τη διαδικασία.

(11) Πρώτον, η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι, παρά την εκ νέου κίνηση της διαδικασίας για τις ενισχύσεις που αρχικά είχαν εγκριθεί το 1994, οι ελληνικές αρχές δικαιούντο να φέρουν σε πέρας τις εισφορές κεφαλαίου που είχαν προβλεφθεί για τα έτη 1995, 1996 και 1997. Το άρθρο 1 στοιχείο θ) της αρχικής απόφασης προβλέπει ότι η Ελλάδα δεσμεύεται να μην προβεί στις εν λόγω εισφορές κεφαλαίου εφόσον δεν επιτευχθούν οι στόχοι του προγράμματος αναδιάρθρωσης και δεν αναφέρει την αθέτηση των δεσμεύσεων.

(12) Δεύτερον, οι ελληνικές αρχές σχολίασαν λεπτομερώς τα θέματα στα οποία πρέπει να τηρηθούν οι δεσμεύσεις.

(13) Μετά την κίνηση της διαδικασίας, οι κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και της Δανίας και τα ενδιαφερόμενα μέρη μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η British Airways, η Lufthansa, η SAS, η Ολυμπιακή Αεροπορία, η IACA (International Air Carrier Association), η ACE (European Community Air Carrier), η ADL (Γερμανική Ένωση Αερομεταφορέων Ναυλωμένων Πτήσεων), υπέβαλαν τα σχόλιά τους επί της υπόθεσης. Με εξαίρεση την ΟΑ, όλοι οι υπόλοιποι στα σχόλιά τους ενέκριναν την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης και έθεσαν ορισμένα ερωτήματα σχετικά με τις αμφιβολίες που εκφράζονται στην εν λόγω απόφαση.

(14) Στις παρατηρήσεις τους, τα κράτη που προέβησαν σε σχόλια επεσήμαναν ότι οι κανόνες της συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις πρέπει να εφαρμόζονται αυστηρά στο πλαίσιο του αυξημένου ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς αερομεταφορών μετά την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων ελευθέρωσης από 1ης Ιανουαρίου 1993. Στη βάση αυτή, πρέπει όντως να εξασφαλίζεται η τήρηση των δεσμεύσεων που τίθενται ως προϋπόθεση για το συμβιβάσιμο μιας ενίσχυσης με την κοινή αγορά. Η διαδικασία πρέπει να κινηθεί, εφόσον οι δεσμεύσεις αυτές δεν τηρηθούν από ένα κράτος μέλος όπως συνέβη στη δεδομένη περίπτωση, στην οποία διαταράχθηκε η ισορροπία που είχε επιτευχθεί με την απόφαση της Επιτροπής της 7ης Οκτωβρίου 1994. Συγκεκριμένα, η δέσμευση να μην χορηγηθεί άλλη κρατική ενίσχυση αποτελεί πολύ σημαντικό όρο. Η κυβέρνηση του ΗΒ πρόσθεσε ότι, εάν η Ελλάδα όντως δεν τήρησε τις δεσμεύσεις, πρέπει να επιστραφεί η ενίσχυση που αρχικά είχε εγκριθεί. Η κυβέρνηση της Δανίας από πλευράς της επέμεινε στο γεγονός ότι δεν είναι δυνατόν να εξαιρεθούν τα νέα μέτρα για τη χορήγηση ενίσχυσης εφόσον δεν πληρούν τις απαιτήσεις της αρχής επενδυτού της αγοράς και εφόσον, ούτως ή άλλως, δεν υφίστανται απρόβλεπτες και ανεξάρτητες της ΟΑ εξαιρετικές περιστάσεις που θα μπορούσαν ενδεχομένως να δικαιολογήσουν αυτά τα νέα μέτρα ενίσχυσης.

(15) Τα σημεία αυτά επαναλαμβάνονται σε ποικίλο βαθμό στις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών, τα οποία προσθέτουν και άλλα σημεία σχετικά με την αθέτηση των δεσμεύσεων από την πλευρά της Ελλάδας.

(16) Με εξαίρεση την ΟΑ, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη κατήγγειλαν το μονοπώλιο που έχει η Ολυμπιακή Αεροπορία στην επίγεια εξυπηρέτηση για λογαριασμό τρίτων στον ελληνικό αερολιμένα, πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης και υψηλές τιμές. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι η ΟΑ παρέχει πολύ καλύτερη εξυπηρέτηση για τις δικές της πτήσεις σε σύγκριση με την εξυπηρέτηση που παρέχει στους ανταγωνιστές της επιφυλάσσοντας έτσι σαφώς διακριτική μεταχείριση απέναντί τους. Η SAS ζήτησε την άμεση ελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης στην Ελλάδα έτσι ώστε να αποκατασταθεί η ισορροπία της αρχικής απόφασης της Επιτροπής.

[1] Βλέπε υποσημείωση 1 στη σελίδα 1.

(17) Ορισμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη παρατήρησαν ότι, παρά τη διαβεβαίωση των ελληνικών αρχών στην αρχική απόφαση, η αυτοεξυπηρέτηση δεν έχει στην πράξη πλήρως ελευθερωθεί στην Ελλάδα. Η Lufthansa ανέφερε ότι από τον Ιανουάριο του 1996 δεν έλαβε καμία απάντηση από την ΥΠΑ στην αίτησή της να της δοθεί άδεια αυτοεξυπηρέτησης στον αερολιμένα του Ελληνικού στην Αθήνα. Η British Airways ανέφερε τις συνεχείς δυσχέρειες που συναντά ως προς το να αναλάβει πραγματικά η ίδια την επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεών της.

(18) Η Lufthansa παρατήρησε επίσης ότι η ενίσχυση που έλαβε η ΟΑ στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στα δρομολόγια μεταξύ Γερμανίας και Ελλάδας διότι η ΟΑ μείωσε τις τιμές της για τα δρομολόγια αυτά.

(19) Η ACE υποστήριξε ότι δεν πρέπει να συνεχιστεί η εξαίρεση των ελληνικών νήσων από την εφαρμογή της τρίτης δέσμης μέτρων έτσι ώστε να διαφυλαχθεί η ισορροπία της αρχικής απόφασης της Επιτροπής.

(20) Η ADL σημείωσε ότι οι ναυλωμένες πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταξύ άλλων κρατών μελών και ελληνικών νήσων εξακολουθούν να υπόκεινται σε σοβαρούς περιορισμούς λόγω της ελληνικής κανονιστικής πράξης της 1ης Μαρτίου 1996. Έτσι, οι αερομεταφορείς αυτοί δεν μπορούν να πωλήσουν ένα απλό εισιτήριο, ούτε να εκτελέσουν εμπορευματική μεταφορά εξαιρέσει των γεωργικών προϊόντων και του τύπου. Η ADL τόνισε ακόμη ότι οι περιορισμοί αυτοί δεν ισχύουν για την ΟΑ. Ζήτησε επίσης την εφαρμογή της τρίτης δέσμης μέτρων για τις ελληνικές νήσους.

(21) Η ΟΑ προέβη σε σχόλια παρεμφερή με εκείνα της Ελλάδας.

(22) Όλα τα σχόλια αυτά κοινοποιήθηκαν στην Ελλάδα με την επιστολή της 30ής Ιουλίου 1996.

IV

(23) Τα σχόλια των ενδιαφερομένων μερών ανακίνησαν δύο άλλα θέματα που διακυβεύουν την ισορροπία της αρχικής απόφασης:

α) Οι περιορισμοί που τίθενται από την ελληνική κανονιστική πράξη της 1ης Μαρτίου 1996 σε ό,τι αφορά την εκτέλεση μη τακτικών αεροπορικών δρομολογίων στις ελληνικές νήσους δεν συμβιβάζονται με τη δέσμευση της Ελλάδας να συμμορφωθεί με τον ορισμό των μη τακτικών αεροπορικών γραμμών που απορρέει έμμεσα από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και συγκεκριμένα να μην επιβάλει στις μη τακτικές αεροπορικές γραμμές κανένα περιορισμό όπως η απαγόρευση πώλησης «seat only» στα ταξίδια μετ' επιστροφής, η απαγόρευση για τη μεταφορά φορτίου ή ταχυδρομείου και η απαίτηση του ελάχιστου χρόνου παραμονής [άρθρο 1 στοιχείο ιη) της αρχικής απόφασης] της Επιτροπής. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες για το γεγονός ότι οι περιορισμοί αυτοί δεν ισχύουν για την ΟΑ, η οποία επομένως απολαύει προνομιακού καθεστώτος που συνεπάγεται διακριτική μεταχείριση (εφεξής: θέμα 18).

β) Μολονότι το άρθρο 1 της αρχικής απόφασης δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένη δέσμευση για την Ελλάδα σχετικά με την επίγεια αυτοεξυπηρέτηση στους ελληνικούς αερολιμένες, η αρχική απόφαση αναφέρει ότι «η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τις διαβεβαιώσεις των ελληνικών αρχών, σύμφωνα με τις οποίες επιτρέπεται η επίγεια αυτοεξυπηρέτηση με όλες τις συνιστώσες της στα αεροδρόμια αυτά» ως εναλλακτική αντιμετώπιση της φτωχής ποιότητας εξυπηρέτησης που προσφέρει η ΟΑ έχοντας το μονοπώλιο της επίγειας εξυπηρέτησης για λογαριασμό τρίτου. Η διαβεβαίωση αυτή είχε ληφθεί υπόψη από την Επιτροπή όταν αξιολόγησε το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης.

Οι πρακτικές δυσχέρειες ή ακόμη και η αδυναμία αρκετών κοινοτικών αερομεταφορέων να αναλάβουν οι ίδιοι την επίγεια εξυπηρέτηση των πτήσεών τους στους ελληνικούς αερολιμένες οδήγησαν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι στην πράξη η επίγεια αυτοεξυπηρέτηση δεν επιτρέπεται πλήρως στους ελληνικούς αερολιμένες. Αυτό αποδείχθηκε στη συνέχεια από την πληροφορία που διαβίβασε στην Επιτροπή η Ένωση Ελληνικών Αερογραμμών στις 11 Ιουνίου 1996, σύμφωνα με την οποία η ΥΠΑ δεν έχει δώσει καμία απάντηση μέχρι στιγμής στις αιτήσεις επίγειας αυτοεξυπηρέτησης της Venus Airlines για την Κω, της Cronus Airlines για τη Θεσσαλονίκη και της KAL για το Ηράκλειο και τη Ρόδο που υπεβλήθησαν τον Δεκέμβριο του 1995 (εφεξής: θέμα 19).

(24) Η Επιτροπή επέστησε την προσοχή της Ελλάδας στα νέα αυτά θέματα και ζήτησε σχετικές πληροφορίες με τις επιστολές της 4ης Ιουλίου 1996 και της 7ης Αυγούστου 1996.

(25) Επιπλέον, μετά από διεξοδική εξέταση του καθεστώτος της ΟΑ σύμφωνα με τον ελληνικό νόμο με τη βοήθεια ειδικευμένου νομικού, η Επιτροπή εντόπισε και άλλη αθέτηση της δέσμευσης που έλαβε η Ελλάδα να μην χορηγήσει άλλη ενίσχυση στην ΟΑ υπό οιαδήποτε μορφή [άρθρο 1 στοιχείο ε) της αρχικής απόφασης της Επιτροπής]. Το άρθρο 2 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94 προβλέπει ότι οι αποζημιώσεις που δίδονται στους εργαζόμενους της ΟΑ που αποδέχονται την πρόωρη συνταξιοδότηση σύμφωνα με τους όρους που ορίζει η ίδια διάταξη δεν υπόκεινται στο συνήθη φόρο εισοδήματος αλλά σε προνομιακό φόρο εισοδήματος. Αυτό το προνομιακό καθεστώς αποτελεί κίνητρο για τους απασχολουμένους να αποχωρούν από την εταιρεία και επιμένως επιτρέπει στην ΟΑ να εξασφαλίζει το στόχο μείωσης του προσωπικού που ορίζεται στο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Στη βάση αυτή, πρόκειται για ενίσχυση καθόσον το κράτος εκ των πραγμάτων επωμίζεται άμεσα το κόστος που ειδάλλως έπρεπε να επωμιστεί η ΟΑ για να επιτύχει τον ίδιο στόχο. Η ενίσχυση αυτή επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και στρεβλώνει τον ανταγωνισμό δεδομένης της διεθνούς διάστασης που έχουν οι αερομεταφορές και του γεγονότος ότι επωφελείται μόνον η ΟΑ. Επομένως αποτελεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 της συμφωνίας [εφεξής: θέμα 16 α)].

(26) Τέλος, από τη μελέτη του καθεστώτος της ΟΑ εξάγεται επίσης το συμπέρασμα ότι το χρέος του ελληνικού Δημοσίου έναντι της ΟΑ συνίσταται στην εξόφληση υπηρεσιών οι οποίες παρασχέθηκαν όχι μόνον στην ΥΠΑ αλλά και σε διάφορα άλλα κρατικά όργανα μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται υπουργεία, κυβερνητικές υπηρεσίες και δημόσιες επιχειρήσεις. Εκτός από το χρέος του Δημοσίου, τα ελληνικά πολιτικά κόμματα έχουν επίσης συσσωρεύσει σημαντικό χρέος απέναντι στην ΟΑ (βλέπε το ήδη εντοπισθέν θέμα 9).

(27) Η Επιτροπή απέστειλε στην Ελλάδα στις 4 Δεκεμβρίου 1996 επιστολή, με την οποία ζητεί πληροφορίες για όλα τα θέματα που αφορούν την αθέτηση των δεσμεύσεων που είχαν ορισθεί στην απόφαση της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 1996 σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας, καθώς και με όλα τα προαναφερθέντα νέα θέματα.

V

(28) Το 1997 πραγματοποιήθηκαν συνεχείς επαφές και ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ Επιτροπής και ελληνικών αρχών.

(29) Στις 13 Ιουνίου 1997, η Επιτροπή υπέδειξε στους εκπροσώπους της ελληνικής κυβέρνησης ότι, δεδομένου του χρόνου που παρήλθε από την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία (14 μήνες) και με βάση το γεγονός ότι το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης στο οποίο στηριζόταν η αρχική απόφαση έληγε το 1997, η Επιτροπή έπρεπε να βεβαιωθεί ότι η ΟΑ πέτυχε τους στόχους του προγράμματος και ότι η εταιρεία ανέκτησε τη βιωσιμότητά της. Η Ελλάδα ανέφερε ότι θα υποβάλει στην Επιτροπή έκθεση επί του θέματος αυτού.

(30) Έτσι, στις 20 Αυγούστου 1997, η Ελλάδα υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τη δημοσιονομική κατάσταση της ΟΑ για την περίοδο 1995-1997 όπου συμπεριλαμβάνονταν οι δημοσιονομικές προβλέψεις έως το έτος 2001. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο ζ) της αρχικής απόφασης, η Επιτροπή ανέθεσε, σε συνεργασία με την Ελλάδα, σε έναν ανεξάρτητο σύμβουλο (Deloitte & Touche) να εκτιμήσει την εφαρμογή του προγράμματος και την κατάσταση προόδου του. Η έκθεση του συμβούλου υποβλήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 1997. Η έκθεση βασιζόταν στον έλεγχο των λογαριασμών του 1996 της ΟΑ και τους προσωρινούς λογαριασμούς για το 1997.

(31) Από την έκθεση προκύπτει ότι, μολονότι η ΟΑ συνέχισε να καταβάλει προσπάθειες για να επιστρέψει σε βιώσιμη κατάσταση, δεν επέτυχε τους στόχους του προγράμματος αναδιάρθρωσης.

(32) Πρώτον, μολονότι τα καθαρά κέρδη αυξάνονταν συνεχώς από το 1995, αυξήθηκαν με βραδύτερο ρυθμό από εκείνον που προέβλεπε το πρόγραμμα (από 9,9 δισεκατομμύρια δραχμές το 1995 σε 14,6 δισεκατομμύρια δραχμές σύμφωνα με τις προβλέψεις για το 1997 ενώ το πρόγραμμα προέβλεπε αύξηση από 13,9 δισεκατομμύρια δραχμές το 1995 σε 29,6 δισεκατομμύρια δραχμές το 1997). Η υψηλότερη από την αναμενόμενη ισοτιμία συναλλάγματος για τα δολάρια ΗΠΑ επηρέασε αρνητικά την ΟΑ. Ωστόσο, οι συνέπειες της κατάστασης αυτής αντισταθμίστηκαν σε σημαντικό βαθμό από την μεγαλύτερη από την αναμενόμενη αύξηση των αγορών στις οποίες δρούσε η ΟΑ (5,5 % έναντι του 3 % που είχε αρχικά προβλεφθεί) και από τις λογιστικές αναπροσαρμογές. Από μια πιο λεπτομερή ανάλυση διαφαίνεται ότι η αεροπορική δραστηριότητα της ΟΑ ήταν ακόμη όντως ζημιογόνος και ότι χωρίς τη συμβολή των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης που εξακολουθούν να παρέχουν σημαντικά έσοδα εξαιτίας του μονοπωλίου που έχει η ΟΑ (40,9 δισεκατομμύρια δραχμές το 1996, προβλεπόμενα 40 δισεκατομμύρια δραχμές το 1997), η εταιρεία θα παρουσίαζε ζημίες.

(33) Δεύτερον, ορισμένα μέτρα αναδιάρθρωσης που προέβλεπε το πρόγραμμα δεν έχουν εφαρμοστεί ακόμη ή δεν έχουν παράγει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Αυτό συμβαίνει συγκεκριμένα στη μείωση του προσωπικού και τη μεταβολή των κανονισμών εργασίας, στην αναδόμηση της εταιρείας, στη δημιουργία ενός αξιόπιστου και αναλυτικού συστήματος διαχείρισης των πληροφοριών και σε μικρότερο βαθμό στην αναδιοργάνωση του δικτύου. Έτσι, η ΟΑ δεν εκπλήρωσε τους επιχειρησιακούς στόχους του προγράμματος. Το κόστος του προσωπικού εξακολούθησε να είναι μεγάλο πρόβλημα, καθόσον το κόστος αυτό αυξήθηκε πέραν των προβλέψεων. Το κόστος του προσωπικού αυξήθηκε αισθητά από το 1995 έως το 1996 παρά το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι μειώθηκαν αριθμητικά. Επίσης προβληματική υπήρξε η παραγωγικότητα του προσωπικού, δεδομένου ότι παρέμεινε αισθητά κάτω του μέσου όρου των υπόλοιπων κοινοτικών αερομεταφορέων μελών της Association of European Air Carriers (AEA).

(34) Επομένως, μολονότι η ΟΑ παρέμεινε βιώσιμη μέχρι στιγμής, είναι σαφές ότι, ενόψει της επικείμενης ελευθέρωσης των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης στην Κοινότητα [η οποία έχει τεθεί σε ισχύ με την οδηγία 97/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας ([1]), μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της μπορεί να επιτευχθεί μόνον εφόσον η εταιρεία μπορέσει να εξασφαλίσει αποδοτικότητα στην αεροπορική της δραστηριότητα. Αυτό όμως δεν συνέβη στην ΟΑ καθόσον δεν διέθετε πραγματικά ανταγωνιστική δομή σε ό,τι αφορά τον ισοσκελισμό κόστους (και ιδίως του κόστους εργασίας) και εσόδων. Επιπλέον, υπήρχαν σοβαρές αμφιβολίες και ως προς την ικανότητά της να αντιμετωπίσει τις σοβαρές επενδύσεις για την ανανέωση του στόλου της και την μετακίνησή της στο νέο αερολιμένα των Αθηνών στα Σπάτα. Αυτά τα δύο θέματα αποτελούν σαφώς σημαντικές μεσοπρόθεσμες προκλήσεις για τη βιωσιμότητα της ΟΑ. Τέλος, η εταιρεία έπρεπε επίσης να λάβει υπόψη της τον περιορισμό που συνεπάγεται το γεγονός ότι οι δύο τελευταίες δόσεις της εισφοράς κεφαλαίου που αρχικά είχαν προγραμματιστεί ότι θα καταβληθούν τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997 και οι κρατικές εγγυήσεις αξίας 378 δισεκατομμυρίων δραχμών παρέμεναν δεσμευμένες μέχρι τώρα λόγω της κίνησης της διαδικασίας.

(35) Στη βάση αυτή, ήταν σαφές ότι η ΟΑ έπρεπε, αφενός, να εφαρμόσει πλήρως τα μέτρα αναδιάρθρωσης για τα οποία δεν είχε αναληφθεί δράση και, αφετέρου, να αναπροσαρμόσει το πρόγραμμα και να προβλέψει πρόσθετα μέτρα αναδιάρθρωσης. Αυτά τα πρόσθετα μέτρα αναδιάρθρωσης ήταν αναγκαία για να ληφθεί υπόψη η ισχύουσα δημοσιονομική κατάσταση της ΟΑ και οι δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανωτέρω προκλήσεων που αντιμετώπιζε η εταιρεία.

(36) Στις 21 Νοεμβρίου 1997, η Επιτροπή υπέβαλε τα πορίσματά της στη διαχείριση της ΟΑ. Η διαχείριση της ΟΑ συμφώνησε σε μεγάλο βαθμό με τα πορίσματα αυτά και σημείωσε ότι το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης ήταν υπό αναπροσαρμογή με βάση την έκθεση που εκπόνησε η διορισμένη από την ΟΑ επιχείρηση οικονομικών συμβούλων (McKinsey).

(37) Ωστόσο, τον Δεκέμβριο του 1997 η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να αντικαταστήσει την ομάδα διαχείρισης της ΟΑ. Όντως, τον Ιανουάριο του 1998 ανέλαβε νέα ομάδα διαχείρισης η οποία άρχισε την αναθεώρηση του προγράμματος αναδιάρθρωσης. Αυτό το αναθεωρημένο πρόγραμμα επρόκειτο να βασιστεί σε νέους κανονισμούς εργασίας που επρόκειτο να συμφωνηθούν μεταξύ της εταιρείας και των δεκαεπτά συνδικαλιστικών οργανώσεων των απασχολουμένων. Η Ελλάδα επρόκειτο να υποβάλει το αναθεωρημένο πρόγραμμα στην Επιτροπή τον Απρίλιο του 1998.

(38) Εξαιτίας της αρνητικής αντίδρασης των συνδικαλιστικών οργανώσεων, οι οποίες απέρριψαν τους προτεινόμενους νέους κανονισμούς εργασίας, η ΟΑ δεν ήταν σε θέση να οριστικοποιήσει το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης όπως υπολόγιζε. Στα τέλη Μαρτίου 1998, η εταιρεία αντιμετώπισε σοβαρή κοινωνική κρίση, η οποία προκάλεσε σοβαρή διαταραχή των δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, απ' ό,τι φάνηκε, η εταιρεία αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα ρευστότητας επειδή όφειλε να προβεί σε προκαταβολές για τα αεροσκάφη που είχε παραγγείλει για την ανανέωση του στόλου χωρίς προηγουμένως να έχει ρυθμίσει την ανεύρεση κεφαλαίων εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν υπήρχαν κρατικές εγγυήσεις. Η κοινωνική κρίση σταμάτησε τελικά όταν η Ελλάδα, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, αποφάσισε να επιβάλει την εφαρμογή των κανονισμών εργασίας που πρότεινε η ΟΑ μέσω του νόμου αριθ. 2602/98, ο οποίος ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή στις 9 Απριλίου 1998.

(39) Οι επαφές μεταξύ Επιτροπής, ελληνικών αρχών και ΟΑ, καθώς και οι ανταλλαγές πληροφοριών γύρω από όλα τα σχετικά θέματα (συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του προγράμματος ανα-

([1]) ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

διάρθρωσης), συνεχίστηκαν μετά τον Φεβρουάριο του 1998. Στις επαφές συμπεριλαμβάνονται οι συναντήσεις στην Αθήνα και τις Βρυξέλλες στις 19 Φεβρουαρίου 1998, στις 16 Μαρτίου 1998, στις 30 Απριλίου 1998, στις 5, 9, 22 και 29 Ιουνίου 1998.

(40) Με τις δύο επιστολές της 3ης Ιουλίου 1998 και της 6ης Ιουλίου 1998, η Ελλάδα υπέβαλε στην Επιτροπή το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης για την ΟΑ παρείχε και πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τις δεσμεύσεις και τα επιπλέον θέματα που εντόπισε η Επιτροπή στην επιστολή της στις 4 Δεκεμβρίου 1996.

(41) Με βάση όλες τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές μετά την κίνηση της διαδικασίας, ιδίως με τις επιστολές της 28ης Μαΐου 1998, της 3ης και της 6ης Ιουλίου 1998 και ιδιοχείρως επ' ευκαιρία διαφόρων συναντήσεων, η κατάσταση σχετικά, αφενός, με τις δεσμεύσεις και τα πρόσθετα θέματα που εντόπισε η Επιτροπή, και αφετέρου, το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης έχει ως εξής.

Σε ό,τι αφορά τις δεσμεύσεις και τα πρόσθετα θέματα που εντόπισε η Επιτροπή

(42) Σχετικά με τις δεσμεύσεις που εκτίθενται στο άρθρο 1 της αρχικής απόφασης:

α) Σχετικά με τη δέσμευση να αποφεύγεται η παρέμβαση στη διαχείριση της ΟΑ, με εξαίρεση τα στενά όρια που επιτρέπει η ιδιότητά της ως μετόχου [άρθρο 1 στοιχείο β) της αρχικής απόφασης]:

i) σε ό,τι, αφορά τον διορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου των θυγατρικών της ΟΑ, η Επιτροπή έλαβε επίσημη διαβεβαίωση από τις ελληνικές αρχές ότι το θέμα αυτό αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της διαχείρισης της ΟΑ (θέμα 1)·

ii) όσον αφορά τη συνεχή παρέμβαση του διοικητικού συμβουλίου της ΟΑ στην καθημερινή διαχείριση της εταιρείας (θέμα 2), η Επιτροπή έλαβε επίσημη διαβεβαίωση από τις ελληνικές αρχές ότι, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η αποστολή του διοικητικού συμβουλίου εξακολουθεί να περιορίζεται στο γενικό προσανατολισμό της πολιτικής της εταιρείας·

iii) όσον αφορά τη δυσκίνητη διοικητική διαδικασία προσλήψεων που προβλέπουν τα άρθρα 1 έως 24 του νόμου αριθ. 2190/94 (θέμα 3), κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή ο ελληνικός νόμος αριθ. 2527/97, ο οποίος προβλέπει ειδική κατά παρέκκλιση διαδικασία προσλήψεων για το εποχιακό προσωπικό της ΟΑ. Έτσι, η ΟΑ μπορεί να προσλάβει εποχιακό προσωπικό βάσει εφεδρικού πίνακα προσλήψεων χωρίς πρόσθετη διαδικασία·

iv) όσον αφορά την έγκριση των κανονισμών εργασίας που εφαρμόζονται στο προσωπικό της ΟΑ βάσει Προεδρικού Διατάγματος (θέμα 4), η Ελλάδα διαβεβαίωσε επίσημα την Επιτροπή ότι η διαδικασία αυτή εφαρμόστηκε μόνο μία φορά στο πλαίσιο του νόμου αριθ. 2271/94 και ότι από τις 31 Ιανουαρίου 1995 ισχύει το κανονικό καθεστώς που προβλέπει το ελληνικό εργατικό δίκαιο. Οι ελληνικές αρχές σημείωσαν επίσης ότι ούτως ή άλλως αποτελεί κοινή πρακτική για τους κοινωνικούς εταίρους να λαμβάνουν επίσημη έγκριση των συμφωνιών τους σχετικά με τους κανονισμούς εργασίας από το κράτος δια της νομοθετικής οδού·

v) όσον αφορά το ειδικό καθεστώς που ορίζει ο νόμος αριθ. 2366/95 για την ΟΑ (θέμα 5) και το γεγονός ότι ο νόμος αριθ. 2271/94 καθόριζε τους όρους εργασίας για την ΟΑ και τους όρους εθελουσίας εξόδου από την εταιρεία (θέμα 6), η διαδικασία αυτή ήταν αναγκαία για να τεθούν σε εφαρμογή οι μεταβολές που επέφερε το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της ΟΑ. Οι αντίστοιχες διατάξεις του νόμου αριθ. 2271/94 αποτελούσαν όντως ουσιαστικό στοιχείο του προγράμματος·

vi) όσον αφορά την ελευθερία της ΟΑ να καθορίζει και να οργανώνει το δίκτυό της (θέμα 7), οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι δεν επέβαλαν στην ΟΑ την υποχρέωση να εκτελεί 6 με 7 μικρά εσωτερικά δρομολόγια. Αυτό επιβεβαιώθηκε και από την ίδια την ΟΑ, η οποία δήλωσε ότι είναι εξ

ολοκλήρου ελεύθερη να αποφασίζει ποια δρομολόγια επιθυμεί να εκτελεί και ποια όχι. Στο πλαίσιο αυτό, η εταιρεία ανέφερε ότι η αναδιοργάνωση του δικτύου της αποτελεί μέρος της συνέχισης της αναδιάρθρωσής της και πραγματοποιείται με βάση εμπορικά κριτήρια·

vii) όσον αφορά τους όρους μεταφοράς του τύπου (θέμα 8), η ΟΑ εφάρμοσε νέες αυξημένες τιμές από 1ης Ιουνίου 1998. Οι τιμές αυτές βασίζονται στους ισχύοντες κανόνες της ΙΑΤΑ·

viii) όσον αφορά τον διακανονισμό των αντίστοιχων χρεών του ελληνικού κράτους και της ΟΑ (θέμα 9), οι ελληνικές αρχές έδωσαν τις ακόλουθες πληροφορίες και διαβεβαιώσεις:

— με βάση επίσημη συμφωνία μεταξύ της ΥΠΑ και της ΟΑ, όλες οι υπηρεσίες που παρέχει η ΟΑ στην ΥΠΑ παρέχονται σύμφωνα με την κανονική πολιτική εμπορίου και διαμόρφωσης τιμών της ΟΑ. Έχει επέλθει τακτοποίηση των αντίστοιχων οφειλών μεταξύ ΟΑ και ΥΠΑ. Στη βάση αυτή, η ΟΑ οφείλει 1,29 δισεκατομμύρια δραχμές στην ΥΠΑ (κυρίως από μη καταβληθέντα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης κατά το παρελθόν). Το ποσό αυτό θα καταβληθεί πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1998. Σήμερα, η ΥΠΑ οφείλει στην ΟΑ 375 εκατομμύρια δραχμές. Το θέμα θα ρυθμίσουν τα ελληνικά δικαστήρια,

— από τον Ιανουάριο του 1995, η έκδοση εισιτηρίων για μονίμους υπαλλήλους της ελληνικής κυβέρνησης που ταξιδεύουν σε αποστολή διέπεται από τους συνήθεις εμπορικούς όρους τιμολόγησης,

— όλα τα κρατικά όργανα έχουν αρχίσει να καταβάλουν τις οφειλές τους στην ΟΑ. Οι κεντρικές κρατικές υπηρεσίες έχουν ήδη καταβάλει 5,78 δισεκατομμύρια δραχμές και εκτιμάται ότι θα καταβληθούν 2,63 δισεκατομμύρια δραχμές αφού επικυρωθούν τα σχετικά ποσά. Τα ταμεία κοινωνικών ασφαλίσεων και άλλα κρατικά όργανα έχουν ήδη καταβάλει 228 εκατομμύρια δραχμές και εκτιμάται ότι θα καταβληθούν 1,22 δισεκατομμύρια δραχμές όταν εξακριβωθούν τα σχετικά ποσά. Εάν τα όργανα αυτά δεν είναι σε θέση να καταβάλουν τις υπολειπόμενες οφειλές τους για λόγους προϋπολογισμού, το κράτος αναλαμβάνει να προβεί στις αντίστοιχες πληρωμές προς την ΟΑ. Σε κάθε περίπτωση, όλες οι οφειλές του Δημοσίου θα καταβληθούν πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1998,

— οι οφειλές ιδιωτικών φορέων που ελέγχονται από το κράτος και εταιρειών του Δημοσίου θα διεκδικηθούν από την ΟΑ ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων σύμφωνα με τις τακτικές διαδικασίες,

— οι οφειλές των πολιτικών κομμάτων προς την ΟΑ, ύψους 1,64 δισεκατομμυρίων δραχμών, θα καταβληθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αριθ. 2602/98, ο οποίος προβλέπει την καταβολή τους το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Για το σκοπό αυτό, τα αντίστοιχα ποσά θα αφαιρεθούν από την κρατική χρηματοδότηση που διατίθεται στα πολιτικά κόμματα.

β) Σχετικά με τη δέσμευση να αποκτήσει η ΟΑ φορολογικό καθεστώς ανωνύμου εταιρείας συγκρίσιμο με εκείνο των ελληνικών εταιρειών που υπάγονται στο κοινό δίκαιο [άρθρο 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης]:

— όσον αφορά την έκταση της φορολογικής απαλλαγής που αναφέρεται στο άρθρο 1 στοιχείο ιβ) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 10), οι ελληνικές αρχές διαβεβαίωσαν γραπτώς την Επιτροπή ότι η διάταξη αυτή ισχύει μόνον για το φόρο εξαιρετικού κέρδους που απορρέει, για το 1994, από τη διαγραφή του χρέους της ΟΑ ύψους 427 δισεκατομμυρίων δραχμών,

— σε ό,τι αφορά την έκταση της απαλλαγής από το φόρο που αναφέρεται στο άρθρο 1

στοιχείο ι) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 11), οι ελληνικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η εν λόγω διάταξη ίσχυε μόνον για τους φόρους που αφορούν την αύξηση κεφαλαίου της ΟΑ και όχι άλλες μορφές επιβαρύνσεων ή φόρους που αφορούν τις κρατικές εγγυήσεις.

γ) Σχετικά με τη δέσμευση να ευθυγραμμιστούν οι συμφωνίες μεταξύ ελληνικής κυβέρνησης και ΟΑ με τις διατάξεις της τρίτης δέσμης μέτρων ελευθέρωσης έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994 [άρθρο 1 στοιχείο δ) της αρχικής απόφασης]:

Όσον αφορά την έναρξη ισχύος του Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο τίθεται τέρμα στα προνομιακά δικαιώματα της ΟΑ να εκτελεί τα εσωτερικά δρομολόγια (θέμα 12) και τη λήξη του αποκλειστικού δικαιώματος της ΟΑ να εκτελεί τα τακτικά εσωτερικά δρομολόγια στην ηπειρωτική Ελλάδα που δεν εκτελούνταν πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 ή που δεν έχουν εκτελεστεί από τότε (θέμα 13), οι ελληνικές αρχές ανέφεραν το Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 359 της 13ης Σεπτεμβρίου 1996, το οποίο άρχισε να ισχύει στις 19 Σεπτεμβρίου 1996. Αυτό το Προεδρικό Διάταγμα θέτει επίσημα τέρμα σε όλα τα προνομιακά ή/και αποκλειστικά δικαιώματα της ΟΑ στην εκτέλεση τόσο των εσωτερικών δρομολογίων στην ηπειρωτική Ελλάδα όσο και στα δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ.

δ) Σχετικά με τη δέσμευση να μην χορηγηθεί άλλη ενίσχυση στην ΟΑ υπό οιαδήποτε μορφή, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία [άρθρο 1 στοιχείο ε) της αρχικής απόφασης]:

i) Σχετικά με τις ενισχύσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν 11 δισεκατομμύρια δραχμές όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 14) και την προνομιακή φορολογική μεταχείριση των αποζημιώσεων εθελουσίας εξόδου που χορηγούνται στους απασχολουμένους της ΟΑ όπως προβλέπει το άρθρο 2 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 16α). Οι ελληνικές αρχές δήλωσαν ότι το κόστος της προνομιακής φορολογικής μεταχείρισης εκτιμάται σε 2,2 δισεκατομμύρια δραχμές. Οι ελληνικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή με την επιστολή της 6ης Ιουλίου 1998 ότι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η Επιτροπή θεώρησε τα εν λόγω μέτρα ως νέες ενισχύσεις προς την ΟΑ, έχει την πρόθεση να μειώσει το ποσό του εναπομένοντος τμήματος εισφοράς κεφαλαίου που πρόκειται να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, όπως αυτό εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 1994 κατά 13,2 δισεκατομμύρια δραχμές.

ii) Σε ό,τι αφορά την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 στοιχεία ιβ) και ι) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 15), οι ελληνικές αρχές αναφέρθηκαν στο γεγονός ότι η ακριβής έκταση των απαλλαγών από φόρους και εισφορές διευκρινίστηκε και δεν περιλαμβάνει ενίσχυση άλλη από εκείνη που ρητά εγκρίθηκε με την αρχική απόφαση.

iii) Σε ό,τι αφορά την ενίσχυση που συνεπάγεται η συνέχιση της απαλλαγής της ΟΑ από την καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης στους ελληνικούς αερολιμένες μετά την κοινοποίηση της αρχικής απόφασης (θέμα 16), οι ελληνικές αρχές αναφέρθηκαν στο Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 138/97 της 13ης Ιουνίου 1997 με το οποίο καταργείται επίσημα η απαλλαγή αυτή για την ΟΑ βάσει του ελληνικού διατάγματος αριθ. ΔΙΙ/35502/15316. Ανέφεραν επίσης το γεγονός ότι το ποσό των μη καταβληθέντων τελών που οφείλει η ΟΑ στην ΥΠΑ από την 1η Ιανουαρίου 1995 θα αντισταθμιστεί από τις οφειλές της ΥΠΑ στην ΟΑ (βλέπε θέμα 9).

ε) Σχετικά με τη δέσμευση να αποδεχθεί η Ελλάδα την αρχή ότι θα επιτρέπεται σε άλλες αεροπορικές εταιρείες, εκτός της ΟΑ, να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ και να προβεί επομένως σε αναθέσεις εκμετάλλευσης ή σε πολλαπλές αναθέσεις εκμετάλλευσης μόνο με βάση αξιοκρατικά κριτήρια για κάθε αίτηση [άρθρο 1 στοιχείο ιε της αρχικής απόφασης]:

Σχετικά με την έναρξη ισχύος του Διατάγματος με το οποίο καταργούνται τα αποκλειστικά δικαιώματα της ΟΑ στο θέμα αυτό (θέμα 17), οι ελληνικές αρχές ανέφεραν το προαναφερθέν Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 359 της 13ης Σεπτεμβρίου 1996 το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Σεπτεμβρίου 1996. Αυτό το Προεδρικό Διάταγμα έθεσε τέρμα σε όλα τα αποκλειστικά δικαιώματα που είχε η ΟΑ στην εκτέλεση δρο-

μολογίων μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ.

στ) Σχετικά με τη δέσμευση να γίνει δεκτός ο έμμεσος ορισμός των μη τακτικών αεροπορικών δρομολογίων όπως απορρέει από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, και συγκεκριμένα να μην επιβληθεί κανένας περιορισμός στα μη τακτικά δρομολόγια [άρθρο 1 στοιχείο ιη) της αρχικής απόφασης]:

Σχετικά με την κατάργηση των υπαρχόντων περιορισμών στην εκτέλεση μη τακτικών δρομολογίων στις ελληνικές νήσους (θέμα 18), οι ελληνικές αρχές ανέφεραν την ελληνική κανονιστική πράξη αριθ. Δ1/Α/51328/2680 της 17ης Δεκεμβρίου 1997, ο οποίος αίρει τον επιχειρησιακό περιορισμό που αρχικά προβλεπόταν για τις εμπορευματικές μεταφορές από την ελληνική κανονιστική πράξη της 1ης Μαρτίου 1996 και ισχύει πλήρως για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένης της ΟΑ.

(43) Σχετικά με το θέμα της επίγειας αυτοεξυπηρέτησης (θέμα 19), οι ελληνικές αρχές ανέφεραν την τροποποίηση που επήλθε στην ελληνική κανονιστική πράξη σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης αδειών αυτοεξυπηρέτησης που εκδόθηκε στις 4 Νοεμβρίου 1997. Έτσι, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει πλέον την υποχρέωση να απαντά σε κάθε αίτηση εντός δύο μηνών. Ελλείψει οιασδήποτε απόφασης, η έγκριση της αίτησης είναι αυτόματη και κατά συνέπεια η ΥΠΑ είναι υποχρεωμένη να χορηγήσει την άδεια.

(44) Επιπλέον, οι ελληνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι έχει χορηγηθεί άδεια αυτοεξυπηρέτησης στην Cronus Airlines για τους αερολιμένες της Θεσσαλονίκης, των Αθηνών και του Ηρακλείου. Η αίτηση της Venus Airlines για την Κω δεν χρειάζεται να εξεταστεί πλέον, διότι η εταιρεία έπαυσε τις δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης. Οι εκκρεμούσες αιτήσεις των KAL, Air Greece και Avionic για τους Αερολιμένες του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Μυτιλήνης, της Σαντορίνης και της Θεσσαλονίκης, που αρχικά είχαν απορριφθεί, αυτή τη στιγμή εξετάζονται εκ νέου. Όσον αφορά την αίτηση της Lufthansa, οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι η εν λόγω αίτηση είναι υπό εξέταση και ότι, στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία, ζητήθηκε από την εταιρεία να πραγματοποιηθεί έλεγχος του προσωπικού και του εξοπλισμού της.

(45) Τέλος, οι ελληνικές αρχές δήλωσαν στην Επιτροπή ότι η οδηγία 96/67/ΕΚ σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά επίγειας εξυπηρέτησης στους κοινοτικούς αερολιμένες βρίσκεται στο τελικό στάδιο εφαρμογής και ότι οι αερολιμένες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα εξακολουθήσουν να καλύπτονται από το ισχύον στην Ελλάδα καθεστώς. Σύμφωνα με το καθεστώς αυτό, επιτρέπεται πλήρως η επίγεια αυτοεξυπηρέτηση. Οι άδειες μπορούν να απορριφθούν μόνο με βάση αντικειμενικά κριτήρια ως προς τον χώρο και τη μεταφορική ικανότητα ή με βάση τα κριτήρια ασφαλείας.

Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης

(46) Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης που υπέβαλε η Ελλάδα στην Επιτροπή καλύπτει την περίοδο 1998-2002. Σε αυτό δεν λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα της ΟΑ για το 1997 και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα των πρώτων μηνών του 1998. Τα αποτελέσματα αυτά υποδηλώνουν ότι η θέση της ΟΑ έχει επιδεινωθεί περαιτέρω σε σύγκριση με τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στην έκθεση που υπέβαλε η Ελλάδα στις 20 Αυγούστου 1997. Ενώ η έκθεση αυτή ανέφερε καθαρά κέρδη της τάξεως των 14,6 δισεκατομμυρίων δραχμών για το 1997 (έναντι 19,6 δισεκατομμυρίων δραχμών που προέβλεπε το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης), η ΟΑ στην πραγματικότητα παρουσίασε καθαρές ζημίες 6,8 δισεκατομμυρίων δραχμών. Οι εν λόγω απώλειες κερδοφορίας αποτελούν άμεση συνέπεια μιας δραματικής αύξησης μισθών που χορηγήθηκε προκειμένου να επιλυθούν διενέξεις του προσωπικού. Η αύξηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την κατά 19 % αύξηση του κόστους εργασίας έναντι του 1996 (+25 δισεκατομμύρια δραχμές).

(47) Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης δεν προβλέπει άλλες ενισχύσεις πέραν αυτών που επέτρεψε η αρχική απόφαση. Ωστόσο, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η μείωση του εναπομένοντος ποσού της αύξησης κεφαλαίου που δεν χορηγήθηκε ακόμη στην ΟΑ για την αντιστάθμιση των 13,2 δισεκατομμυρίων δραχμών της νέας ενίσχυσης (βλέπε θέματα 15 και 16α), το αναθεωρημένο πρόγραμμα προβλέπει μόνο μία αύξηση κεφαλαίου 21,8 δισεκατομμυρίων δραχμών, αντί του αρχικά προβλεφθέντος ποσού των 35 δισεκατομμυρίων δραχμών.

(48) Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αποβλέπει στη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της εταιρείας, μέσω της πλήρους εφαρμογής των μέτρων αναδιάρθρωσης που προβλέπονται από το αρχικό πρόγραμμα, καθώς και μέσω της εφαρ-

μογής πρόσθετων μέτρων αναδιάρθρωσης. Τα εν λόγω μέτρα επικεντρώνονται σε δύο στόχους:

α) Αναδιοργάνωση της δομής κόστους της εταιρείας:

Το πρόγραμμα στηρίζεται κυρίως στο νέο κανονισμό εργασίας που ορίζεται στο νόμο αριθ. 2606/98 της 9ης Απριλίου 1998, ο οποίος θέσπισε νέους όρους εργασίας με βάση τις συστάσεις της έκθεσης Mc Kinsey. Μεταξύ των όρων αυτών περιλαμβάνονται:

i) γενική καθήλωση μισθών για την περίοδο 1998-2000 και περιορισμένες συγκλιτικές αυξήσεις μισθών, για το διάστημα 2001/2002·

ii) θέσπιση ωραρίου εργασίας των μελών του πληρώματος, ευθυγραμμισμένου με τα διεθνή πρότυπα·

iii) μείωση των θέσεων εργασίας (περίπου κατά 1 000) και των ιεραρχικών κλιμακίων (από 8 σε 4)·

iv) κατάργηση επιδομάτων που χορηγούνται σε ειδικές κατηγορίες προσωπικού·

v) μείωση των υπερωριών, θέσπιση ευέλικτου ωραρίου εργασίας προσαρμοσμένου στις επιχειρησιακές ανάγκες της εταιρείας, συγχώνευση θέσεων (όλα τα ανωτέρω για το προσωπικό εδάφους)·

vi) μείωση προσωπικού κατά 1 300 άτομα, μέσω της φυσικής αποχώρησης και μείωση του εποχιακού προσωπικού κατά 30 %.

Τα ανωτέρω μέτρα αναμένεται να επιτρέψουν στην ΟΑ να συμπιέσει το κόστος εργασίας. Η εφαρμογή τους έχει ήδη αρχίσει.

β) Η βελτίωση των αποδόσεων.

Πέραν των νέων όρων εργασίας που θα επηρεάσουν θετικά την παραγωγικότητα της εταιρείας και κατ' επέκταση των αποδόσεων, το πρόγραμμα προβλέπει τα ακόλουθα μέτρα:

i) βελτίωση και επανασχεδιασμός των παρεχόμενων υπηρεσιών, με παράλληλη εφαρμογή νέας πολιτικής μάρκετινγκ·

ii) επαναπροσδιορισμός του μεγέθους του δικτύου μέσω της αύξησης συχνοτήτων και της αναβάθμισης του κομβικού ρόλου των Αθηνών. Οι συχνότητες των δυνητικά πλέον κερδοφόρων δρομολογίων θα αυξηθούν και θα επαναπροσδιοριστούν τα προγράμματα αφίξεων και αναχωρήσεων. Θα διακοπεί η εκμετάλλευση των μη κερδοφόρων γραμμών·

iii) αύξηση του στόλου αεροσκαφών με νέα αεροσκάφη που ανταποκρίνονται καλύτερα στις επιχειρησιακές ανάγκες της ΟΑ και τα οποία είναι περισσότερο αποδοτικά (κόστος/όφελος). Ο αριθμός των αεροσκαφών του στόλου θα αυξηθεί από 35 (στις αρχές του 1998) σε 40 (το 2002).

Με βάση τα ανωτέρω, οι αποδόσεις της ΟΑ αναμένεται να προσεγγίσουν τις αποδόσεις άλλων αερομεταφορέων της Νότιας Ευρώπης, των οποίων οι αγορές επηρεάζονται επίσης — αν και σε μικρότερο βαθμό απ' ό,τι της ΟΑ — από την εποχιακή τουριστική κίνηση.

(49) Το πρόγραμμα προβλέπει επίσης αναδιοργάνωση σε ολόκληρη των εταιρεία.

α) Θα επαναπροσδιοριστεί ο ρόλος όλων των μη ζωτικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και θα συσταθούν βαθμιαία θυγατρικές εταιρείες προκειμένου να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα. Εν των μεταξύ, θα αναπτυχθεί επιχειρηματικό πρόγραμμα για το τμήμα συντήρησης, για το τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης και για τις εμπορευματικές δραστηριότητες.

β) Θα αναπτυχθούν οι έκτακτες πτήσεις μέσω μιας εταιρείας ειδικού προορισμού, των μακεδονικών γραμμών.

(50) Το πρόγραμμα στηρίζεται σε πρόγραμμα σοβαρών επενδύσεων που θα εκτελεστεί χωρίς να αντληθούν νέα κεφάλαια από τον μέτοχο. Οι εν λόγω επενδύσεις περιλαμβάνουν:

α) την αγορά δώδεκα νέων αεροσκαφών για την αντικατάσταση παλαιότερων. Το συνολικό κόστος της αγοράς θα ανέλθει σε 980 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ:

— το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 1998 θα ενταχθούν στο στόλο δύο A340, ενώ δύο ακόμη θα ενταχθούν το 1999. Αυτά θα αντικαταστήσουν τα τέσσερα B747 που θα αποχωρήσουν (θα πωληθούν το 2000). Ένα πρόσθετο A340 ενδέχεται να ενταχθεί στο στόλο, ανάλογα με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις κατά την περίοδο της αναδιάρθρωσης,

— οκτώ B737 θα ενταχθούν στον στόλο το έτος 2000·

β) τη μετακίνηση, το έτος 2001, στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα, προβλεπόμενου κόστους 75 δισεκατομμυρίων δραχμών, εκ των οποίων 35 δισεκατομμύρια δραχμές περίπου αναμένεται να συγκεντρωθούν από την αποζημίωση που θα καταβάλει το ελληνικό κράτος για την απώλεια εγκαταστάσεων στο υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ελληνικού, που θα κλείσουν αφής στιγμής λειτουργήσει το αεροδρόμιο των Σπάτων·

γ) πρόσθετες επενδύσεις υποδομής αναγκαίες για τις τρέχουσες δραστηριότητες, μέσου κόστους 10 δισεκατομμυρίων δραχμών ετησίως.

(51) Οι κυριότεροι δείκτες και συντελεστές των δημοσιονομικών προβλέψεων είναι οι ακόλουθοι:

	1998	1999	2000	2001	2002
Δημοσιονομικοί δείκτες					
Κύκλος εργασιών (δισεκατ. δραχμών)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Έσοδα εκμετάλλευσης μετά τους τόκους (δισεκατ. δραχμών)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Κέρδος προ φόρων (δισεκατ. δραχμών)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Μακροπρόθεσμο χρέος (δισεκατ. δραχμών)	52 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Δείκτες εκμετάλλευσης					
Μέση χιλιομετρική απόσταση διαδρομής (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Συντελεστές φόρτωσης	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Αποδόσεις [δραχμές/ΕΕΧ (1)] — Τιμές 1998	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Αριθμός υπαλλήλων (FTE — Ισοδύναμο πλήρους απασχόλησεως)	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Συνολικός αριθμός αεροσκαφών	35	37	40	40	40
Μέση δυναμικότητα δικτύου	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

(1) ΕΕΧ: Έσοδα ανά επιβατοχιλιόμετρο.

	1998	1999	2000	2001	2002
Δημοσιονομικοί δείκτες					
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης / Κύκλος εργασιών	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Δείκτης δανειακής εξάρτησης	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Δείκτες παραγωγικότητας					
ΔΘΧ (1) / Αριθμός υπαλλήλων	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Δαπάνες προσωπικού / ΔΘΧ	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Δαπάνες πληρωμάτων θαλάμου διακυβέρνησης / ΔΘΧ	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Δαπάνες πληρωμάτων θαλάμου / ΔΘΚ	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Δείκτες κόστους					
Κόστος πτητικής εκμετάλλευσης / ΔΘΚ	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Δαπάνες προσωπικού / Συνολικό κόστος εκμετάλλευσης	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Δαπάνες πληρωμάτων θαλάμου διακυβέρνησης / Κόστος πτητικής εκμετάλλευσης	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Δαπάνες πληρωμάτων θαλάμου / Κόστος πτητικής εκμετάλλευσης	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ΔΘΧ: Διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο.

(52) Τα ανωτέρω στοιχεία βασίζονται ιδίως στην υπόθεση ότι τα έσοδα της πτητικής εκμετάλλευσης θα αυξηθούν κατά 25,5 % κατά τη διάρκεια του προγράμματος (από 269 δισεκατομμύρια δραχμές το 1998 σε 337,6 δισεκατομμύρια δραχμές το 2002) ενώ τα έσοδα από την επίγεια εξυπηρέτηση θα μειωθούν κατά 28,2 % (από 46,5 δισεκατομμύρια δραχμές το 1998 σε 33,3 δισεκατομμύρια δραχμές το 2002) ως αποτέλεσμα της ελευθέρωσης της εν λόγω δραστηριότητας. Τα αποτελέσματα της εκμετάλλευσης αναμένεται να αυξηθούν το 1999 σε 21,2 δισεκατομμύρια δραχμές. Στη συνέχεια θα μειωθούν σε 1,6 δισεκατομμύρια δραχμές το 2001 και θα σταθεροποιηθούν σε 8,4 δισεκατομμύρια δραχμές το 2002, ως αποτέλεσμα των σημαντικών επενδύσεων που θα πραγματοποιήσει η ΟΑ για την μετακίνησή της στα Σπάτα και της ανανέωσης του στόλου (ηυξημένες δαπάνες χρηματοδοτικών και διαχειριστικών μισθώσεων, δαπάνες τόκων και αποσβέσεις) Κατά συνέπειαν, τα κέρδη προ φόρων θα ακολουθήσουν την ίδια τάση, παραμένοντας, εκ παραλλήλου, θετικά καθόλη την διάρκεια εκτέλεσης του αναθεωρημένου προγράμματος.

(53) Το αναθεωρημένο πρόγραμμα συμπληρώνεται από ένα πρόγραμμα εφαρμογής όπου καθορίζονται το χρονοδιάγραμμα λήψεως των διαφόρων μέτρων, το κόστος εφαρμογής καθώς και το χρονοδιάγραμμα και τα ποσά των προβλεπόμενων κερδών.

(54) Σε συνεργασία με τις ελληνικές αρχές, η Επιτροπή διόρισε τον σύμβουλο που εξέτασε την έκθεση που υπέβαλαν οι ελληνικές αρχές στις 20 Αυγούστου 1997 προκειμένου να αναλυθεί η βασιμότητα του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης. Η έκθεση του συμβούλου υπεβλήθη στην Επιτροπή στις 16 Ιουλίου 1998.

(55) Από την έκθεση προκύπτει ότι το αναθεωρημένο πρόγραμμα της ΟΑ είναι ρεαλιστικό και αναμένεται να επιτρέψει στην ΟΑ να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της σε μεσοπρόθεσμη βάση.

(56) Η ΟΑ αναμένεται να επιστρέψει σε κερδοφορία το 1998, μολονότι η εταιρεία αντιμετώπισε έκτακτες δαπάνες 15 δισεκατομμυρίων δραχμών λόγω διακοπών εκμετάλλευσης στο διάστημα Μάρτιος-Απρίλιος 1998. Συνεπώς, τα καθαρά κέρδη (μετά το φόρο) θα ανέλθουν, το 1999, στα λίαν ικανοποιητικά επίπεδα των20,9 δισεκατομμυρίων δραχμών. Λόγω της σημαντικής αύξησης του δημοσιονομικού ανοίγματος, ως αποτέλεσμα του προγράμματος ανανέωσης του στόλου, και της μείωσης των εσόδων από την επίγεια εξυπηρέτηση λόγω του τερματισμού του μονοπωλίου της ΟΑ, το καθαρό κέρδος μετά τον φόρο θα μειωθεί και, με το πέρας του προγράμματος, το 2002, θα σταθεροποιηθεί στα 3,9 δισεκατομμύρια δραχμές.

(57) Η αναμενόμενη μείωση των αποτελεσμάτων σε καθαρά κέρδη από το 2000 συνεπάγεται ότι προκειμένου να διατηρηθεί, πέραν της εν λόγω ημερομηνίας, η βιωσιμότητά της, η ΟΑ καλείται:

— να συμπιέσει το κόστος, ειδικότερα δε το κόστος εργασίας, διατηρώντας, εκ παραλήλου, τα τρέχοντα επίπεδα δραστηριότητας καθόλη τη διάρκεια του προγράμματος, και πέραν αυτού. Εν προκειμένω, η έκθεση του συμβούλου υπογραμμίζει ότι απαιτείται βελτιωμένο σύστημα διαχείρισης των πληροφοριών, ούτως ώστε η διοίκηση της ΟΑ να διαθέτει, ανά πάσα στιγμή έγκαιρα αναλυτικά στοιχεία για το συνολικό κόστος εκμετάλλευσης, που θα της επιτρέψουν να προσαρμόζει το αναθεωρημένο πρόγραμμα, λαμβάνοντας, εφόσον χρειάζεται, πρόσθετα μέτρα. Τα πρόσθετα αυτά μέτρα πρέπει να αντισταθμίζουν την τυχόν μείωση των εσόδων και να μειώνουν περαιτέρω το κόστος εργασίας,

— να εξασφαλίσει ότι η αποζημίωση που θα χορηγήσει το ελληνικό Δημόσιο για την απώλεια των επενδύσεων στον αερολιμένα του Ελληνικού θα διατεθεί έγκαιρα όσον αφορά τις προβλεπόμενες επενδύσεις στον αερολιμένα των Σπάτων. Σε αντίθετη περίπτωση, η εταιρεία θα βρισκόταν εκτεθειμένη σε μεγαλύτερες απαιτήσεις μετρητών.

(58) Με βάση τα προαναφερθέντα στοιχεία, η Επιτροπή είναι σε θέση να προβεί σε τελική εκτίμηση της παρούσης υπόθεσης.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

VII

(59) Υπό τους όρους του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία για τον ΕΟΧ.

(60) Στην παρούσα περίπτωση, είναι σημαντικό, με βάση τις ως άνω διατάξεις, να αξιολογηθούν:

α) οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν και πρόκειται να χορηγηθούν από την Ελλάδα στην ΟΑ, οι οποίες αρχικά επετράπησαν με βάση την απόφαση της 7ης Οκτωβρίου 1994, και σχετικά με τις οποίες η Επιτροπή αποφάσισε, στις 30 Απριλίου 1996, να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Οι εν λόγω ενισχύσεις περιλαμβάνουν:

i) εγγυήσεις δανείων που παρασχέθηκαν στην εταιρεία έως τις 7 Οκτωβρίου 1994, δυνάμει του άρθρου 6 του ελληνικού νόμου αριθ. 86/75·

ii) νέες εγγυήσεις δανείων συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για δάνεια συναπτόμενα πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1997, για την αγορά νέων αεροσκαφών·

iii) την ελάφρυνση του χρέους της επιχείρησης κατά 427 δισεκατομμύρια δραχμές·

iv) τη μετατροπή χρεών της εταιρείας, ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών, σε ίδια κεφάλαια·

v) εισφορά κεφαλαίου ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών σε τρεις δόσεις εκ 19, 23 και 12 δισεκατομμυρίων δραχμών το 1995, 1996 και 1997, αντιστοίχως·

β) τα νέα, μη κοινοποιηθέντα, μέτρα ενίσχυσης της Ελλάδας προς την ΟΑ, για τα οποία η Επιτροπή αποφάσισε επίσης, στις 30 Απριλίου 1996, να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης, καθώς και τα πρόσθετα, μη κοινοποιηθέντα, μέτρα ενίσχυσης που επεσήμανε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν:

i) την επιβάρυνση του κράτους με το κόστος της εξαγοράς της στρατιωτικής θητείας και

των ετών προϋπηρεσίας καθώς και των αποζημιώσεων των υπαλλήλων που αποδέχθηκαν την εθελουσία έξοδο, μέχρις ποσού 11 δισεκατομμυρίων δραχμών, όπως προβλέπεται βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) του νόμου αριθ. 2271/94·

ii) τις φοροαπαλλαγές για την περίοδο 1995 έως 1997 και τις εγγυήσεις δανείων καθώς και την εξαίρεση από μη φορολογικές δαπάνες που ενδέχεται να επηρεάσουν εισφορές κεφαλαίων, ως ενδεχομένως υπαγόμενων στις διατάξεις του άρθρου 1 στοιχεία β) και θ) του νόμου αριθ. 2271/94·

iii) την, κατά τα φαινόμενα συνέχιση, πέραν της ημερομηνίας κοινοποιήσεως στην Ελλάδα της αρχικής αποφάσεως, της εξαίρεσης της ΟΑ από την μη καταβολή τελών προσγείωσης και στάθμευσης στους ελληνικούς αερολιμένες·

iv) την προνομιακή φορολογική μεταχείριση της αποζημίωσης που χορηγήθηκε στους υπαλλήλους της ΟΑ που δέχθηκαν την εθελουσία έξοδο, όπως προβλέπεται από το άρθρο 2 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94.

VIII

(61) Όσον αφορά τα αρχικώς επιτραπέντα μέτρα ενίσχυσης για τα οποία η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία, η Επιτροπή θεωρεί ότι αναμφίβολα συνιστούν κρατική ενίσχυση και ότι επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, όπως επίσης και ότι στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στην κοινή αγορά. Εν προκειμένω, η Επιτροπή παραπέμπει στην εκτίμησή της που περιέχεται στην αρχική απόφαση.

(62) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παρεκκλίσεις που προβλέπει το άρθρο 92 παράγραφος 2 της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 2 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, καθώς και το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) της συμφωνίας, δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση. Η Επιτροπή παραπέμπει σχετικά στην επ' αυτού εκτίμησή της που περιέχεται στην αρχική απόφαση. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η παρέκκλιση που προβλέπεται από το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) όσον αφορά τις ενισχύσεις που αποβλέπουν στην προαγωγή ή στη διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων περιοχών δεν εφαρμόζεται στην προκειμένη περίπτωση. Επ' αυτού, η Επιτροπή παραπέμπει στην εκτίμησή της που περιέχεται στην αρχική απόφαση.

(63) Όσον αφορά την παρέκκλιση που προβλέπεται από το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης σχετικά με τις ενισχύσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, όταν οι ενισχύσεις αυτές δεν επηρεάζουν αρνητικά τους όρους των συναλλαγών, σε βαθμό που αντιστρατεύεται το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή παραπέμπει επίσης στην αρχική απόφαση όπου εξέτασε κατά πόσον πληρούνται τα κριτήρια που της επιτρέπουν να θεωρήσει την ενίσχυση για την αναδιάρθρωση μιας εταιρείας ως συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή θεώρησε ότι το συμβιβάσιμο της εν λόγω ενίσχυσης με την κοινή αγορά υπόκειται στην, εκ μέρους της Ελλάδας, τήρηση των είκοσι μιας δεσμεύσεων που καθορίζονται στο άρθρο 1 της ίδιας απόφασης. Λαμβάνοντας υπόψη την αθέτηση, εκ μέρους της Ελλάδας, πολλών από τις εν λόγω δεσμεύσεις, καθώς και όλα τα εν προκειμένω συναφή ζητήματα, η Επιτροπή επανεξέτασε το συμβιβάσιμο της εν λόγω ενίσχυσης με την κοινή αγορά.

(64) Προς το σκοπό αυτό η Επιτροπή εξέτασε το κατά πόσον οι δεσμεύσεις της αρχικής απόφασης τηρούνται τώρα από την Ελλάδα, όπως επίσης και το κατά πόσον η κατάσταση της αυτοεξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες αντανακλά τις διαβεβαιώσεις των ελληνικών αρχών στην αρχική απόφαση.

(65) Όσον αφορά τις δεσμεύσεις ως προς τις οποίες η Επιτροπή διαπίστωσε, στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, παραβάσεις στην εκ μέρους της Ελλάδας [άρθρο 1 στοιχεία β), γ), δ), ε), ιε) της αρχικής απόφασης] και κατά τη διάρκεια της επακόλουθης διαδικασίας [άρθρο 1 στοιχείο ιη) της αρχικής απόφασης] η Επιτροπή, βάσει των πληροφοριών και διαβεβαιώσεων των ελληνικών αρχών, ειδικότερα δε στις επιστολές της 28ης Μαΐου 1998, της 3ης και της 6ης Ιουλίου 1998, θεωρεί ότι έχουν επιλυθεί όλα τα θέματα σε σχέση με την τήρηση των εν λόγω δεσμεύσεων (θέματα 1 έως 18).

(66) Όσον αφορά, ειδικότερα:

α) τη δυσκίνητη διοικητική διαδικασία που καθορίζεται από τα άρθρα 1 έως 24 του νόμου αριθ. 2190/94 (θέμα 3). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής στο μόνιμο προσωπικό δεν αντιστρατεύεται μία ευέλικτη διοίκηση προσωπικού, δεδομένου ότι οι ανάγκες για το προσωπικό αυτό, συνήθως προγραμματίζονται εκ των προτέρων. Αντίθετα, η

νέα διαδικασία παρεκκλίσεων που εφαρμόζεται σήμερα για το εποχιακό προσωπικό παρέχει την απαιτούμενη ευελιξία, καθώς και τη διαφάνεια·

β) τους όρους μεταφοράς του Τύπου (θέμα 8). Λαμβάνοντας υπόψη τις εγγυήσεις που παρέσχον οι ελληνικές αρχές η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα νέα τιμολόγια που καθόρισε η ΟΑ είναι σύμφωνα με τη συνήθη εμπορική πολιτική και επιτρέπουν στην εταιρεία να καλύπτει το κόστος που έχει γι' αυτήν η εν λόγω δραστηριότητα (τα νέα τιμολόγια θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της αντίστοιχης απόδοσης από 25 δρχ./ΤΚΤ σε 408 δρχ./ΤΚΤ, ενώ μειώνεται και ο συντελεστής φορτώσεως από 110 % σε 53,2 %)·

γ) το διακανονισμό των χρεών της ΟΑ και του ελληνικού Δημοσίου (θέμα 9). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εξόφληση όλων των χρεών του ελληνικού Δημοσίου προς την ΟΑ έχει τώρα εξασφαλιστεί μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα·

δ) τις ενισχύσεις που συνεπάγονται τα 11 δισεκατομμύρια δραχμές σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 14) και τα 2,2 δισεκατομμύρια δραχμές, όπως απορρέει από την προνομιακή φορολογική μεταχείριση των αποζημιώσεων εθελουσίας εξόδου, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 16 α). Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα αυτά συνιστούν κρατική ενίσχυση προς την ΟΑ, ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης. Ωστόσο, δεδομένου ότι, αφενός, η Ελλάδα απεφάσισε μονομερώς να μειώσει το ποσό της εναπομένουσας αύξησης κεφαλαίου κατά ποσό ίσο με το ονομαστικό ποσό της ενίσχυσης αυτής και ότι από την άλλη πλευρά, η ΟΑ δεν έχει εισπράξει το εναπομένον ποσό της αύξησης κεφαλαίου, δεδομένου ότι οι αντίστοιχες δόσεις του Ιανοαρίου 1996 και Ιανουαρίου 1997 δεν έχουν ακόμη καταβληθεί, η Επιτροπή θεωρεί ότι το αντίστοιχο χρηματοοικονομικό όφελος της ΟΑ (κεφάλαιο και τόκοι) θα εξουδετερωθεί. Ως εκ τούτου, η εν λόγω ενίσχυση δεν θα επηρεάσει τον ανταγωνισμό·

ε) την ενίσχυση που συνεπάγεται το άρθρο 1 στοιχεία ι), β) και θ) του νόμου αριθ. 2271/94 (θέμα 15). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αφού η Ελλάδα διαβεβαίωσε την Επιτροπή ότι η φορολογική εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 1 στοιχεία ι), β) και θ) περιορίζεται στις απαλλαγές που επιτρέπονται βάσει του άρθρου 1 στοιχείο γ) της αρχικής απόφασης, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι οι εν λόγω διατάξεις συνιστούν ενίσχυση προς την ΟΑ·

στ) την ενίσχυση που συνεπάγεται η κατά τα φαινόμενα, συνέχιση, πέραν της ημερομηνίας κοινοποιήσεως της αρχικής απόφασης στην Ελλάδα σχετικά με την απαλλαγή της ΟΑ από την καταβολή των τελών προσγείωσης και στάθμευσης στους ελληνικούς αερολιμένες (θέμα 16). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αφού έχουν συνεκτιμηθεί, αφενός, τα μη καταβληθέντα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης στους ελληνικούς αερολιμένες, από την ΟΑ στην ΥΠΑ, από της κοινοποιήσεως της αρχικής αποφάσεως και, αφετέρου, τα χρέη της ΥΠΑ προς την ΟΑ, και αφού η Ελλάδα έχει παράσχει εγγυήσεις ότι η ΟΑ θα καταβάλει το εκκρεμούν ποσό στην ΥΠΑ — το οποίο υπολογίζεται σε 1,29 δισεκατομμύρια δραχμές, (συμπεριλαμβανομένων των τόκων) — έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, δεν πρόκειται στην περίπτωση αυτή για ενίσχυση προς την ΟΑ.

(67) Όσον αφορά τις άλλες δεσμεύσεις για τις οποίες δεν διαπιστώθηκε από την αρχική απόφαση αθέτηση εκ μέρους της Ελλάδας [άρθρο 1 στοιχεία α), στ) έως ιδ), ιστ), ιζ), ιθ) έως κα)] από τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, φαίνεται ότι η Ελλάδα δεν αθέτησε τις δεσμεύσεις αυτές.

(68) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι όλες οι δεσμεύσεις που καθορίζονται στην αρχική απόφαση έχουν τηρηθεί από την Ελλάδα στο ακέραιο.

(69) Όσον αφορά την κατάσταση της αυτοεξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες, η Επιτροπή, συνεκτιμώντας την τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης αδειών για αυτοεξυπηρέτηση, τις πληροφορίες που διαβίβασε η Ελλάδα σχετικά με τις αιτήσεις κοινοτικών αερομεταφορέων, και τις διαβεβαιώσεις των ελληνικών αρχών στην επιστολή της 3ης Ιουλίου 1998, θεωρεί ότι όλες οι πλευρές της αυτοεξυπηρέτησης έχουν ουσιαστικά επιτραπεί στους ελληνικούς αερολιμένες, σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις στην αρχική απόφαση, και ότι το θέμα αυτό έχει πλέον επιλυθεί (θέμα 19).

(70) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεγονός ότι η Ελλάδα τηρεί, τώρα, πλήρως, όλες τις δεσμεύσεις,

δεν αρκεί για να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά. Εξ ου και η αναγκαιότητα της αξιολόγησης του αντίκτυπου, στο κοινό συμφέρον, της παρελθούσας αδυναμίας της Ελλάδας να τηρήσει ορισμένες από τις δεσμεύσεις αυτές.

(71) Το γεγονός ότι το κράτος εξακολούθησε να παρεμβαίνει στην διοίκηση της ΟΑ πέραν των αυστηρών ορίων του ρόλου του ως μετόχου, δεν είχε ως αποτέλεσμα την μετακύλιση των προβλημάτων της ΟΑ στους ανταγωνιστές της. Επιπροσθέτως, η στάση αυτή δεν απέφερε οιαδήποτε οφέλη στην ΟΑ. Αντιθέτως, είχε αρνητικές συνέπειες σε ειδικές πτυχές της διαδικασίας αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Τα ίδια ισχύουν και όσον αφορά το γεγονός ότι το κράτος δεν υπήγαγε την ΟΑ στο φορολογικό καθεστώς ανώνυμης εταιρείας, συγκρίσιμο με το καθεστώς των ελληνικών εταιρειών που απόκεινται στο κοινό δίκαιο.

(72) Το γεγονός ότι η ΟΑ έγινε αποδέκτης μη εγκεκριμένων ενισχύσεων, συνολικού ποσού 13,2 δισεκατομμυρίων δραχμών, θα μπορούσε να έχει προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ωστόσο, το σωρευτικό αποτέλεσμα του γεγονότος ότι το εναπομένον ποσό της εσφοράς κεφαλαίων δεν έχει ακόμη καταβληθεί, και το γεγονός ότι θα μειωθεί κατά το ίδιο ποσόν, εξουδετερώνει κάθε στρεβλωτικό αποτέλεσμα της εν λόγω ενίσχυσης στον ανταγωνισμό.

(73) Το γεγονός ότι το Προεδρικό Διάταγμα περί τερματισμού των προτιμησιακών και αποκλειστικών δικαιωμάτων της ΟΑ όσον αφορά τις εσωτερικές ηπειρωτικές γραμμές δεν άρχισε να ισχύει πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, δεν έχει επηρεάσει στην πράξη τους όρους ανταγωνισμού, δεδομένου ότι όλες οι ηπειρωτικές εσωτερικές γραμμές ήταν ήδη ανοικτές στον ανταγωνισμό.

(74) Το γεγονός ότι το Προεδρικό Διάταγμα περί τερματισμού του αποκλειστικού δικαιώματος της ΟΑ για την εξυπηρέτηση τακτικών διεθνών γραμμών σε χώρες εκτός ΕΟΧ δεν ετέθη σε ισχύ σε εύλογο χρονικό διάστημα, δεν φαίνεται να επηρέασε στην πράξη τους όρους ανταγωνισμού, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν ενημερώθηκε για τυχόν άρνηση, εκ μέρους των ελληνικών αρχών, όσον αφορά τη χορήγηση δικαιωμάτων για την εξυπηρέτηση τέτοιων γραμμών.

(75) Το γεγονός ότι παρέμειναν ορισμένοι περιορισμοί για την εξυπηρέτηση μη τακτικών πτήσεων προς την Ελλάδα, μετά από την έκδοση της αρχικης απόφασης, ενδέχεται να είχε κάποιες επιπτώσεις στους όρους ανταγωνισμού. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι περιορισμοί αυτοί αφορούσαν κατ' αποκλειστικότητα τη σύνδεση των ελληνικών νησιών και ειδικές μόνο πτυχές των αεροπορικών μεταφορών, η επίδρασή τους στους όρους του ανταγωνισμού ήταν περιορισμένη. Η Επιτροπή θεωρεί, οπωσδήποτε, ότι οι περιορισμένες αυτές επιπτώσεις αντισταθμίζονται από το γεγονός ότι η ΟΑ δεν κατέστη αποδέκτης του εναπομένοντος ποσού εισφοράς κεφαλαίου και δεν κατέστη ικανή να χρησιμοποιήσει τις κρατικές εγγυήσεις.

(76) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παρελθούσα αδυναμία της Ελλάδας, όσον αφορά την τήρηση ορισμένων από τις δεσμεύσεις της, δεν είχε επιπτώσεις στο κοινό συμφέρον, ή, είχε περιορισμένες επιπτώσεις, οι οποίες αντισταθμίστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τις αρνητικές συνέπειες της κίνησης της διαδικασίας για την ΟΑ.

(77) Επιπλέον, η Επιτροπή διερεύνησε το κατά πόσον η ενίσχυση αποτελεί ακόμη, τμήμα ενός συνολικού προγράμματος αναδιάρθρωσης που αποβλέπει στη βελτίωση της δημοσιονομικής κατάστασης της ΟΑ ούτως ώστε να είναι σε θέση, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, να καταστεί βιώσιμη και ανταγωνιστική στο περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται.

(78) Όσον αφορά τα ανωτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπό σημείωση ότι η Ελλάδα υπέβαλε στις 6 Ιουλίου 1998 ένα αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης για την περίοδο 1998-2002, εκτείνοντας έτσι την περίοδο της αναδιάρθρωσης πέραν του ορίου που προέβλεπε το αρχικό σχέδιο (1997). Η ενημέρωση του αρχικού σχεδίου και η επέκταση της περιόδου αναδιάρθρωσης ήταν αναγκαίες για να δυνηθεί η ΟΑ να ανορθώσει την κατάσταση όσον αφορά την επίτευξη των στόχων που προέβλεπε το αρχικό σχέδιο.

(79) Το αναθεωρημένο σχέδιο δεν προβλέπει μέτρα ενίσχυσης πλην αυτών που έχουν ήδη εγκριθεί στο πλαίσιο της αρχικής απόφασης και τα οποία δεν έχουν ακόμη υλοποιηθεί. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνεται αύξηση κεφαλαίου 35 δισεκατομμυρίων δραχμών και κρατικές εγγυήσεις συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ, που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν για δάνεια που έχουν συναφθεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1997. Ωστόσο, όπως επισημαίνουν οι ελληνικές αρχές στην επιστολή τους της 6ης Ιουλίου 1998, το πρόγραμμα προβλέπει μόνο αύξηση κεφαλαίου κατά 21,8 δισεκατομμύρια, ούτως ώστε να ληφθούν

υπόψη οι νέες, μη εγκεκριμένες ενισχύσεις προς την ΟΑ, βάσει του νόμου αριθ. 2271/94. Επιπλέον, όσον αφορά τις κρατικές εγγυήσεις, το πρόγραμμα προβλέπει ότι αυτές θα χρησιμοποιηθούν για δάνεια που θα συναφθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2000.

(80) Το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης επαναπροσδιορίζει και εντείνει τις προσπάθειες που καλείται να καταβάλει η ΟΑ όσον αφορά τον έλεγχο του κόστους και την παραγωγικότητα. Στηρίζεται σε νέους όρους εργασίας που ισχύουν ήδη, και θα επιτρέψει στην ΟΑ να μειώσει το κόστος εργασίας και να βελτιώσει την παραγωγικότητα του προσωπικού. Η παραγωγικότητα του κόστους εργασίας αναμένεται να αυξηθεί κατά 16 % στο διάστημα 1998-2002. Οι αποδόσεις, οι οποίες σήμερα είναι πολύ χαμηλές, θα αυξηθούν μέσω της αύξησης των ναύλων, της αναδιάρθρωσης του δικτύου, της εφαρμογής συστήματος διαχείρισης των αποδόσεων και της βελτίωσης του παρεχόμενου προϊόντος. Το πρόγραμμα προβλέπει εντατική χρήση του στόλου, ενώ η αύξηση του στόλου θα περιοριστεί σε τέσσερα πρόσθετα αεροσκάφη κατά τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει το πρόγραμμα. Ωστόσο, δεδομένου ότι το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου θα έχει ως αποτέλεσμα την χρησιμοποίηση μικρότερων αεροσκαφών από τα σήμερα χρησιμοποιούμενα, η αύξηση της δυναμικότητας που θα προσφέρει η ΟΑ στον ΕΟΧ (+12 % σε διαθέσιμα επιβατοχιλιόμετρα) δεν θα υπερβεί την μέση αύξηση της αγοράς (20-22,5 %) ([1]).

(81) Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, η ΟΑ αναμένεται να επανέλθει σε κερδοφορία ήδη από τις αρχές του 1998. Αυξάνοντας τα έσοδα και μειώνοντας το κόστος, το πρόγραμμα θα επιτρέψει στην ΟΑ να διατηρήσει την κερδοφορία καθόλη τη διάρκειά του και να αντιμετωπίσει το θέμα των σημαντικών επενδύσεων που απαιτεί το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου και η μετακίνηση στο αεροδρόμιο των Σπάτων.

(82) Ενώ η αγορά νέων αεροσκαφών (311 δισεκατομμύρια δραχμές) θα χρηματοδοτηθεί από μείγμα αποθεμάτων μετρητών, μακροπρόθεσμων δανείων μέσω εμπορικών τραπεζών, και με την πραγματοποίηση εκμισθώσεων, η μετακίνηση στα Σπάτα θα χρηματοδοτηθεί από αποθέματα μετρητών (40 δισεκατομμύρια δραχμές) και από αποζημιώσεις που θα χορηγήσει το κράτος για την απώλεια επενδύσεων στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, ως αποτέλεσμα του κλεισίματος του εν λόγω αεροδρομίου (υπολογίζονται σε 35 δισεκατομμύρια δραχμές) Όσον αφορά την αποζημίωση αυτή, η Ελλάδα επιβεβαίωσε στην Επιτροπή, με την επιστολή της της 3ης Ιουλίου 1998 ότι η αποζημίωση δεν περιέχει στοιχεία ενισχύσεων προς την ΟΑ, δεδομένου ότι θα χορηγηθεί βάσει του ελληνικού κοινού δικαίου και ότι το χορηγητέο ποσό θα αντιστοιχεί ακριβώς μ' αυτό το οποίο θα εδικαιούτο κάθε εταιρεία που αντιμετωπίζει ανάλογη κατάσταση. Επιπλέον, προκειμένου να διασκεδάσουν τις ανησυχίες της Επιτροπής, όσον αφορά την επιλογή της στιγμής για την χορήγηση της αποζημίωσης αυτής, οι ελληνικές αρχές διαβεβαίωσαν την Επιτροπή ότι βάσει της επικείμενης συμφωνίας μεταξύ της ΟΑ και του ελληνικού κράτους, η αποζημίωση θα καταβληθεί κατά τρόπον ώστε να συμπέσει με τις δαπάνες της εταιρείας λόγω της μετακίνησής της στο αεροδρόμιο των Σπάτων.

(83) Ενόψει των επενδύσεων αυτών, που ανέρχονται συνολικά σε 346 δισεκατομμύρια δραχμών, και οι οποίες είναι αναγκαίες για την μελλοντική βιωσιμότητα της εταιρείας στην περίπτωση της ανανέωσης του στόλου, και υποχρεωτικές στην περίπτωση της μετακίνησης στο αεροδρόμιο των Σπάτων — δεδομένου ότι το αεροδρόμιο του Ελληνικού θα κλείσει το 2001 — η Επιτροπή θεωρεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της νέας μη εγκεκριμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην ΟΑ, ύψους 13,2 δισεκατομμυρίων δραχμών, τόσο η εισφορά κεφαλαίου ύψους 21,8 δισεκατομμυρίων όσο και οι κρατικές εγγυήσεις ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (ή 120 δισεκατομμυρίων δραχμών) είναι αναγκαίες για την διατήρηση του χρηματοδοτικού κόστους σε λογικά επίπεδα καθόλη την διάρκεια του προγράμματος. Καθόλη την περίοδο του αναθεωρημένου προγράμματος, ο συντελεστής χρέους-ιδίων κεφαλαίων θα παραμείνει υψηλότερος από τον τυπικό μέσο όρο της βιομηχανίας (θα φθάσει το 2,34 το 2002). Ωστόσο, αυτό συμβαδίζει με το σημαντικό ύψος των επενδύσεων που η ΟΑ αναμένεται να είναι σε θέση να αντέξει, δεδομένου ότι οι αποδόσεις και τα έξοδα θα αυξηθούν σημαντικά (κύκλος εργασιών, από 324,294 δισεκατομμύρια δραχμές το 1998 σε 380,626 δισεκατομμύρια δραχμές το 2002).

(84) Στη βάση αυτή, και με δεδομένα τα λογικά επίπεδα των αναμενόμενων κερδών, καθώς και την εξέλιξη του συντελεστή χρέους-ιδίων κεφαλαίων, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επίπεδο της ενίσχυσης που εγκρίθηκε με την αρχική απόφαση είναι ικανοποιητικό και όχι υπερβολικό.

(85) Εις ό,τι αφορά την εμπράγματη εφαρμογή του αναθεωρημένου προγράμματος, η Επιτροπή είναι καθησυχασμένη από την ύπαρξη λεπτομερούς προγράμματος προσαρμογής το οποίο συμπληρώνει το αναθεωρημένο πρόγραμμα. Το εν λόγω πρόγραμμα εφαρμογής, καθορίζοντας το χρονοδιάγραμμα των διαφόρων μέτρων, το κόστος εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα και τα ποσά των προβλεπόμενων κερδών, ενισχύει την αξιοπιστία του αναθεωρημένου προγράμματος. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι το σημερινό σύστημα διαχείρισης των πληροφοριών της ΟΑ δεν επιτρέπει στη διοίκηση της εταιρείας να τροφοδοτείται

([1]) Με βάση εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης Αερομεταφορέων (ΑΕΑ).

συνεχώς με κατάλληλες πληροφορίες που θα της επέτρεπαν να παρακολουθεί τα αποτελέσματα της εφαρμογής, και να προσαρμόζει ανάλογα, εόσον χρειάζεται, το αναθεωρημένο πρόγραμμα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτίθεται να ελέγξει, βάσει λεπτομερούς εκθέσεως που θα υποβληθεί για το ζήτημα αυτό από την Ελλάδα έως την 1η Δεκεμβρίου το αργότερο, κατά πόσον η διοίκηση της ΟΑ διαθέτει όντως ένα πλήρως λειτουργικό και κατάλληλο σύστημα διαχείρισης των πληροφοριών.

(86) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το αναθεωρημένο πρόγραμμα συνιστά το κατάλληλο πλαίσιο που θα επιτρεψει στην ΟΑ να καταστεί βιώσιμη, ήδη το έτος 2000, και να διατηρήσει την βιωσιμότητά της πέραν της εν λόγω ημερομηνίας.

(87) Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει την ύπαρξη των 21 δεσμεύσεων της Ελλάδας στο πλαίσιο της αρχικής απόφασης οι οποίες, όπως προαναφέρθηκε, έχουν τώρα πλήρως τηρηθεί. Οι δεσμεύσεις αυτές παραμένουν εν ισχύει κατά την περίοδο που καλύπτει το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, δηλαδή εως τις 31 Δεκεμβρίου 2002, και είναι αναγκαίες προκειμένου να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης.

(88) Ωστόσο, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης έχει αναθεωρηθεί και επεκταθεί πέραν του 1997 και το γεγονός ότι το πρόγραμμα αυτό αναένεται να επιτρέψει την βιωσιμότητα της ΟΑ από το έτος 2000, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά απαιτεί την ενημέρωση και αποσαφήνιση των όρων που απορρέουν από τις δεσμεύσεις. Προς τούτο:

α) η καταβολή της δεύτερης δόσεως, εξ 7,8 δισεκατομμυρίων δραχμών, υπόκειται στη συμμόρφωση με όλους τους όρους που επιβάλλονται προκειμένου να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά και η εμπράγματη εφαρμογή του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης, όπως επίσης και η επίτευξη των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων (ιδίως όσον αφορά τους δείκτες κόστους και παραγωγικότητας που καθορίζονται στο τμήμα VI). Η δόση δεν θα καταβληθεί εάν δεν τηρηθούν οι όροι ή/και δεν επιτευχθούν οι στόχοι του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης·

β) τουλάχιστον δέκα εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη για τις 15 Ιουνίου 1999 καταβολή της δεύτερης δόσεως, και στα τέλη των μηνών Οκτωβρίου 1999, Μαρτίου 2000 και Οκτωβρίου 2000, η Ελλάδα θα κληθεί να υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την τήρηση όλων των όρων που επεβλήθησαν ώστε νε εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης και η εφαρμογή του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης, όπως επίσης και η επίτευξη των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων (ιδίως όσον αφορά τους δείκτες κόστους και παραγωγικότητας που καθορίζονται στο τμήμα VI)·

γ) η Ελλάδα θα κληθεί να συνεχίσει να εξασφαλίζει ότι η ΟΑ δεν υιοθετεί ηγεμονική συμπεριφορά όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών (price leader) στις τακτικές γραμμές Αθηνών-Στοκχόλμης και Αθηνών-Λονδίνου κατά την περίοδο που καλύπτεται από το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης. Δεν είναι αναγκαίο να επεκταθεί η υποχρέωση αυτή σε άλλες εναέριες γραμμές που εξυπηρετεί η ΟΑ, εκτός αυτών που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 1 στοιχείο ιστ) της αρχικής απόφασης δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν διαθέτει στοιχεία βάσει των οποίων να αποδεικνύεται ότι οι ναύλοι που προσφέρει η ΟΑ σε άλλες γραμμές δημιουργούν ανησυχίες από άποψη ανταγωνισμού. Όσον αφορά τις γραμμές Αθηνών-Στοκχόλμης και Αθηνών-Λονδίνου, η Επιτροπή σημειώνει ότι η υποχρέωση που ανελήφθη βάσει του άρθρου 1 στοιχείο ιστ), εκπληρώθηκε στο ακέραιο·

δ) η Ελλάδα θα κληθεί να συνεχίσει να εξασφαλίζει ότι κατά την περίοδο που καλύπτεται από το αναθεωρημένο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, ο αριθμός θέσεων που προσφέρει η ΟΑ σε τακτικές γραμμές στον ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των προσθέτων και εποχιακών πτήσεων, καθώς και των υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των ελληνικών νησιών, δεν θα υπερβαίνει τον αριθμό που προσέφερε η ΟΑ στην αγορά του ΕΟΧ το 1997 (7 792 243 θέσεις) λαμβανομένης, ωστόσο, υπόψη μιας πιθανής αύξησης, ανάλογης με την μεγέθυνση της εν λόγω αγοράς. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης είναι διευρυμένο σε σύγκριση με το άρθρο 1 στοιχείο ιθ) της αρχικής απόφασης, προκειμένου να περιληφθεί η δυναμικότητα που προσφέρει η ΟΑ στις εσωτερικές γραμμές προς τα ελληνικά νησιά, αντανακλώντας κατ' αυτόν τον τρόπο το γεγονός ότι τα αεροδρόμια στα ελληνικά νησιά δεν εξαιρούνται πλέον της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92. Δεν είναι αναγκαίο να επεκταθεί περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης σε υπηρεσίες προς χώρες εκτός ΕΟΧ δεδομένου ότι η ανταγωνιστική θέση της ΟΑ στις εν λόγω γραμμές, έναντι αυτής των άλλων κοινοτικών αερομεταφορέων,

δεν γεννά κανένα πρόβλημα. Ο αριθμός των γραμμών προς χώρες εκτός ΕΟΧ που εξυπηρετεί η ΟΑ είναι περιορισμένος, όπως επίσης και η προσφορά της ΟΑ στις γραμμές αυτές. Επιπλέον, η ΟΑ προτίθεται να διακόψει την εξυπηρέτηση ορισμένων γραμμών (Βοστώνη, Μόντρεαλ, Τορόντο και Ναϊρόμπι).

(89) Επιπλέον, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ρητά ότι οι κρατικές εγγυήσεις συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για δάνεια που θα συναφθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2000 δύνανται να χρησιμοποιηθούν είτε για την αγορά είτε για την ενοικίαση αεροσκαφών, όπως προεβλέπετο στη αρχική απόφαση.

IX

(90) Όσον αφορά τα νέα μη κοινοποιηθέντα μέτρα ενίσχυσης για τα οποία η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία, καθώς και τα πρόσθετα μη κοινοποιηθέντα μέτρα ενίσχυσης που προσδιορίστηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή παραπέμπει στην εκτίμηση, που διενεργείται στο τμήμα VIII όσον αφορά την εκ μέρους της Ελλάδας τήρηση της δέσμευσης για τη μη χορήγηση περαιτέρω ενισχύσεων στην ΟΑ υπό οιαδήποτε μορφή (θέματα 14, 15, 16 και 16α).

(91) Στη βάση αυτή, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παράνομες ενισχύσεις που απορρέουν από το άρθρο 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) και το άρθρο 4 του νόμου αριθ. 2271/94 είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά. Δεδομένου, ωστόσο, ότι τα αποτελέσματα των εν λόγω ενισχύσεων, επί του ανταγωνισμού θα εξουδετερωθούν, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα δεν θα κληθεί να προβεί στην ανάκτηση των ενισχύσεων αυτών. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις του άρθρου 1 παράγραφος 1 στοιχεία β) και θ) του νόμου αριθ. 2271/94, καθώς και το ζήτημα των μη καταβληθέντων τελών προσγείωσης και στάθμευσης, από την ΟΑ στους ελληνικούς αερολιμένες, δεν συνιστούν στοιχείο ενίσχυσης προς την ΟΑ.

X

(92) Οι σκέψεις που διατυπώνονται στα τμήματα VIII και IX αφορούν τις ανησυχίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφασή της της 30ής Απριλίου 1996 για την κίνηση της διαδικασίας, και τα κράτη μέλη και οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι, στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στη συνέχεια.

(93) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι:

α) η ενίσχυση που χορηγήθηκε και πρόκειται να χορηγηθεί στην ΟΑ εκ μέρους της Ελλάδας, υπό μορφήν:

i) δανειακών εγγυήσεων που παρασχέθηκαν έως τις 7 Οκτωβρίου 1994 στην εταιρεία δυνάμει του άρθρου 6 του ελληνικού νόμου αριθ. 96/75·

ii) νέων δανειακών εγγυήσεων συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για δάνεια που πρόκειται να συναφθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2000, για την αγορά νέων αεροσκαφών·

iii) μείωση του χρέους της επιχείρησης κατά 427 δισεκατομμύρια δραχμές·

iv) μετατροπής 64 δισεκατομμυρίων δραχμών χρέους της επιχείρησης σε ίδια κεφάλαια,

v) εισφοράς κεφαλαίου ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών, μειωθέντων σε 40,8 δισεκατομμύρια δραχμές, σε τρεις δόσεις από 19, 14 και 7,8 δισεκατομμύρια δραχμές αντιστοίχως, για τα έτη 1995, 1998 και 1999,

δύναται να τύχει της παρέκκλισης που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην αρχική απόφαση στο άρθρο 1 στοιχεία α) έως κα) καθώς και σειρά άλλων όρων, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι η ενίσχυση δεν επηρεάζει αρνητικά όους ρους των συναλλαγών σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον·

β) η παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην ΟΑ από την Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 12 στροιχείο α) και άρθρο 4 του νόμου αριθ. 2271/94, δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Η Ελλάδα δεν καλείται να διατάξει την επιστροφή των εν λόγω ενισχύσεων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η αναδιαρθρωτική ενίσχυση που χορηγήθηκε και πρόκειται να χορηγηθεί από την Ελλάδα στην Ολυπιακή Αεροπορία ΑΕ υπό μορφήν:

i) εγγυήσεων δανείων που παρσχέθηκαν έως τις 7 Οκτωβρίου 1997 στην εταιρεία δυνάμει του άρθρου 6 του ελληνικού νόμου αριθ. 96/75·

ii) νέων εγγυήσεων δανείων συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ για δάνεια που πρόκειται να συναφθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2000, για την αγορά νέων αεροσκαφών·

iii) μείωσης του χρέους της επιχείρησης κατά 427 δισεκατομμύρια δραχμές·

iv) μετατροπής 64 δισεκατομμυρίων δραχμών χρέους της επιχείρησης σε ίδια κεφάλαια,

v) εισφορά κεφαλαίου ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών, μειωθέντων σε 40,8 δισεκατομμύρια δραχμές, σε τρεις δόσεις εκ 19,14 και 7,8 δισεκατομμυρίων δραχμών αντιστοίχως, για τα έτη 1995, 1998 και 1999,

κρίνεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) η Ελλάδα θα τηρήσει τις δεσμεύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχεία α) έως κα) της απόφασης της Επιτροπής της 7ης Οκτωβρίου 1994 για την ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία·

β) η Ελλάδα εξασφαλίζει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν υιοθετεί ηγεμονική συμπεριφορά όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών στις τακτικές γραμμές Αθηνών-Στοκχόλμης και Αθηνών-Λονδίνου κατά την περίοδο 1998 ως και 2002·

γ) η Ελλάδα εξασφαλίζει ότι μέχρι και το 2002, ο αριθμός θέσεων που προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία στις τακτικές γραμμές στον ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των προσθέτων και εποχιακών πτήσεων και συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των ελληνικών νησιών, δεν θα υπερβαίνει τον αριθμό θέσεων που προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία στην αγορά του ΕΟΧ το 1997 (7 792 243 θέσεις), λαμβανομένης ωστόσο υπόψη μιας πιθανής αύξησης, αναλογικής με την μεγέθυνση της οικείας αγοράς·

δ) η Ελλάδα εξασφαλίζει ότι την 1η Δεκεμβρίου 1998, η Ολυμπιακή Αεροπορία θα έχει εφαρμόσει ένα πλήρως λειτουργικό και κατάλληλο σύστημα διαχείρισης πληροφοριών. Η Ελλάδα θα υποβάλει, την 1η Δεκεμβρίου 1998, σχετική έκθεση στην Επιτροπή.

2. Η καταβολή της εξ 7,8 δισεκατομμυρίων δραχμών δεύτερης δόσεως, υπόκειται στη συμμόρφωση με όλους τους επιβαλλόμενους όρους, προκειμένου να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης με την κοινή αγορά και η εμπράγματη εφαρμογή του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης καθώς και η επίτευξη των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων (ιδίως όσον αφορά τους δείκτες κόστους και παραγωγικότητας που καθορίζονται στο τμήμα VI).

Τουλάχιστον δέκα εβδομάδες πριν την καταβολή της προγραμματισμένης για τις 15 Ιουνίου 1999 δεύτερης δόσεως, και στα τέλη των μηνών Οκτωβρίου 1999, Μαρτίου 2000 και Οκτωβρίου 2000, η Ελλάδα θα υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή όσον αφορά την τήρηση όλων των όρων που επεβλήθησαν προκειμένου να εξασφαλιστεί το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης και όσον αφορά την εφαρμογή του αναθεωρημένου προγράμματος αναδιάρθρωσης, καθώς και την επίτευξη των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων (ιδίως όσον αφορά τους δείκτες κόστους και παραγωγικότητας που καθορίζονται στο ανωτέρω τμήμα VI). Η δεύτερη δόση δεν θα καταβληθεί εάν οι όροι δεν έχουν τηρηθεί ή και δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι του αναθεωρηένου προγράμματος αναδιάρθρωσης.

Άρθρο 2

Οι παράνομες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ από την Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 12 στοιχείο α) και το άρθρο 4 του νόμου αριθ. 2271/94, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και τη συμφωνία για τον ΕΟΧ, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 62 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 14 Αυγούστου 1998.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής