II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 14 de agosto de 1998

relativa a las ayudas concedidas por el Estado griego a la compañía Olympic Airways

[notificada con el número C(1998) 2423]

(El texto en lengua griega es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(1999/332/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Visto el acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados a presentar sus observaciones, de conformidad con las disposiciones de los artículos anteriormente mencionados [1], y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

HECHOS

I

(1) El 7 de octubre de 1994, la Comisión adoptó la Decisión 94/696/CE [2] (denominada en lo sucesivo «la Decisión inicial») en virtud de la cual las ayudas concedidas y por conceder por parte de Grecia a la Compañía Olympic Airways (denominada en lo sucesivo «OA») eran compatibles con el mercado común y con el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (denominado en lo sucesivo «el Acuerdo EEE») con arreglo a lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 93 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE. Las ayudas consistían en:

a) garantías crediticias concedidas hasta entonces a la compañía en aplicación del artículo 6 de la Ley griega nº 96/75 de 26 de junio de 1975;

b) otras garantías crediticias por un importe de 378 millones de dólares estadounidenses relativas a los préstamos contraídos antes del 31 de diciembre de 1997 para la compra de aeronaves;

c) reducción de la deuda de la compañía por valor de 427 000 millones de dracmas griegas,

d) conversión de la deuda de la compañía en capital por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas;

e) aportación de capital de 54 000 millones de dracmas griegas en préstamos de 19 000, 23 000 y 12 000 millones de dracmas griegas durante 1995, 1996 y 1997, respectivamente.

(2) De estas cinco medidas de ayuda, las cuatro últimas formaban parte de un plan de reestructuración y de recapitalización de OA que se había presentado inicialmente a la Comisión. Sobre esta base, la Comisión consideró que la ayuda facilitaría el desarrollo del transporte aéreo en una región periférica y fragmentada de la Comu-

[1] DO C 176 de 19.6.1996, p. 5.
[2] DO L 273 de 25.10.1994, p. 22.

nidad, de la cual es una de las partes menos desarrolladas.

(3) Sin embargo, la compatibilidad de la ayuda quedaba condicionada a que Grecia respetase veintiún compromisos, entre los cuales se incluían los siguientes:

a) la aceptación de que, en su caso, la Comisión encargase a un consultor independiente, elegido por la Comisión junto con el Gobierno griego, que comprobase los principales resultados del plan y la aplicación de las condiciones estipuladas [letra g) del artículo 1 de la Decisión inicial];

b) la presentación por el Gobierno griego a la Comisión todos los años, al menos cuatro semanas antes del pago de cada tramo de los aumentos de capital previstos para enero de 1996 y enero de 1997, de un informe sobre la aplicación del plan de reestructuración de la compañía, que la Comisión, a su vez, podría presentar a un consultor independiente para su evaluación [letra h) del artículo 1 de la Decisión].

II

(4) En aplicación de las disposiciones anteriormente mencionadas, Grecia presentó a la Comisión un informe sobre la aplicación del plan, el 12 de diciembre de 1995, antes del pago del segundo tramo del aumento de capital previsto para enero de 1996 (23 000 millones de dracmas griegas). La Comisión con ayuda de un consultor independiente comprobó este informe y el respeto de las condiciones estipuladas.

(5) Basándose en la comprobación de lo indicado en el informe y en la verificación del respeto de las condiciones estipuladas, y teniendo en cuenta la postura manifestada por Grecia en su carta de fecha 16 de abril de 1996, la Comisión, el 30 de abril de 1996, adoptó una Decisión por la cual decidía iniciar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con respecto a las ayudas autorizadas mediante su Decisión inicial y con respecto a las ayudas nuevas y no notificadas que había descubierto.

(6) La apertura del procedimiento con respecto a las ayudas inicialmente autorizadas se justificaba por el incumplimiento de varios compromisos establecidos en el artículo 1 de la Decisión inicial. Al respecto, la Comisión señalaba deficiencias en el cumplimiento de los siguientes compromisos:

a) Cese de la intervención en la gestión de OA si no es dentro de los límites estrictos de su estatuto de accionista [letra b) del artículo 1 de la Decisión inicial].

La Comisión detectó varios casos de intervención indebida y continua del Gobierno griego en la gestión de la empresa:

i) Parece que el Gobierno nombra directamente a los miembros de los consejos de administración de las cinco sociedades filiales de OA, aun cuando esta tarea compete legalmente a dos representantes del consejo de administración de OA (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 1»).

ii) Parece que los miembros del consejo de administración de OA, todos nombrados por el Estado, que es accionista único, tienen tendencia a intervenir constante e inopinadamente en la gestión cotidiana de la compañía, en especial en lo que respecta al nombramiento del personal. La Comisión consideró que así lo ponían de manifiesto las frecuentes reuniones del consejo y los repetidos cambios de sus miembros (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 2»).

iii) El estatuto de OA según la Ley nº 2271/94, que se había aprobado para ejecutar el plan de reestructuración de la compañía, no era comparable al de una empresa privada en materia de gestión de personal. En efecto, el apartado 4 del artículo 4 de la Ley nº 2271/94 establece una excepción explícita a la no aplicación a OA y sus filiales de la legislación sobre empresas públicas, al permanecer éstas sujetas a los artículos 1 a 24 de la Ley nº 2190/94. La Comisión consideró que estas disposiciones establecían un procedimiento engorroso de contratación administrativa no acorde con la gestión de personal de una empresa como OA y que esta excepción testimonia la persistencia del control estatal sobre un aspecto clave de la gestión de la compañía (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 3»).

Además, el apartado 2 del artículo 4 de la Ley nº 2271/94 prevé que la reglamentación laboral del personal de OA «será aprobada por decreto presidencial a propuesta del Ministro de Transportes y de Comunicaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 8 de la Ley nº 2224/94». Sin embargo, subsisten incertidumbres sobre si este procedimiento seguirá aplicándose después del 31 de enero de 1995. El mismo artículo de la citada Ley nº 2271/94 prevé expresamente que los acuerdos suscritos en diciembre de 1994 entre OA y los representantes del personal auxiliar de a bordo de la compañía sobre las condiciones de trabajo, así como todo acuerdo futuro al respecto, serán también aprobados por decreto presidencial a propuesta del Ministro de Transportes y de Comunicaciones. Ahora bien, el apartado 3 del artículo 8 de la Ley nº 2224/94, Ley que establece el Derecho común aplicable a las empresas en Grecia, dispone que los reglamentos laborales internos de las empresas son aprobados conjuntamente por los agentes sociales sin intervención alguna del Estado y seguidamente se comunican al Ministerio de Trabajo (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 4»).

Finalmente, es incierto el alcance exacto del mencionado apartado 4 del artículo 4 de la Ley nº 2271/94 ya que la Ley griega nº 2366/95, aprobada después de la Ley nº 2271/94 en diciembre de 1995, parece que establece regímenes específicos para el personal de OA, poniendo así en duda que OA disfrute ante el Gobierno griego de la misma autonomía en el plano legal que una sociedad anónima (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 5»).

iv) La Ley nº 2271/94 constituye en sí misma una injerencia en los asuntos de la empresa en la medida en que determina las condiciones de las jubilaciones voluntarias del personal de OA, así como las condiciones de trabajo en el seno de la compañía. Con efecto a partir de la notificación de la Decisión inicial a las autoridades griegas, OA debía regirse exclusivamente por la legislación griega de Derecho común, complementada, llegado el caso, con acuerdos internos de la empresa, en particular en materia de legislación laboral y seguridad social. Esta inobservancia de lo previsto en la Decisión es obvia en el caso de las indemnizaciones por bajas voluntarias que, en aplicación del apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94, son superiores en un 25 % a las indemnizaciones normales, beneficiándose sus titulares, asimismo, de una suma equivalente a dos meses de salario (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 6»).

v) OA no parece que tenga todavía plena libertad para definir y organizar su red. Olympic Aviation, la filial nacional, se ve obligada a explotar entre seis y siete pequeñas líneas no rentables entre el continente y las islas griegas para las cuales no se han impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias [1] (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 7»).

vi) OA realiza el transporte de la prensa griega a precios muy bajos con respecto a los costes de esta actividad. Aunque el Gobierno no impone oficialmente a OA esta obligación (cuyo coste se cifra en 1 500 millones de dracmas griegas anuales), la Comisión consideró que una dirección de la empresa verdaderamente autónoma no perpetuaría esta situación anormal (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 8»).

vii) El Gobierno y el organismo griego de aviación civil se han abstenido hasta la fecha de pagar los billetes de avión expedidos por OA en beneficio de sus funcionarios, personal laboral y personal político. La suma en cuestión representa varios miles de millones de dracmas griegas. La Comisión consideró que este impago de las deudas indicaba que se mantenía una relación de dependencia entre el Estado griego y su compañía nacional (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 9»).

b) Concesión a OA de un estatuto fiscal de sociedad anónima comparable al de las empresas griegas de Derecho común, sin perjuicio de eximirla del pago de los impuestos que pudieran gravar las operaciones de recapitalización de la empresa previstas en la letra c) del artículo 1 de la Decisión inicial.

[1] DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

i) La letra l) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 dispone que: «Los beneficios de los ejercicios 1994, 1995, 1996 y 1997 de OA y de Olympic Aviation SA estarán exentos de toda forma de impuesto o gravamen público en la medida en que se deriven fundamentalmente de la reorganización contable de la estructura de su balance, de conformidad con el plan de saneamiento aprobado, siempre que estos beneficios se empleen en la reestructuración del capital y en la reorganización de la compañía». Esta disposición va mucho más allá de la exoneración prevista en la letra c) del artículo 1 de la Decisión inicial. Dado que la conversión en capital de la deuda de la compañía de 64 000 millones de dracmas griegas y las diferentes aportaciones de capital que suman un total de 54 000 millones no tienen ninguna incidencia directa en lo que se refiere al impuesto de sociedades, la exoneración de que se trata se aplica únicamente a la imposición sobre el beneficio excepcional resultante, sólo para el año 1994, de la asunción de las deudas de OA por un valor de 427 000 millones. En consecuencia, la Comisión consideró que el alcance demasiado general de la exención prevista en la letra l) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 impedía considerar que OA se beneficiase de un estatuto fiscal de sociedad anónima comparable al de las empresas griegas de Derecho común durante los años 1995, 1996 y 1997 (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 10»).

iii) Lo mismo cabe decir de la exención prevista en la letra j) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94, según el cual «OA quede exenta de cualquier comisión, impuesto o derecho debidos al Estado o a terceros y queda liberada de cualquier otra carga suplementaria» derivada de la concesión de garantías crediticias por el Estado griego y de tramos de aumentos de capital (cuestión nº 9). Ahora bien, la exención prevista en la letra c) del artículo 1 de la Decisión, por una parte, se aplica exclusivamente a los impuestos y no a todas las cargas que puedan gravar a la empresa y, por otra, se refiere únicamente a las operaciones de recapitalización y no a la concesión de garantías crediticias por el Estado (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 11»).

c) Ajuste de los convenios suscritos con OA a las disposiciones del tercer paquete de medidas de liberalización [1] antes del 31 de diciembre de 1994 [letra d) del artículo 1 de la Decisión inicial].

i) No es aún aplicable el Decreto presidencial que pone fin al derecho preferente del que disfrutaba OA hasta el 31 de diciembre de 1995 para la explotación de líneas interiores en Grecia continental. La Comisión consideró que el mantenimiento en vigor de la legislación nacional que entra en conflicto con el Reglamento (CEE) nº 2408/92 suponía el incumplimiento por Grecia del compromiso anteriormente mencionado (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 12»).

ii) Parece también que el Estado griego tampoco ha puesto fin al derecho exclusivo de que gozaba OA para la explotación de varias líneas aéreas regulares entre distintos puntos situados en Grecia continental, en los que no realizaba vuelos antes del 1 de enero de 1993 o en los que no realiza vuelos de forma continua desde tal fecha, sobre todo los que presentan un carácter estacional. La Comisión considera que esta situación constituye un incumplimiento del compromiso anteriormente mencionado, así como del compromiso expresado en la letra u) del artículo 1 de la Decisión inicial, según el cual el Gobierno griego, con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, no debe mantener ninguna exclusividad a favor de OA en las líneas aéreas regulares interiores dentro de Grecia continental que dicha compañía no explotara antes del 1 de enero de 1993 o no haya explotado de manera continuada desde esa fecha (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 13»).

d) Cese de cualquier forma de ayuda a OA, de conformidad con el Derecho comunitario [letra e) del artículo 1 de la Decisión inicial]:

i) La letra a) del apartado 12 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 prevé que «el coste

[1] Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas (DO L 240 de 24.8.1992, p. 1), Reglamento (CEE) nº 2408/92, citado anteriormente y Reglamento (CEE) nº 2409/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre tarifas y fletes de los servicios aéreos (DO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

de rescate del servicio militar y de los años de servicio anterior previsto en el apartado 2 y las indemnizaciones previstas en el apartado 4 y la letra b) del apartado 7 del presente artículo correrán a cargo del presupuesto del Estado, hasta una cantidad de 11 000 millones de dracmas griegas». La Comisión consideró que tal cantidad constituía una ayuda desde el momento en que el Estado asumía directamente costes que deberían ser soportados normalmente por OA. Además, dicha ayuda afecta al comercio entre Estados miembros y falsea la competencia, teniendo en cuenta tanto la dimensión internacional del transporte aéreo como el hecho de que el beneficio consiguiente está reservado exclusivamente a OA. Por tanto, se trata de una ayuda en el sentido del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 14»).

ii) Como ya se ha mencionado más arriba, OA estuvo o está exenta de toda forma de impuesto o derecho durante 1995, 1996 y 1997. También está exonerada de cualquier impuesto o carga en lo que se refiere a las garantías crediticias. La Comisión consideró que estas medidas, específicas de OA, constituían también otras ayudas estatales, ya que, como se ha explicado anteriormente, de ninguna manera estaban previstas en la letra c) del artículo 1 de la Decisión inicial (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 15»).

iii) Por último, desde la notificación de la Decisión inicial, OA no ha abonado derechos de aterrizaje o de estacionamiento en los aeropuertos griegos. Aunque la compañía no está formalmente exenta del pago de dichos derechos, que aparecen como deudas en el pasivo de la empresa, esta exención a OA según lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 5 del Decreto griego DII/C/35502/15316, de 16 de septiembre de 1994, no ha sido derogada formalmente (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 16»).

e) Autorización a otras compañías distintas de OA para la explotación de las líneas entre Grecia y los Estados que no pertenecen al EEE y, en consecuencia, concesión de designaciones o multidesignaciones basándose exclusivamente en los méritos propios de cada solicitud [letra o) del artículo 1 de la Decisión inicial]:

Todavía no ha entrado en vigor el Decreto presidencial que pone fin al derecho exclusivo de que disfrutaba OA para explotar las líneas regulares aéreas internacionales (de pasajeros, de fletes y de correo), bajo pabellón griego, entre Grecia y los Estados que no pertenecen al EEE. Se trata del mismo Decreto que suprimía el derecho preferencial de OA sobre las líneas interiores griegas [mencionado en el inciso i) de la letra c)]. La Comisión consideró que el retraso comprobado en este caso desde la notificación de la Decisión inicial constituía una inobservancia del compromiso mencionado (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 17»).

(7) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión consideró que, aunque OA parecía estar experimentando un recuperación muy satisfactoria con arreglo al plan en el que se basaba la Decisión inicial, el incumplimiento por parte del Gobierno griego de varios de los compromisos a los que estaba condicionada la autorización de la ayuda ponía en duda que ésta continuase siendo compatible con el artículo 92 del Tratado y con el artículo 61 del Acuerdo EEE. Estas nuevas circunstancias alteraban el equilibrio alcanzado en la Decisión anterior. Por lo tanto, quedaba en entredicho la autorización de la ayuda. En este contexto, la Comisión consideró que debía reconsiderar las medidas de ayuda con el fin de adoptar una nueva Decisión, en su caso distinta de la de 7 de octubre de 1994.

(8) La apertura del procedimiento estaba también motivada por las graves dudas que se planteaban sobre la compatibilidad de las nuevas ayudas a OA con los artículos 92 del Tratado y 61 del Acuerdo EEE, ayudas descubiertas por la Comisión y no notificadas y que consistían en que el Estado griego se había hecho cargo de una cantidad de 11 000 millones de dracmas griegas y había concedido exoneraciones fiscales para 1995, 1996 y 1997 y garantías crediticias, exoneraciones de cargas de carácter no fiscal susceptibles de gravar las ampliaciones de capital, así como posibles exenciones del pago de derechos de aterrizaje y estacionamiento.

(9) Mediante carta de 31 de mayo de 1996, la Comisión notificó a Grecia su Decisión de incoar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado y la emplazó a presentarle sus observaciones. En la carta, la Comisión recordaba también a Grecia que, con arreglo al apartado 3 del artículo 93 del Tratado, no podía ejectuar ninguna medida de ayuda hasta que el procedimiento anterior-

mente mencionado no hubiese desembocado en una Decisión final de la Comisión. En consecuencia, no podían hacerse las restantes aportaciones de capital de 23 000 millones y 12 000 millones de dracmas griegas, ni concederse las restantes garantías estatales de 378 millones de dólares estadounidenses. Esta carta se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [1]y en ella se instaba a los demás Estados miembros y a las partes interesadas a presentar sus observaciones.

III

(10) Mediante carta de fecha 1 de julio de 1996, Grecia presentaba sus observaciones en respuesta a la carta de la Comisión del 31 de mayo de 1996 en la que ésta informaba de su Decisión de iniciar el procedimiento.

(11) En primer lugar, Grecia afirmaba que, a pesar de la apertura del procedimiento con respecto a las ayudas inicialmente autorizadas en 1994, Grecia tenía derecho a hacer las aportaciones de capital previstas para 1995, 1996 y 1997. La letra i) del artículo 1 de la Decisión inicial establecía que Grecia se comprometía a no realizar estos aumentos de capital sólo si no se hubiesen alcanzado los objetivos del plan de reestructuración y no mencionaba el incumplimiento de los compromisos.

(12) En segundo lugar, Grecia comentaba pormenorizadamente las cuestiones relacionadas con el respeto de los compromisos.

(13) Tras la apertura del procedimiento, los Gobiernos del Reino Unido y Dinamarca y las partes interesadas, entre ellas British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, la Asociación Internacional de Compañías Aéreas (IACA), la Asociación de Compañías Aéreas de la Comunidad Europea (ACE), y la Asociación Alemana de Compañías de Vuelos Chárter (ADL) han presentado sus observaciones sobre este caso. Con excepción de las observaciones presentadas por OA, todas las recibidas aprobaban la Decisión de la Comisión de iniciar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 del Tratado y planteaban una serie de cuestiones sobre las dudas manifestadas en la Decisión.

(14) Los Estados que presentaron observaciones señalaron que las normas del Tratado sobre ayudas estatales tienen que aplicarse de manera rigurosa dado el contexto de mayor competencia dentro del mercado común del transporte aéreo tras la entrada en vigor, el 1 de enero de 1993, del tercer paquete de medidas de liberalización. Por ello, tiene que garantizarse de manera efectiva que se respeten los compromisos que condicionan la compatibilidad de las ayudas con el mercado común. Es necesario iniciar el procedimiento cuando algún Estado no respete estos compromisos, como ha ocurrido en el caso que nos ocupa, cuando se ha roto el equilibrio alcanzado en la Decisión de la Comisión de 7 de octubre de 1994. En particular, es una condición muy importante el compromiso de no proporcionar ninguna ayuda más. El Gobierno del Reino Unido añadió que si, efectivamente, Grecia no había respetado los compromisos, debían recuperarse las ayudas originalmente autorizadas. El Gobierno danés, por su parte, insistió en que no podía hacerse una exención para las nuevas medidas de ayuda puesto que no cumplían el principio del inversor en una economía de mercado y, dado que, en cualquier caso, no existen circunstancias excepcionales imprevisibles y externas a OA que puedan justificar de alguna manera estas nuevas medidas de ayuda.

(15) Estos argumentos aparecen también en diversos grados en las observaciones de las terceras partes interesadas, que aportan asimismo otros argumentos complementarios sobre el incumplimiento por Grecia de los compromisos.

(16) Con la excepción de OA, todas las partes interesadas denunciaron el monopolio que Olympic Airways ejerce sobre los servicios de asistencia en tierra a terceros en los aeropuertos griegos, lo cual da lugar a un servicio de mala calidad y a precios elevados. Además, alegaron que OA presta mejor servicio a sus propios vuelos que a los de sus competidores, discriminándolos así claramente. SAS solicitó la inmediata liberalización de los servicios de asistencia en tierra en Grecia para restablecer el equilibrio alcanzado en la Decisión inicial de la Comisión.

[1] Véase la nota 1 en la página 1.

(17) Algunas partes interesadas indicaron que, en contra de la confirmación que Grecia había dado en la Decisión inicial, la autoasistencia no está, en la práctica, plenamente liberalizada en Grecia. Lufthansa señaló que, desde enero de 1996, el organismo griego de la aviación civil no había dado respuesta a su solicitud de licencia de autoasistencia en el aeropuerto de Atenas-Hellenikon. Por su parte, British Airways manifestó que tenía continuas dificultades para llevar a cabo la autoasistencia en sus vuelos.

(18) Por otra parte, Lufthanse afirmó que la ayuda recibida por OA falsea la competencia en las rutas entre Alemania y Grecia ya que OA había rebajado sus tarifas en esas líneas.

(19) ACE pedía que se eliminase la exención de la que disfrutan las islas griegas a la hora de aplicar el tercer paquete, de manera que quedase salvaguardado el equilibrio que suponía la Decisión inicial de la Comisión.

(20) ADL indicó que los vuelos chárter que explotaban las compañías comunitarias entre otros Estados miembros y las islas griegas continúan estando sujetos a importantes limitaciones a causa del Reglamento griego de 1 de marzo de 1996. Así, estas compañías no pueden vender billetes sólo de ida o de vuelta ni transportar carga excepto productos agrícolas y prensa. Asimismo, ADL destacó que estas restricciones no se aplicban a OA y pidió también que se aplique el tercer paquete a las islas griegas.

(21) OA presentó observaciones parecidas a las aducidas por Grecia.

(22) Todas estas observaciones fueron notificadas a Grecia mediante carta de 30 de julio de 1996.

IV

(23) Las observaciones de las partes interesadas plantearon dos cuestiones complementarias que ponían más en entredicho el equilibrio de la Decisión inicial:

a) Las restricciones establecidas por el Reglamento griego de 1 de marzo de 1996 con respecto a la explotación de servicios no regulares a las islas griegas son incompatibles con el compromiso de ajustarse a la definición de servicios aéreos no regulares que resulta indirectamente de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2408/92, compromiso que Grecia ha asumido; en particular la no imposición en los servicios no regulares de restricciones tales como la prohibición del *seat only* en los trayectos de ida y vuelta, la prohibición del transporte de flete o de correo y la exigencia de una estancia mínima [letra r) del artículo 1 de la Decisión inicial de la Comisión]. Además, a la Comisión le preocupaba el que estas restricciones no se aplicasen a OA, que entonces se beneficiaría de un régimen preferencial que entrañaría una discriminación (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 18»).

b) Aunque el artículo 1 de la Decisión inicial no incluye un compromiso específico por parte de Grecia con respecto a la autoasistencia en los aeropuertos griegos, esta Decisión establece que «la Comisión toma nota de las garantías que han dado las autoridades griegas en el sentido de que todos los aspectos de la autoasistencia estén autorizados en tales aeropuertos» como alternativa a la mala calidad del servicio ofrecido por OA en el ejercicio de su monopolio de los servicios de asistencia en tierra a terceros. Esta garantía había sido tenida en cuenta por la Comisión en la evaluación de la compatibilidad de la ayuda.

Las dificultadas prácticas o incluso la imposibilidad en que se encontraban varias compañías aéreas comunitarias a la hora de llevar a cabo la autoasistencia a sus vuelos en los aeropuertos griegos llevó a la Comisión a considerar que, en la práctica, la autoasistencia no estaba plenamente autorizada en los aeropuertos griegos. Esta situación quedó más de manifiesto en la información remitida a la Comisión por la Asociación de Líneas Aéreas Griegas, el 11 de junio de 1996, según la cual el organismo griego de aviación civil no había respondido hasta la fecha a las solicitudes de autoasistencia presentadas en diciembre de 1995 por Venus Airlines para Kos, Cronus Airlines para Salónica y KAL para Heraklion y Rodas (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 19»).

(24) La Comisión llamó la atención de Grecia sobre estos nuevos aspectos planteados y solicitó información al respecto mediante cartas de 4 de junio y de 7 de agosto de 1996.

(25) Por otra parte, tras un análisis más a fondo del régimen del que goza OA con arreglo a la legislación griega, efectuado con la ayuda de un abogado especializado, la Comisión constató también otro incumplimiento por parte de Grecia: la no concesión de ninguna otra ayuda a OA en ninguna otra forma [letra e) del artículo 1 de la Decisión inicial de la Comisión]. El artículo 2.4 de la Ley nº 2271/94 dispone que las indemnizaciones por despido concedidas a los empleados de OA que acepten una jubilación anticipada de acuerdo con las condiciones establecidas por la misma disposición no están sujetas al impuesto sobre la renta ordinario sino a un impuesto preferencial. Este régimen preferencial constituye un incentivo para que los empleados dejen la compañía y, por tanto, permite a OA alcanzar el objetivo de reducción de plantilla que se establece en el plan de reestructuración. Por esta razón, constituye una ayuda ya que, de hecho, el Estado asume la responsabilidad directa de unos costes que tendrían que ser sufragados por OA para alcanzar el mismo objetivo. Esta ayuda afecta al comercio entre Estados miembros y falsea la competencia dada la dimensión internacional del transporte aéreo y el hecho de que el beneficio queda reservado para OA únicamente. Por lo tanto, constituye una ayuda estatal tal como se define en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado y en el artículo 61 del Acuerdo EEE (este aspecto se denomina en lo sucesivo «cuestión nº 16 *bis*»).

(26) Finalmente, el estudio del régimen del que goza OA reveló también que la deuda del Estado griego con OA no sólo consistía en servicios no pagados prestados al organismo griego de aviación civil, sino también a otras entidades estatales, incluidos ministerios, organismos de la administración y empresas públicas. Aparte de la deuda del Estado, los partidos políticos griegos habían contraído también deudas sustanciales con OA (véase la cuestión nº 9, ya explicada).

(27) La Comisión envió a Grecia, el 4 de diciembre de 1996, una carta en la que solicitaba información sobre todos los aspectos que implicaban un incumplimiento de los compromisos expresados en la Decisión de la Comisión de 30 de abril de 1996 por la que se iniciaba el procedimiento, así como sobre las nuevas cuestiones anteriormente mencionadas.

V

(28) En 1997, tuvieron lugar contactos e intercambios de información continuos entre la Comisión y Grecia.

(29) El 13 de junio de 1997, la Comisión señaló a los representantes del Gobierno griego que, dado el tiempo transcurrido desde la Decisión por la que se iniciaba el procedimiento (catorce meses) y teniendo en cuenta que el plan de reestructuración en el que se basaba la Decisión inicial finalizaba en 1997, la Comisión necesitaba una confirmación de que OA había alcanzado los objetivos del plan y que estaba asegurado el retorno de la compañía a la viabilidad. Grecia indicó que presentaría a la Comisión un informe sobre esta cuestión.

(30) En consecuencia, el 20 de agosto de 1997, Grecia presentó a la Comisión un informe acerca de la situación financiera de OA durante el período 1995—1997, en el que se incluían proyecciones hasta el año 2001. De conformidad con la legra g) del artículo 1 de la Decisión inicial, la Comisión, de acuerdo con Grecia, nombró un consultor independiente (Deloitte & Touche) para evaluar la ejecución del plan y los progresos conseguidos. El informe del consultor fue presentado el 10 de noviembre de 1997. Este informe se basaba en las cuentas auditadas de OA de 1996 y las cuentas provisionales de 1997.

(31) Del informe se desprendía que, aunque OA había continuado haciendo esfuerzos para mantener su vuelta a la viabilidad, no había alcanzado los objetivos del plan de reestructuración.

(32) En primer lugar, aunque los beneficios netos continuaban aumentando desde 1995, crecían a un ritmo inferior al previsto (de 9 900 millones de dracmas griegas en 1995 a una previsión de 14 600 millones de dracmas griegas para 1997, mientras que el plan preveía un aumento de 13 900 millones en 1995 a 29 600 millones en 1997). OA se había visto afectada negativamente por unos tipos de cambio con el dólar estadounidense superiores a los previstos. Sin embargo, los efectos de esta situación quedaban en gran parte contrarrestados por un crecimiento de los mercados en los que trabajaba OA superior a lo esperado (5,5 % frente al 3 % originalmente estimado) y por reajustes contables. Un análises más detallado revelaba que las actividades de OA en el campo de la aviación todavía arrojaban pérdidas y que, sin la aportación de la asistencia en tierra, que continuaba generando ganancias importantes debido al monopolio del que gozaba OA (40 900 millones de dracmas griegas en 1996 y 40 000 millones previstos para 1997), la empresa tendría pérdidas.

(33) En segundo lugar, algunas medidas de reestructuración establecidas en el plan no se habían llevado a la práctica totalmente o no habían dado los resultados esperados. Este era el caso, especialmente, de las reducciones de plantilla y la modificación de los reglamentos labores, la reorganización de la estructura de la compañía, el establecimiento de un sistema de información sobre la gestión amplio y fiable y, en menor grado, la reorganización de la red. De este modo, OA no había alcanzado los objetivos operativos del plan. Los costes de personal continuaban siendo un motivo importante de preocupación, al haber rebasado con mucho las proyecciones. Dichos costes aumentaron considerablemente entre 1995 y 1996 a pesar de la disminución del número de empleados. Además, otro motivo de preocupación era la productividad del personal ya que continuaba estando bastante por debajo de la de otras empresas comunitarias miembros de la Asociación Europea de Líneas Aéreas (AEA).

(34) Por lo tanto, aunque, por el momento, OA seguía siendo viable, era evidente que, en el contexto de la inminente liberalización de las actividades de asistencia en tierra en la Comunidad [que surtió efecto a partir de la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad [1]], su viabilidad a largo plazo sólo podría lograrse si la compañía conseguía hacer rentable la explotación de sus vuelos, lo cual no ocurría ya que OA carecía todavía de una estructura realmente competitiva en lo que se refiere a adecuación entre costes (especialmente costes laborales) e ingresos. Además, preocupaba también mucho su capacidad de hacer frente a las importantes inversiones necesarias para la renovación de su flota y para su traslado al nuevo aeropuerto de Atenas en Spata. Estos dos aspectos eran claramente retos importantes a medio plazo para la viabilidad de OA. Finalmente, la compañía tenía que tener en cuenta también el condicionamiento que suponía el hecho de que los dos últimos tramos de la aportación de capital cuyo pago estaba inicialmente previsto para enero de 1996 y enero de 1997 y las garantías estatales por valor de 378 000 millones de dracmas griegas continuaban bloqueados por el momento a consecuencia de la apertura del procedimiento.

(35) Teniendo esto en cuenta, era evidente que OA, por una parte, necesitaba poner en práctica totalmente las medidas de reestructuración que no se habían aplicado y, por otra parte, tenía que actualizar el plan y prever otras medidas de reestructuración. Estas medidas complementarias eran necesarias para hacer frente a la actual situación financiera de OA y a las consecuencias financieras de los problemas anteriormente mencionados y de los condicionamientos que pesaban sobre la empresa.

(36) El 21 de noviembre de 1997, la Comisión presentó los resultados de sus investigaciones a la dirección de OA. Ésta se manifestó de acuerdo en líneas generales con sus conclusiones y señaló que se estaba actualizando el plan de reestructuración sobre la base de un informe preparado por una empresa de consultores financieros nombrada por OA (Mc Kinsey).

(37) No obstante, en diciembre de 1997, el Gobierno griego decidió sustituir al equipo de dirección de OA. En enero de 1998 entró en funciones un nuevo equipo directivo, que inició la preparación del plan revisado de reestructuración. Éste tenía que apoyarse en un nuevo reglamento elaborado mediante acuerdo entre la compañía y los diecisiete sindicados que representaban a los empleados. Se preveía que Grecia presentaría el plan revisado a la Comisión en abril de 1998.

(38) Tras una reacción negativa de los sindicatos, que rechazaron el nuevo reglamento laboral propuesto, OA no pudo ultimar el plan revisado de reestructuración tal como estaba previsto. A finales de marzo de 1998, la compañía experimentó una grave crisis social que provocó un trastorno considerable de sus actividades. Al mismo tiempo, resultó que la empresa tenía que hacer frente a graves problemas de liquidez al tener que abonar anticipos por la compra de los aviones encargados para la renovación de su flota sin haber previsto su financiación, debido a que no podía disponer de los avales del Estado. La crisis social llegó a su fin cuando el Gobierno griego, de acuerdo con la legislación del país, decidió imponer la aplicación de los reglamentos laborales propuestos por OA mediante la Ley nº 2602/98, aprobada por el Parlamento griego el 9 de abril de 1998.

(39) Desde febrero de 1998, han continuado los contactos entre la Comisión, Grecia y OA, así como los intercambios de información sobre todas las cuestiones planteadas en este caso (incluida la

[1] DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

revisión del plan de reestructuración). Dentro de estos contactos, ha habido reuniones en Atenas y Bruselas el 19 de febrero de 1998, el 16 de marzo de 1998, el 30 de abril de 1998, y los días 5, 9, 22 y 29 de junio de 1998.

(40) Mediante dos cartas de fecha 3 y 6 de julio de 1998, Grecia presentó a la Comisión un programa revisado de reestructuración para OA y más información complementaria sobre el respeto de los compromisos y las demás cuestiones señaladas por la Comisión en su carta de 4 de diciembre de 1996.

VI

(41) Basándose en toda la información remitida por Grecia tras la apertura del procedimiento, especialmente la contenida en las cartas de 28 de mayo de 1998 y 3 y 6 de julio de 1998 y la entregada en mano en diversas reuniones, la situación sobre, por una parte, los compromisos y las cuestiones complementarias señaladas por la Comisíon y, por otra, el plan revisado de reestructuración es la siguiente.

Compromisos y cuestiones complementarias señaladas por la Comisión

(42) Situación en cuanto a los compromisos establecidos en el artículo 1 de la Decisión inicial:

a) No intervención del Estado griego en la gestión de OA si no es dentro de los límites estrictos de su estatuto de accionista [letra b) del artículo 1 de la Decisión inicial].

i) Con respecto al nombramiento de los miembros del consejo de administración de las filiales de OA, la Comisión recibió garantías formales por parte de las autoridades griegas de que esta cuestión es un asunto de competencia exclusiva de la dirección de OA (cuestión nº 1).

ii) Con respecto a la injerencia constante del consejo de administración de OA en la gestión cotidiana de la empresa (cuestion nº 2), la Comisión recibió garantías formales por parte de Grecia de que, con arreglo a la legislación griega, la misión del consejo de administración queda limitada a las orientaciones generales de la política de la empresa.

iii) Con respecto al engorroso procedimiento administrativo de contratación establecido en los artículos 1 a 24 de la Ley nº 2190/94 (cuestión nº 3), la Comisión fue informada de la Ley griega nº 2527/97 que establece un procedimiento concreto de contratación de carácter excepcional aplicable al personal estacional de OA. En consecuencia, OA puede contratar directamente personal estacional a partir de una lista de reserva sin más trámite.

iv) Con respecto a la aprobación de los reglamentos laborales del personal de la OA por Decreto presidencial (cuestión nº 4), Grecia confirmó formalmente a la Comisión que este procedimiento sólo se había aplicado una vez al amparo de la Ley nº 2271/94 y que, desde el 31 de enero de 1995, era de aplicación el régimen ordinario establecido en la legislación laboral griega. Asimismo, señaló que, en cualquier caso, era una práctica común que los acuerdos sobre reglamentaciones laborales entre los agentes sociales fuesen ratificados formalmente por el Estado mediante una disposición legislativa.

v) Con respecto al régimen específico establecido por la Ley nº 2366/95 para OA (cuestión nº 5) y el hecho de que la Ley nº 2271/94 estipulase las condiciones de trabajo en OA y las condiciones para la jubilación voluntaria (cuestión nº 6), se explicó que el procedimiento establecido era necesario para poner en práctica los cambios que imponía el programa de reestructuración de OA. De hecho, las disposiciones correspondientes de la Ley nº 2271/94 constituían un aspecto esencial del plan.

vi) Con respeto a la libertad de OA para definir y organizar su red (cuestión nº 7), Grecia señaló que no imponía a la compañía la obligación de explotar de seis a siete pequeñas rutas nacionales. Este aspecto fue confirmado además por la propria OA, que indicó que era

completamente libre de decidir qué rutas quería explotar. En relación con este asunto, la empresa afirmó que la reorganización de su red era consecuencia de su reestructuración y se llevaba a cabo basándose en consideraciones comerciales.

vii) Con respecto a las condiciones para el transporte de la prensa (cuestión nº 8), OA ha aplicado un nuevo aumento de tarifas a partir del 1 de junio de 1998. Estas tarifas se basan en las normas aplicables de la IATA.

viii) Con respecto al pago de las deudas respectivas entre el Estado griego y OA (cuestion nº 9), Grecia dio la información y las garantías siguientes:

— Basándose en el acuerdo oficial entre el organismo griego de aviación civil y OA, a todos los servicios que OA presta al organismo griego de aviación civil se aplica la política comercial y tarifaria normal de la empresa. Por otra parte, se ha llevado a cabo una compensación entre las deudas respectivas de OA y el organismo griego de aviación civil. De esta compensación resulta que OA debe 1 290 millones de dracmas griegas al organismo (que son principalmente derechos de aterrizaje y estacionamiento no abonados). Esta cantidad se pagará antes del 31 de diciembre de 1998. Actualmente el organismo griego de aviación civil debe a OA 375 millones de dracmas griegas. Este asunto se resolverá ante los tribunales griegos.

— Desde enero de 1995, la expedición de billetes a los funcionarios del Gobierno griego para sus viajes oficiales se lleva a cabo de acuerdo con las condiciones tarifarias y comerciales normales.

— Todas la entidades estatales han empezado a saldar sus deudas con OA. Los organismos del Gobierno central han pagado ya 5 780 millones de dracmas griegas y, una vez que se confirmen las cantidades correspondientes, esta previsto que se paguen 2 630 millones. La seguridad social y otras entidades estatales ya han pagado 228 millones y, una vez confirmadas las cantidades que deben abonarse, está previsto que se paguen 1 220 millones. En caso de que estas entidades no estén en condiciones de pagar las deudas restantes por razones presupuestarias, el Estado se encargará de hacer los pagos correspondientes a OA. En cualquier caso, todas las deudas del Estado se pagarán antes del 31 de diciembre de 1998.

— Las deudas de las entidades privadas que están bajo la supervisión de entidades públicas y las de las empresas públicas serán reclamadas por OA ante los Tribunales griegos con arreglo a los procedimientos ordinarios.

— Las deudas de los partidos políticos con OA, que ascienden a 1 640 millones de dracmas griegas se pagarán con arreglo a lo dispuesto en la Ley nº 2602/98, en la que se dispone que deberán pagarse antes del 31 de diciembre de 1999. Con este fin, las cantidades correspondientes se deducirán de las subvenciones que el Estado otorga a los partidos políticos.

b) Concesión a OA de un estatuto fiscal de sociedad anónima comparable al de las empresas griegas de derecho común [letra c) del artículo 1 de la Decisión inicial].

— Con respecto al alcance de la exención tributaria mencionada en la letra l) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 10), Grecia confirmó a la Comisión que esta disposición se aplica sólo a los impuestos sobre los beneficios extraordinarios resultantes, para 1994, de la asunción de las deudas de OA por un valor de 427 000 millones de dracmas griegas.

— Con respecto al alcance de la exención tributaria mencionada en la letra j) del

artículo 1 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 11), Grecia confirmó que esta disposición sólo se aplicaba a los impuestos sobre la recapitalización de OA y no a ninguna otra forma de gravámenes o impuestos sobre las garantías que aporta el Estado.

c) Modificación de los acuerdos entre el Gobierno griego y OA de manera que se ajusten a las disposiciones del tercer paquete antes del 31 de diciembre de 1994 [letra d) del artículo 1 de la Decisión inicial].

Con respecto a la entrada en vigor del Decreto presidencial que pone fin al derecho preferente del que disfrutaba OA para explotar las líneas interiores (cuestión nº 12) y la anulación del derecho exclusivo de OA a explotar servicios regulares nacionales en el continente que no se explotaban antes del 1 de enero de 1993 o que la compañía no ha explotado desde dicha fecha (cuestión nº 13), Grecia se remitió al Decreto presidencial nº 359, de 13 de septiembre de 1996, que entró en vigor el 19 de septiembre de 1996. Este Decreto presidencial pone fin oficialmente a todos los derechos preferenciales o exclusivos de OA para la explotación tanto de los servicios nacionales en Grecia continental como los servicios entre Grecia y los países no miembros del EEE.

d) No concesión de ninguna otra ayuda a OA en ninguna otra forma, con arreglo al Derecho comunitario [letra e) del artículo 1 de la Decisión inicial].

i) Con respecto a las ayudas que suponen los 11 000 millones de dracmas griegas mencionadas en la letra a) del apartado 12 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 14) y el trato fiscal preferencial de las indemnizaciones por despido concedidas a los empleados de OA según el artículo 2.4 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 16 *bis*), Grecia señaló que el coste del trato fiscal preferencial se evaluaba en 2 200 millones de dracmas griegas. Asimismo, mediante carta de 6 de julio de 1998, informó a la Comisión de que, teniendo en cuenta que la Comisión consideraba que estas medidas implicaban nuevas ayudas a OA, estaba dispuesta a disminuir la parte restante de la aportación de capital que debía hacerse de acuerdo con el plan de reestructuración aprobado por la Comisión en 1994, disminución que ascendía a 13 200 millones de dracmas griegas.

ii) Con respecto a las ayudas que llevaba aparejada la aplicación de las letras l) y j) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 15), Grecia indicó que se había precisado el alcance exacto de las exenciones tributarias y que no se trataba de ninguna otra ayuda distinta de las expresamente autorizadas por la Decisión inicial.

iii) Con respecto a la ayuda que supone el mantenimiento para OA de la exención del pago de derechos de aterrizaje y estacionamiento en los aeropuertos griegos tras la notificación de la Decisión inicial (cuestión nº 16), Grecia se remitió al Decreto presidencial nº 138/97, de 13 de junio de 1997, en virtud del cual quedaba derogada oficialmente la exención de que gozaba OA en virtud del Decreto DII/35502/15316. Asimismo, el Gobierno griego mencionó que las tasas que OA debía al organismo griego de aviación civil desde el 1 de enero de 1995 serían compensadas con las deudas que este organismo tenía con OA (véase la cuestión nº 9).

e) Aceptación del principio de que otras compañías distintas de OA estén autorizadas a explotar líneas entre Grecia y los Estados que no pertenecen al EEE y concesión de designaciones o designaciones múltiples basándose exclusivamente en los méritos propios de cada solicitud [letra o) del artículo 1 de la Decisión].

Con respecto a la entrada en vigor del Decreto por el que se derogan los derechos exclusivos de que disfrutaba OA en este sentido (cuestión nº 17), Grecia se remitió al mencionado Decreto presidencial nº 359, de 13 de septiembre de 1996, que entró en vigor el 19 de septiembre de 1996. Este Decreto presidencial ponía fin a todos los derechos exclusivos de los que disfrutaba OA

para la explotación de servicios entre Grecia y los países no miembros del EEE.

f) Aceptación de la definición de servicios aéreos no regulares tal como se deduce indirectamente de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2408/92, en particular el compromiso de no imponer ninguna restricción a los servicios no regulares [letra r) del artículo 1 de la Decisión inicial].

Con respecto a la abolición de las actuales restricciones para la prestación de servicios no regulares a las islas griegas (cuestión nº 18), Grecia se remitió al Reglamento griego D1/A/51328/2680, de 17 de diciembre de 1997, que suprime la restricción operativa que se establecía inicialmente para el transporte de flete en virtud del Reglamento griego de 1 de marzo de 1996, y que se aplica totalmente a todas las compañías aéreas comunitarias, incluida OA.

(43) Con respecto a la cuestión de la autoasistencia (cuestión nº 19), Grecia se remitió a la modificación del Reglamento griego sobre el procedimiento para la concesión de licencias de autoasistencia, que fue aprobado el 4 de noviembre de 1997. Con arreglo a éste, el organismo griego de aviación civil está obligado actualmente a responder a cualquier solicitud en el plazo de dos meses. A falta de respuesta, se considera que la solicitud ha sido automáticamente aprobada y, por tanto, este organismo está obligado a conceder la licencia.

(44) Además, Grecia informó a la Comisión de que se había concedido a Cronus Airlines una licencia de autoasistencia para los aeropuertos de Tesalónica, Atenas y Heraklion. La solicitud de Venus Airlines para Kos no debería tenerse más en cuenta ya que la empresa había cesado en sus actividades de asistencia en tierra. Las solicitudes de KAL, Air Greece y Avionic para los aeropuertos de Heraklion, Rodas, Mitilene, Santorini y Salónica, que se denegaron inicialmente, se están reconsiderando actualmente. Con respecto a la solicitud presentada por Lufthansa, Grecia indicó que se estaba estudiando y que, en este marco y de acuerdo con el procedimiento aplicable, se había solicitado a la empresa una auditoría de su personal y equipo.

(45) Finalmente, Grecia indicó a la Comisión que la Directiva 96/67/CE relativa al acceso al mercado de la asistencia en tierra de los aeropuertos comunitarios está en la fase final de incorporación y que los aeropuertos que no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva continuarán estando cubiertos por el régimen actual aplicable en Grecia. Con arreglo a este régimen, la autoasistencia está totalmente autorizada. Sólo pueden denegarse licencias alegando limitaciones objetivas de capacidad y espacio o basándose en motivos de seguridad.

El plan de reestructuración revisado

(46) El plan de reestructuración revisado presentado por Grecia a la Comisión cubre el período 1998—2002 y tiene en cuenta los resultados finales de OA en 1997 y los resultados preliminares de los primeros meses de 1998. Estos resultados muestran que la situación de OA ha seguido deteriorándose con respecto a los resultados indicados en el informe presentado por Grecia el 20 de agosto de 1997. Mientras que este informe daba una proyección de beneficios netos del orden de 14 600 millones de dracmas griegas para 1997 (frente a 19 600 millones que preveía el plan de reestructuración), OA ha tenido en realidad unas pérdidas netas de 6 800 millones. Esta pérdida de rentabilidad deriva directamente de un aumento de salarios extraordinario concedido para resolver conflictos de personal. Debido a este aumento los costes laborales se elevaron en un 19 % durante 1996 (25 000 millones de dracmas griegas).

(47) El plan de reestructuración revisado no incluye ninguna otra ayuda distinta de las autorizadas por la Decisión inicial. Sin embargo, teniendo en cuenta la disminución de la cantidad restante del aumento de capital todavía no concedido a OA, reducción destinada a compensar los 13 200 millones de nuevas ayudas (véanse las cuestiones nºs 15 y 16 *bis*), el plan revisado sólo establece un aumento de capital de 21 800 millones en vez de la cantidad inicialmente prevista de 35 000 millones de dracmas griegas.

(48) El plan revisado tiene por objeto asegurar la viabilidad a largo plazo de la empresa mediante la plena aplicación de las medidas de reestructuración establecidas en el plan inicial y mediante la

aplicación de medidas de reestructuración complementarias. Todas estas medidas se concentran en dos objetivos:

a) Reorganización de la estructura de costes de la compañía

El plan se basa principalmente en los nuevos reglamentos laborales incluidos en la Ley nº 2606/98 de 9 de abril de 1998, en la que se establecían nuevas condiciones de trabajo basadas en las recomendaciones de un informe elaborado por Mc Kinsey. Entre estas condiciones se incluyen las siguientes:

i) congelación general de salarios para el período 1998—2000 y aumentos salariales con una equiparación limitada para el período 2001—2002,

ii) implantación de horarios de trabajo para los miembros de las tripulaciones con arreglo a las normas internacionales,

iii) reducción de plantilla (aproximadamente 1 000 puestos de trabajo) y de niveles jerárquicos (de ocho a cuatro),

iv) supresión de diversas gratificaciones concedidas a determinadas categorías de personal,

v) disminución de las horas extras, introducción de un horario flexible adaptado a las necesidades operativas de la empresa, y fusión de categorías (todo ello para el personal de tierra),

vi) reducción de plantilla en 1 300 puestos mediante amortización natural y reducción de personal estacional en un 30 %.

Estas medidas, cuya aplicación se ha iniciado ya, permitirán a OA reducir sus costes de explotación.

b) Mejora del rendimiento por pasajero y kilómetro o «cupón» (*yield*)

Aparte de las nuevas condiciones de trabajo, que tendrán una repercusión positiva en la productividad de la compañía y, por tanto, en los rendimientos por pasajero, el plan establece las medidas siguientes:

i) mejora y nuevo diseño de productos, junto con la aplicación de una nueva política comercial,

ii) reestructuración de la red aumentando las frecuencias y reforzando las operaciones que tienen a Atenas como centro de distribución de tráfico. Se aumentarán las frecuencias en las líneas potencialmente más rentables y se modificarán los horarios. Se suspenderá la explotación de las líneas no rentables,

iii) incorporación a la flota de nuevos aviones más adecuados a las necesidades operativas de OA y con una mejor relación coste/eficacia. Se aumentará el número de aviones de la flota de 35 a principios de 1998 a 40 en 2002.

Partiendo de esta base, se prevé que el rendimiento por pasajero («cupón») de OA llegará a los niveles que alcancen otras líneas aéreas del sur de Europa cuyos mercados también están influidos por el turismo estacional, aunque en menor grado que OA.

(49) El plan también incluye una amplia reorganización de la compañía:

a) Se redefinirá el papel de todas las actividades comerciales no esenciales, que pasarán gradualmente a compañías filiales autónomas para conseguir mejores resultados. Mientras tanto, se preparan planes comerciales para el departamento de mantenimiento, el de asistencia en tierra y las operaciones de carga.

b) Los vuelos chárter se organizarán a través de una empresa especializada: Macedonian Airlines.

(50) El plan se basa en importantes inversiones que deben efectuarse sin que el accionista aporte más capital. Estas inversiones comprenden:

a) La adquisición de doce nuevos aviones que sustituyan a otros antiguos por un importe total de 980 millones de dólares estadounidenses:

— En septiembre y octubre de 1998, se incorporarán a la flota dos A340, mientras que en 1999 lo harán otros dos. Estos aparatos sustituirán a los cuatro B747 que dejarán la flota (y que deben venderse para el 2000). Otro aparato A340 podría incorporarse a la flota, según las necesidades operativas durante el período de reestructuración;

— en el año 2000, se incorporarán a la flota ocho B737.

b) Traslado al nuevo aeropuerto de Atenas en Spata en el año 2001 con un coste previsto de 75 000 millones de dracmas griegas, de las cuales aproximadamente 35 000 millones se espera que sean financiados mediante la indemnización concedida por el Estado griego a causa de la pérdida de instalaciones en el actual aeropuerto de Hellenikon, que se cerrará tras la entrada en servicio de Spata.

c) Otras inversiones en infraestructura necesarias para las actividades que se llevan a cabo actualmente, a un coste medio de 10 000 millones de dracmas griegas al año.

(51) Los principales indicadores y coeficientes de las previsiones financieras son los siguientes:

	1998	1999	2000	2001	2002
Indicadores financieros					
Volumen de negocios (en millones de dracmas griegas)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Resultado de explotación después de intereses (en millones de dracmas griegas)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Beneficios antes de impuestos (en millones de dracmas griegas)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Deuda a largo plazo (en millones de dracmas griegas)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Indicadores de explotación					
Longitud media del trayecto (kilómetros)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Factores de carga	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Rendimientos por pasajero y por kilómetro (*yields*) [dracmas griegas/IPK ([1]) precios de 1998]	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Número de empleados	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Número total de aparatos	35	37	40	40	40
Capacidad media de la red	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) IPK: ingresos por pasajero y por kilómetro.

	1998	1999	2000	2001	2002
Coeficientes financieros					
Resultado de explotación / Volumen de negocios	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Coeficiente de solvencia	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Coeficientes de productividad					
ADK (1) / Número de empleados	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Gastos de personal / ADK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Gastos de personal técnico de vuelo / ADK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Gastos de personal auxiliar de a bordo / ADK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Coeficientes de coste					
Costes de explotación de la aviación / ADK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Gastos de personal / Costes totales de explotación	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Gastos del personal técnico de vuelo / Costes de explotación de la aviación	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Gastos del personal auxiliar de a bordo / Costes de explotación de la aviación	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ADK: asientos disponibles por kilómetro.

(52) Las cifras anteriores se basan, especialmente, en el supuesto de que los ingresos por las actividades de aviación aumentarán en un 25,5 % durante el período de vigencia del plan (de 269 000 millones de dracmas griegas en 1998 a 337 600 millones en 2002) mientras que los ingresos por asistencia en tierra disminuirán en un 28,2 % (de 46 500 millones de dracmas griegas en 1998 a 33 300 millones en 2002) a consecuencia de la liberalización de esta actividad. El resultado de explotación se prevé que aumente hasta los 21 200 millones de dracmas griegas en 1999 y que, luego, baje a 1 600 millones en 2001 para estabilizarse en 8 400 millones en 2002, a consecuencia de las importantes inversiones que OA debe hacer para trasladarse a Spata y a la renovación de la flota (mayores gastos de los arrendamientos financieros y de explotación, aumentos de intereses y de amortizaciones). Por lo tanto, los beneficios antes de impuestos seguirán la misma evolución, aunque seguirán siendo positivos durante todo el período de vigencia del plan revisado.

(53) El plan revisado queda complementado por un plan de aplicación en el que se establece el calendario de las diferentes medidas, los costes de aplicación y el calendario y la cuantía de los beneficios previstos.

(54) De acuerdo con las autoridades griegas, la Comisión nombró al consultor que analizó el informe presentado por las autoridades griegas el 20 de agosto de 1997 para comprobar la validez del plan de estructuración revisado. Este informe fue entregado a la Comisión el 16 de julio de 1998.

(55) Del informe resulta que el plan revisado de OA es realista y debe permitir que OA recupere la viabilidad a medio plazo.

(56) Se prevé que OA volverá a ser rentable en 1998, aunque, en marzo—abril de 1998, la empresa tenía que hacer frente a 15 000 millones de dracmas griegas de gastos extraordinarios debido a trastornos en su funcionamiento. A continuación, los beneficios netos (después de impuestos) aumentarán situándose en los 20 900 millones de dracmas griegas en 1999, lo cual supone un nivel muy satisfactorio. Debido al considerable incremento de los gastos financieros como consecuencia del programa de renovación de la flota y a la disminución de los ingresos por asistencia en tierra a raíz de la terminación del monopolio de OA, los beneficios netos (después de impuestos) disminuirán a continuación y se estabilizarán en 3 900 millones de dracmas griegas a finales del plan en el año 2002.

(57) La bajada prevista en el resultado neto a partir del 2000 implica que, para mantener la viabilidad a partir de esa fecha, OA tendrá que:

— reducir los costes de manera efectiva a un nivel más bajo, especialmente los costes laborales, al mismo tiempo que mantiene el nivel actual de actividad durante todo el período de aplicación del plan y más allá de éste; en este sentido, el informe del consultor subrayó que se requiere un mejor sistema de información sobre la gestión, de tal modo que la dirección de OA reciba constantemente y a tiempo análisis de los costes e ingresos totales de explotación, pudiendo así modificar el plan revisado mediante medidas complementarias, si es necesario; estas medidas complementarias tendrían que contrarrestar cualquier caída de los ingresos y reducir todavía más los costes laborales;

— conseguir que la indemnización que debe conceder el Gobierno griego por la pérdida de inversiones en el aeropuerto de Hellenikon se haga efectiva a tiempo de poder realizar las inversiones planeadas en el aeropuerto de Spata; de lo contrario las necesidades de liquidez de la compañía podrían ser mayores.

(58) Teniendo en cuenta los datos resumidos anteriormente, la Comisión está en condiciones de hacer una evaluación definitiva sobre este caso.

VALORACIÓN JURÍDICA

VII

(59) Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE, cualquier ayuda otorgada por un Estado miembro o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falsee o amenace falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, es incompatible con el mercado común y con el Acuerdo EEE.

(60) En este caso es importante valorar a la luz de estas disposiciones lo siguiente:

a) Las medidas de ayuda concedidas y que deben concederse por Grecia a OA, inicialmente autorizadas por la Decisión del 7 de octubre de 1994, y con respecto a las cuales la Comisión, el 30 de abril de 1996, decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado. Estas medidas de ayuda comprenden:

i) garantías crediticias otorgadas a la empresa hasta el 7 de octubre de 1994 con arreglo al artículo 6 de la Ley griega nº 96/75;

ii) otras garantías crediticias por un importe de 378 millones de dólares estadounidenses relativas a los préstamos que se contraigan antes del 31 de diciembre de 1997 para la compra de aparatos;

iii) disminución de la deuda de la compañía por valor de 427 000 millones de dracmas griegas;

iv) conversión de la deuda de la compañía en capital por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas;

v) inyección de capital de 54 000 millones de dracmas griegas en tres tramos de 19 000, 23 000 y 12 000 millones en 1995, 1996 y 1997, respectivamente.

b) Las nuevas medidas de ayuda no notificadas concedidas por Grecia a OA por las cuales la Comisión también decidió iniciar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado, el 30 de abril de 1996, así como la medida de ayuda complementaria no notificada señalada por la Comisión en el curso de este procedimiento. Estas medidas comprenden:

i) el pago por el Estado del coste del servicio militar y el año de servicio anterior y

de las indemnizaciones por despido abonadas a los empleados que acepten una jubilación anticipada, hasta un importe de 11 000 millones de dracmas griegas, según lo dispuesto en la letra a) del apartado 12 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94;

ii) las exenciones tributarias para el período 1995—1997 y para las garantías crediticias, así como la exención de los gastos no fiscales que puedan afectar a las aportaciones de capital según lo dispuesto en las letras l) e i) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94;

iii) el aparente mantenimiento de la exención según la cual OA no paga derechos de aterrizaje y de estacionamiento en los aeropuertos griegos, más allá de la fecha de notificación de la Decisión inicial;

iv) el trato fiscal preferencial de las indemnizaciones por despido concedidas a los empleados de OA que acepten una jubilación anticipada según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94.

VIII

(61) Con respecto a las medidas de ayuda inicialmente autorizadas por las cuales la Comisión decidió iniciar el procedimiento, ésta considera que no cabe duda de que constituyen ayudas estatales y afectan al comercio entre Estados miembros y, además, falsean la competencia dentro del mercado común. En este sentido, la Comisión se remite a la evaluación realizada en la Decisión inicial.

(62) La Comisión considera que las exenciones establecidas en el apartado 2 del artículo 92 del Tratado y en el apartado 2 del artículo 61 del Acuerdo EEE, así como en las letras a) y b) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en las letras a) y b) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE no son aplicables a este caso. En este sentido, se remite a la evaluación realizada en la Decisión inicial. Además, la Comisión considera que la excepción establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 con respecto a las ayudas destinadas a fomentar o facilitar el desarrollo de algunas zonas tampoco es aplicable a este caso. En este sentido, la Comisión se remite a la evaluación realizada en la Decisión inicial.

(63) Con respecto a la exención establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado referente a las ayudas para facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión se remite también a la Decisión inicial en la que analizaba si se cumplían los criterios que permiten considerar que la ayuda a la reestructuración de la empresa puede juzgarse compatible con el mercado común. En virtud de esta Decisión, la Comisión consideraba que la compatibilidad de esta ayuda con el mercado común estaba sujeta al respeto por Grecia de veintiún compromisos recogidos en el artículo 1 de la Decisión. Teniendo en cuenta el incumplimiento por Grecia de varios de estos compromisos, así como otras cuestiones complementarias relacionadas con este caso, la Comisión ha revisado la compatibilidad de esta ayuda con el mercado común.

(64) Con este fin, la Comisión ha comprobado si Grecia respeta actualmente todos los compromisos de la Decisión inicial y si la situación en cuanto a la autoasistencia en los aeropuertos griegos corresponde a las garantías dadas por las autoridades griegas en la Decisión inicial.

(65) En cuanto a los compromisos con respecto a los cuales la Comisión detectó incumplimientos por parte de Grecia en su Decisión de iniciar el procedimiento [letras b), c), d), e), y o) del artículo 1 de la Decisión inicial] y en el curso del procedimiento posterior [letra r) del artículo 1 de la Decisión inicial], la Comisión, basándose en la información y las garantías aportadas por las autoridades griegas, especialmente mediante cartas de 28 de mayo de 1998 y 3 y 6 de julio de 1998, considera que todas las cuestiones planteadas con respecto a estos compromisos están resueltas (cuestiones nºs 1 a 18).

(66) Con respecto, en particular, a:

a) El complicado procedimiento administrativo establecido en los artículos 1 a 24 de la Ley nº 2190/94 (cuestión nº 3). La Comisión considera que la aplicación de este procedimiento al personal fijo se adecua a una gestión flexible del personal ya que normalmente se planifica por adelantado cuánto personal de este tipo se necesita. A la inver-

sa, el nuevo procedimiento excepcional que se aplica actualmente al personal estacional aporta la flexibilidad requerida permitiendo, al mismo tiempo, que se dé la transparencia necesaria.

b) Las condiciones para el transporte de la prensa (cuestión nº 8) teniendo en cuenta las garantías otorgadas por Grecia, la Comisión ha comprobado que OA fija las nuevas tarifas con arreglo a una política comercial normal y permite que la empresa cubra los costes de esta actividad (las nuevas tarifas darán lugar a un aumento de los correspondientes rendimientos por pasajero de 25 dracmas griegas/TKT a 408 dracmas griegas/TKT y el factor de ocupación para cubrir costes disminuirá del 110 % al 53,2 %).

c) El saldo de las deudas respectivas de OA y el Estado griego (cuestión nº 9). La Comisión considera que el pago de todas las deudas del Estado griego a OA está asegurado actualmente dentro de unos plazos razonables.

d) Las ayudas que suponen los 11 000 millones de dracmas griegas a los que se refiere la letra a) del apartado 12 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 14) y los 2 200 millones correspondientes al trato fiscal preferencial de las indemnizaciones por despido según lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 (cuestión 16 *bis*). La Comisión considera que estas medidas constituyen ayudas estatales a OA incompatibles con el mercado común según lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado. Sin embargo, dado que, por una parte, Grecia ha decidido unilateralmente reducir la cuantía de la aportación de capital pendiente en una cantidad igual a la cantidad nominal correspondiente a esta ayuda y que, por otra parte, OA no se ha beneficiado de la cantidad pendiente del aumento de capital, ya que no se han hecho efectivos los tramos correspondientes previstos para enero de 1996 y enero de 1997, la Comisión considera que el beneficio económico correspondiente para OA (capital e intereses) quedará neutralizado. Por todo ello, esta ayuda no tendrá ningún efecto sobre la competencia.

e) La ayuda relacionada con las letras j—b) e i) del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 (cuestión nº 15). La Comisión considera que dado que Grecia ha confirmado a la Comisión que la exención fiscal prevista en las letras j—b) e i) del artículo 1 se limita a aquellas autorizadas por la letra c) del artículo 1 de la Decisión inicial, estas disposiciones no suponen ninguna forma de ayuda a OA.

f) La ayuda que implica el que OA aparentemente continúe exenta del pago de derechos de aterrizaje y estacionamiento en los aeropuertos griegos más allá de la fecha de notificación de la Decisión inicial a Grecia (cuestión nº 16). La Comisión considera que se ha producido una compensación entre, por una parte, los derechos de aterrizaje y estacionamiento en los aeropuertos griegos que OA debe al organismo griego de aviación civil y, por otra parte, las deudas de este organismo con OA. Por tanto, dado que Grecia ha confirmado que OA devolverá la cantidad pendiente al organismo griego de aviación civil, cifrada en 1 290 millones de dracmas griegas (incluidos intereses), antes del 31 de diciembre de 1998, esta cuestión no supone ninguna forma de ayuda a OA.

(67) En cuanto a los demás compromisos con respecto a los cuales en la Decisión inicial no se señalaba ningún incumplimiento por parte de Grecia [letras a), f) a n), p), q) y s) a u) del artículo 1], la información de que dispone la Comisión demuestra que Grecia no ha dejado de respetar tales compromisos.

(68) En consecuencia, la Comisión considera que Grecia respeta actualmente de manera plena todos los compromisos establecidos en la Decisión inicial.

(69) En lo que se refiere a la situación de la autoasistencia en los aeropuertos griegos, la Comisión, teniendo en cuenta la modificación del Reglamento sobre el procedimiento para la concesión de licencias de autoasistencia, la información remitida por Grecia sobre las solicitudes presentadas por líneas aéreas comunitarias y las garantías dadas por las autoridades griegas en su carta de 3 de julio de 1998, considera que en los aeropuertos griegos están autorizados de manera efectiva todos los aspectos de la autoasistencia de acuerdo con las garantías dadas en la Decisión inicial y que esta cuestión queda ahora resuelta (cuestión nº 19).

(70) No obstante, la Comisión considera que el hecho de que Grecia respete ahora plenamente

todos los compromisos no basta para garantizar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común. De ahí que sea también necesario valorar el efecto en los intereses comunes del incumplimiento anterior por Grecia de algunos de estos compromisos.

(71) El hecho de que el Estado haya continuado interviniendo en la gestión de OA más allá de los límites estrictos de su función como accionista no ha provocado un traspaso de los problemas de OA a sus competidores. Además, este comportamiento no ha producido ningún beneficio para OA. Al contrario, ha tenido una repercusión negativa en determinados aspectos del proceso de reestructuración de la empresa. Esta misma consideración es aplicable al hecho de que el Estado no haya otorgado a OA el régimen fiscal de una sociedad anónima comparable a una empresa griega sujeta al Derecho común.

(72) La concesión a OA de ayudas no autorizadas por un importe total de 13 200 millones de dracmas griegas podría haber falseado la competencia. Sin embargo, teniendo en cuenta conjuntamente que la cantidad pendiente de la inyección de capital todavía no se ha abonado hasta la fecha y que esta cantidad se disminuirá en esta misma cuantía, queda neutralizado cualquier efecto distorsionador de esta ayuda en la competencia.

(73) El hecho de que el Decreto presidencial que pone fin a los derechos exclusivos y preferenciales de OA para explotar los servicios nacionales en el continente no haya entrado en vigor antes del 31 de diciembre de 1994 no ha tenido ningún efecto en la práctica en las condiciones de competencia, puesto que todas las líneas nacionales continentales estaban ya abiertas a la competencia.

(74) El hecho de que el Decreto presidencial que pone fin al derecho exclusivo de OA para explotar servicios regulares internacionales con países no miembros del EEE no haya entrado en vigor dentro de un plazo razonable no parece que haya tenido ningún efecto en la práctica en las condiciones de competencia, ya que a la Comisión no le consta que las autoridades griegas hayan denegado la concesión de derechos de tráfico para la explotación de tales servicios.

(75) El hecho de que, tras la aprobación de la Decisión inicial, se hayan mantenido algunas limitaciones a la explotación de vuelos no regulares a Grecia es probable que haya tenido algunos efectos en las condiciones de competencia. Sin embargo, dado que estas limitaciones afectaban únicamente a los vuelos a las islas griegas y se referían sólo a algunos aspectos del transporte aéreo, su efecto en las condiciones de competencia ha sido muy limitado. En cualquier caso, la Comisión considera que estos efectos limitados quedan compensados por el hecho de que OA no ha recibido la cantidad pendiente de la aportación de capital y no ha podido utilizar las garantías estatales.

(76) Basándose en lo que antecede, la Comisión considera que el anterior incumplimiento por Grecia de algunos de los compromisos no ha tenido efectos en el interés común o ha tenido efectos limitados, que han quedado en gran medida compensados por las consecuencias negativas de la apertura del procedimiento a OA.

(77) Por otra parte, la Comisión ha comprobado si la ayuda todavía forma parte de un amplio programa de reestructuración destinado a mejorar la situación financiera de OA de manera que, dentro de un plazo razonable, pueda volver a ser viable y competitiva en el entorno en el que trabaja.

(78) En este sentido, la Comisión toma nota de que el Gobierno griego presentó, el 6 de julio de 1998, un programa de reestructuración revisado para el período 1998—2002, que ampliaba el período de reestructuración más allá del plazo previsto en el plan inicial (1997). Hay que tener en cuenta que era necesario actualizar el plan inicial y ampliar el período de reestructuración para que OA pudiese corregir la situación creada en cuanto a la consecución de los objetivos del plan inicial.

(79) El plan revisado no incluye otras medidas de ayuda que las que fueron autorizadas por la Decisión inicial y que todavía no han sido concedidas a OA. Entre éstas, se cuentan un aumento de capital de 35 000 millones de dracmas griegas y garantías estatales por valor de 378 millones de dólares estadounidenses inicialmente previstas para préstamos contraídos antes del 31 de diciembre de 1997. Sin embargo, como Grecia indicaba en su carta del 6 de julio de 1998, en el plan sólo figura un aumento de capital de 21 800 millones, ya que se tienen en cuenta las nuevas ayudas no autorizadas concedidas a OA al amparo de la Ley nº 2271/94.

Además, en cuanto a las garantías estatales, el plan establece que éstas se utilizarán para los préstamos contraídos antes del 31 de diciembre del año 2000.

(80) El plan de reestructuración revisado redefine e intensifica los esfuerzos que debe hacer OA en lo que se refiere a control de costes y productividad y se basa en nuevas condiciones de trabajo que ya se aplican y que permitirán a la empresa disminuir los costes laborales y aumentar la productividad del personal. De ahí que se prevea que la productividad laboral aumente en un 16 % entre 1998 y 2002. Los rendimientos por pasajero (*yields*), que actualmente son muy bajos, aumentarán gracias a los aumentos de tarifas, la reestructuración de la red, la aplicación de un sistema de gestión del rendimiento y la mejora del producto. El plan incluye una utilización intensiva de la flota manteniendo, al mismo tiempo, un crecimiento de ésta limitado a cuatro aviones durante todo el período de vigencia del plan. Sin embargo, como, para aplicar el programa de renovación de la flota, se tendrán aviones más pequeños que los utilizados actualmente, el aumento de capacidad que ofrecerá OA en el EEE (+ 12 % en asientos disponibles por kilómetro) no superará el crecimiento medio del mercado (20—22,5 %) [1].

(81) Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, se prevé que OA vuelva a ser rentable ya en 1998. Al aumentar los ingresos y reducir los costes, el plan permitirá que OA se mantenga rentable a lo largo del período de vigencia de dicho plan y pueda hacer frente a las importantes inversiones requeridas por el programa de renovación de la flota y el traslado al aeropuerto de Spata.

(82) Mientras que la adquisición de aparatos (311 000 millones de dracmas griegas) se financiará mediante una combinación de reservas, préstamos a largo plazo y préstamos contraídos con bancos comerciales, y arrendamientos financieros, el traslado a Spata se sufragará mediante reservas del flujo de tesorería (40 000 millones de dracmas griegas) y mediante una indemnización que el Estado concederá por la pérdida de inversiones en el aeropuerto de Hellenikon debido a su cierre (cifrada en 35 000 millones de dracmas griegas). Con respecto a esta indemnización, Grecia ha confirmado a la Comisión, mediante carta de 3 de julio de 1998, que dicha aportación no constituye ninguna forma de ayuda a OA dado que se concederá basándose en el Derecho común griego y que la cantidad que se concederá corresponderá estrictamente a la que tendría derecho a recibir cualquier empresa en una situación semjante. Además, para disipar la inquietud de la Comisión con respecto al momento en que se haría efectiva esta indemnización, Grecia ha asegurado también a la Comisión que, basándose en el acuerdo que debe alcanzarse entre OA y el Estado griego, la indemnización se abonará de manera que coincida con los gastos de la empresa a raíz de su traslado al aeropuerto de Spata.

(83) En vista de estas inversiones por un total de 346 000 millones de dracmas griegas, que son necesarias para la futura viabilidad de la empresa en el caso de la renovación de la flota y obligatorias en el caso del traslado al aeropuerto de Spata, ya que el aeropuerto de Hellenikon se cerrará en 2001, la Comisión considera que, teniendo en cuenta la nueva ayuda no autorizada concedida a OA por un importe de 13 200 millones de dracmas griegas, tanto la aportación de capital de 21 800 millones como las garantías estatales por valor de 378 millones de dólares estadounidenses (es decir, 120 000 millones de dracmas griegas) son necesarias para mantener los costes financieros en un nivel sostenible a lo largo de todo el período de aplicación del plan. Durante el período de vigencia del plan revisado, la relación recursos propios/recursos ajenos continúa siendo más alta que la media normal en el sector (en el año 2002 llegará a 2,34). Sin embargo, esta situación es congruente con las importantes inversiones que OA debe estar en condiciones de hacer al aumentar considerablemente los rendimientos por pasajero («cupón») y los ingresos (se pasaría de un volumen de negocios de 324 294 millones de dracmas griegas en 1998 a 380 626 millones en 2002).

(84) Partiendo de esta base, y dada la cuantía razonable de los beneficios previstos y la evolución de la relación fondos propios/fondos ajenos, la Comisión considera que la cantidad aprobada por la Decisión inicial es suficiente y no excesiva.

(85) En lo que se refiere a la aplicación efectiva del plan revisado, la Comisión considera tranquilizadora la existencia de un plan detallado de aplicación que complementa el plan revisado. Este plan, al establecer el calendario de las diversas medidas, los costes de aplicación y el calendario y la cuantía de los beneficios previstos, refuerza la credibilidad del plan revisado. No obstante, la Comisión toma nota de que el sistema de información sobre la gestión que se

[1] Según cálculos de la AEA.

aplica actualmente en OA no permite que la dirección de la empresa reciba constantemente información adecuada que le permita seguir los resultados de la aplicación del plan y así modificarlo, si es necesario. Por consiguiente, tiene intención de controlar si la dirección de OA dispone de un sistema de información sobre la gestión adecuado y plenamente operativo, basándose, para ello, en un informe detallado que deberá presentarle Grecia antes del 31 de diciembre.

(86) Partiendo de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que el plan revisado constituye el marco adecuado para que OA pueda convertirse en viable para el año 2000 y mantener esta viabilidad a partir de tal fecha.

(87) Finalmente, la Comisión recuerda los veintiún compromisos asumidos por Grecia en el marco de la Decisión inicial que, como se ha mencionado anteriormente, se respetan ahora totalmente. Estos compromisos continúan siendo totalmente aplicables durante el período al que se aplica el plan de reestructuración revisado, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2002, y son necesarios para garantizar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común según lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado.

(88) Sin embargo, teniendo en cuenta que el plan de reestructuración ha sido revisado y prorrogado más allá de 1997 y que este plan debe permitir a OA conseguir la viabilidad para 2000, la Comisión estima que la eficacia de la compatibilidad de la ayuda con el mercado común exige que se actualicen y precisen las condiciones derivadas de los compromisos. Con este fin:

a) el pago de 7 800 millones de dracmas griegas estará sujeto al cumplimiento de todas las condiciones impuestas para garantizar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común, así como la aplicación efectiva del plan de reestructuración revisado y la consecución de los resultados previstos (en particular, en lo que se refiere a los coeficientes de costes y productividad establecidos en la parte VI); este tramo no se hará efectivo si no se respetan las condiciones estipuladas o no se alcanzan los objetivos del plan de reestructuración revisado;

b) al menos diez semanas antes de que se haga efectivo el segundo tramo previsto para el 15 de junio de 1999 y antes de finales de los meses de octubre de 1999, marzo de 2000 y octubre de 2000, Grecia deberá presentar a la Comisión un informe acerca del respeto de todas las condiciones impuestas para garantizar la compatibilidad de la ayuda, así como la aplicación del plan de reestructuración revisado y la consecución de los resultados previstos (en particular en lo que se refiere a los coeficientes de productividad y costes fijados en la parte VI);

c) Grecia tendrá que continuar garantizando que OA no imponga sus tarifas (actuando como *price leader*) en las líneas regulares Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres durante el período al que se aplica el plan de reestructuración revisado; no hay necesidad de ampliar el alcance de esta obligación a otras líneas explotadas por OA distintas de las expresamente mencionadas en la letra p) del artículo 1 de la Decisión inicial, puesto que a la Comisión no le consta de manera fehaciente que las tarifas ofrecidas por OA en otras líneas entrañen problemas de competencia. En lo que se refiere a las líneas Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres, la Comisión toma nota de que se ha respetado plenamente el compromiso asumido con arreglo a la letra p) del artículo 1;

d) Grecia deberá continuar garantizando que, durante el período cubierto por el plan de reestructuración revisado, el número de plazas ofrecidas por OA en vuelos regulares dentro del EEE, incluidos los vuelos estacionales y complementarios y los servicios entre la Grecia continental y las islas, no superarán el número ofrecido por OA en el mercado del EEE en 1997 (7 792 243 plazas), teniendo en cuenta, sin embargo, un posible aumento proporcional al crecimiento de este mercado. El alcance de esta obligación se amplía con respecto a lo dispuesto en la letra s) del artículo 1 de la Decisíon inicial de manera que se incluya la capacidad ofrecida por OA en los servicios nacionales a las islas griegas, teniendo en cuenta así que los aeropuertos de las islas griegas ya no están exentos de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 2408/92. No procede ampliar más el alcance de esta obligación a los servicios con países no miembros del EEE puesto que la posición competitiva de OA en estas líneas con respecto a la de otras compañías comunitarias no plantea ningún problema. El número de líneas explotadas por OA con países no miembros del EEE es limitado y

también lo es la oferta de OA en estas líneas. Además, OA piensa abandonar la explotación de algunos servicios (Boston, Montreal, Toronto y Nairobi).

(89) Asimismo, la Comisión confirma explícitamente que las garantías estatales por un total de 378 millones de dólares estadounidenses aplicables a los préstamos contraídos antes del 31 de diciembre de 2000 pueden utilizarse bien para la adquisición de aviones o bien para su arrendamiento, tal como se pretendía en la Decisión inicial.

IX

(90) Con respecto a las nuevas medidas de ayuda no notificadas por las cuales la Comisión decidió abrir el procedimiento, así como a la medida de ayuda complementaria no notificada señalada en el curso de este procedimiento, la Comisión se remite a la evaluación realizada en la parte VIII anterior en relación con el respeto por Grecia del compromiso de no conceder ninguna otra ayuda a OA en ninguna forma (cuestiones nos 14, 15, 16 y 16 *bis*).

(91) Partiendo de esta base, la Comisión considera que las ayudas ilegales que entrañan la letra a) del apartado 12 y el apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 son incompatibles con el mercado común. Sin embargo, dado que los efectos de estas ayudas en la competencia quedarán neutralizados, la Comisión estima que no debe solicitarse a Grecia que recupere tales ayudas. Asimismo, considera que lo dispuesto en las letras l) y j) del apartado 1 del artículo 1 de la Ley nº 2271/94 y la cuestión de los derechos de aterrizaje y estacionamiento no pagados por OA en los aeropuertos griegos no suponen ninguna forma de ayuda a OA.

X

(92) Las consideraciones expuestas en las partes VIII y IX abordan los problemas manifestados por la Comisión en su Decisión de 30 de abril de 1996 por la que se iniciaba el procedimiento, así como las expresadas por los Estados miembros y terceras partes interesadas en las observaciones que posteriormente se han presentado.

(93) A la luz de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que:

a) a las ayudas concedidas y por conceder a OA por parte de Grecia en forma de:

i) garantías crediticias concedidas a la compañía hasta el 7 de octubre de 1994 con arreglo al artículo 6 de la Ley griega nº 96/75,

ii) otras garantías crediticias por un importe de 378 millones de dólares estadounidenses relativas a los préstamos que se contraigan antes del 31 de diciembre de 2000 para la compra de aeronaves,

iii) reducción de la deuda de la compañía por valor de 427 000 millones de dracmas griegas,

iv) conversión de la deuda de la compañía en capital por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas,

v) aportación de capital de 54 000 millones de dracmas griegas reducida a 40 800 millones de dracmas griegas, en tres tramos de 19 000, 14 000 y 7 800 millones, respectivamente, en 1995, 1998 y 1999,

puede aplicárseles la exención establecida en la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y en la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE, siempre y cuando se cumplan las condiciones fijadas en las letras a) a u) del artículo 1 de la Decisión inicial, así como otras condiciones que garanticen que las ayudas no alteran las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común;

b) las ayudas ilegales otorgadas a OA por Grecia con arreglo a la letra a) del apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 son incompatibles con el mercado comun, Grecia no está obligada a ordenar la recuperación de estas ayudas,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Las ayudas a la reestructuración concedidas y por conceder a OA por parte de Grecia en forma de:

i) garantías crediticias concedidas a la compañía hasta el 7 de octubre de 1994 con arreglo al artículo 6 de la Ley nº 96/75,

ii) nuevas garantías crediticias por un importe de 378 millones de dólares estadounidenses relativas a los préstamos que deben contraerse antes del 31 de diciembre de 2000 para la compra de aeronaves,

iii) reducción de la deuda de la compañía por valor de 427 000 millones de dracmas griegas,

iv) conversión de la deuda de la compañía en capital por un importe de 64 000 millones de dracmas griegas,

v) aportación de capital de 54 000 millones de dracmas griegas reducida a 40 800 millones de dracmas griegas, en tres tramos de 19 000, 14 000 y 7 800 millones, respectivamente, en 1995, 1998 y 1999,

se consideran compatibles con el mercado común y el Acuerdo EEE con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 61 del Acuerdo EEE siempre y cuando Grecia:

a) cumpla los compromisos estipulados en las letras a) a u) de la Decisión de la Comisión de 7 de octubre de 1994 sobre la ayuda otorgada por Grecia a Olympic Airways;

b) garantice que OA no impondrá sus tarifas (actuando como *price leader*) en las líneas regulares Atenas-Estocolmo y Atenas-Londres durante el período de 1998 a 2002 inclusive;

c) garantice que, hasta 2002 inclusive, el número de plazas ofrecidas por OA en vuelos regulares dentro del EEE, incluidos los vuelos estacionales y complementarios y los servicios entre la Grecia continental y las islas, no superarán el número ofrecido por OA en el mercado del EEE en 1997 (7 792 243 plazas), teniendo en cuenta, sin embargo, un posible aumento proporcional al crecimiento de este mercado;

d) garantice que, a más tardar el 1 de diciembre de 1998, OA habrá puesto en marcha un sistema de información sobre gestión adecuado y plenamente operativo; sobre esta cuestión Grecia deberá presentar a la Comisión un informe, a más tardar, el 1 de diciembre de 1998.

2. El pago del segundo tramo de 7 800 millones de dracmas griegas estará sujeto al cumplimiento de todas las condiciones impuestas para garantizar la compatibilidad de la ayuda con el mercado común, así como la aplicación efectiva del plan de reestructuración revisado y la consecución de los resultados previstos (en particular, en lo que se refiere a los coeficientes de costes y productividad establecidos en la parte VI).

Al menos diez semanas antes de que se haga efectivo el segundo tramo previsto para el 15 de junio de 1999 y antes de finales de los meses de octubre de 1999, marzo de 2000 y octubre de 2000, Grecia deberá presentar a la Comisión un informe acerca del respeto de todas las condiciones impuestas para garantizar la compatibilidad de la ayuda, así como la aplicación del plan de reestructuración revisado y la consecución de los resultados previstos (en particular en lo que se refiere a los coeficientes de productividad y costes fijados en la parte VI); este segundo tramo no se abonará si no se respetan las condiciones establecidas o no se cumplen los objetivos del plan de reestructuración.

Artículo 2

Las ayudas ilegales concedidas por Grecia a OA con arreglo a la letra a) del apartado 12 y al apartado 4 del artículo 2 de la Ley nº 2271/94 son incompatibles con el mercado común y con el Acuerdo EEE en virtud del apartado 1 del artículo 92 del Tratado y del apartado 1 del artículo 62 del Acuerdo.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Helénica.

Hecho en Bruselas, el el 14 de agosto de 1998

Por la Comisión

Karel VAN MIERT

Miembro de la Comisión