II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 14 de Agosto de 1998

relativa à concessão de um auxílio pela Grécia à Olympic Airways

[notificada com o número C(1998) 2423]

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/332/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Tendo notificado as partes [1], em conformidade com o disposto nos artigos mencionados, a apresentarem as suas observações e tendo em conta essas observações,

Considerando que:

OS FACTOS

I

(1) Em 7 de Outubro de 1994, a Comissão tomou a Decisão 94/696/CE relativa aos auxílios concedidos pelo Estado grego à companhia Olympic Airways [2] (a seguir denominada «a decisão inicial») segundo a qual os auxílios concedidos e a conceder pela Grécia à Olympic Airways (a seguir denominada «OA») são compatíveis com o mercado comum e o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (a seguir denominado «o Acordo EEE»), nos termos do disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado e no n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do acordo. Os auxílios consistem em:

a) Garantias de empréstimo concedidas até então à companhia nos termos do artigo 6.º da Lei grega n.º 96/75, de 26 de Junho de 1975;

b) Novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares americanos relativas a empréstimos a contrair até 31 de Dezembro de 1997 para a aquisição de novos aparelhos;

c) Cancelamento da dívida da companhia até um limite de 427 000 milhões de dracmas;

d) Conversão da dívida da companhia em capital num montante de 64 000 milhões de dracmas;

e) Injecção de capital de 54 000 milhões de dracmas em três parcelas de 19 000, 23 000 e 12 000 milhões, respectivamente em 1995, 1996 e 1997.

(2) As quatro últimas destas cinco medidas de auxílio fazem parte de um plano de reestruturação e de recapitalização de OA que foi originalmente apresentado à Comissão. Neste contexto, a Comissão considerou que o auxílio facilitaria o desenvolvimento da actividade de transporte aéreo numa região fragmentada e periférica da

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

Comunidade e também uma das menos desenvolvidas.

(3) A compatibilidade do auxílio ficou todavia subordinada ao cumprimento pela Grécia de 21 compromissos que incluíam:

a) A aceitação de que a Comissão, se necessário, mandaria um consultor independente, por ela escolhido em conjunto com o Governo grego [alínea g) do artigo 1.º da decisão], verificar os principais resultados do plano e a aplicação das condições;

b) A apresentação pelo Governo grego à Comissão, pelo menos quatro semanas antes do pagamento de cada parcela de aumento de capital, previsto para Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997, de um relatório anual sobre a aplicação do plano de reestruturação da companhia que a Comissão poderia submeter à apreciação de um consultor independente [alínea h) do artigo 1.º da decisão].

II

(4) Nos termos das disposições citadas, a Grécia apresentou à Comissão, em 12 de Dezembro de 1995, antes do pagamento da segunda parcela de aumento de capital de 23 000 milhões de dracmas previsto para Janeiro de 1996, um relatório sobre a aplicação do plano. Com o auxílio de um consultor independente, a Comissão analisou o referido relatório e o cumprimento das condições estabelecidas.

(5) Tomando por base a análise do relatório e o cumprimento das condições estabelecidas e face à posição expressa pela Grécia por ofício de 16 de Abril de 1996, a Comissão tomou uma decisão, em 30 de Abril de 1996, relativa ao início do processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado no que se refere aos auxílios autorizados na sua decisão inicial e aos auxílios novos e não notificados detectados.

(6) O início do processo no que se refere aos auxílios inicialmente autorizados resultou da violação de diversos compromissos enunciados no artigo 1.º da decisão inicial. A Comissão identificou assim deficiências em relação aos seguintes compromissos:

a) Compromisso assumido pelo Estado grego de ser abster de interferir futuramente na gestão da OA para além do limite estrito do seu estatuto de accionista [alínea b) do artigo 1.º da decisão inicial]

A Comissão detectou diversos casos de interferência continuada e indevida do Governo grego na gestão da companhia:

i) Aparentemente, o Governo nomeia directamente os membros dos conselhos de administração das cinco filiais da OA, quando esta competência incumbe legalmente a dois representantes do conselho de administração da OA (a seguir denominada a questão 1).

ii) Os membros do conselho de administração da OA, que são designados, no seu conjunto, pelo Estado, accionista único, têm aprentemente tendência para intervir de modo constante e inopinado na gestão diária da companhia, nomeadamente em matéria de nomeação de pessoal. A Comissão considerou que isto era nomeadamente patente nas reuniões frequentes do conselho de administração e nas mudanças constantes dos seus membros (a seguir denominada a questão 2).

iii) O estatuto da OA, resultante da aplicação da Lei n.º 2271/94, que foi aprovada para proceder à aplicação do plano de reestruturação da companhia, não é comparável ao de uma empresa privada no que se refere à gestão do pessoal. O n.º 4 do artigo 4.º da lei prevê expressamente que a OA e as suas filiais estão isentas da aplicação da legislação em vigor para as empresas do sector público, desde que permaneçam subordinadas ao disposto nos artigos 1.º a 24.º da Lei n.º 2190/94. A Comissão considerou que estas disposições estabelecem um procedimento administrativo de recrutamento pesado e inadequado à gestão do pessoal de uma empresa como a OA e que a referida isenção constitui uma prova da persistência do controlo estatal num elemento essencial da gestão da companhia (a seguir denominada a questão 3).

Por outro lado, o n.º 2 do artigo 4.º da Lei n.º 2271/94 prevê igualemnte que as normas laborais do pessoal da OA «serão aprovadas por decreto presidencial, sob proposta do Ministro dos Transportes e das Comunicações, em derrogação do disposto no n.º 3 do artigo 8.º da Lei n.º 2224/94». Subsiste uma incerteza quanto à aplicação deste procedimento a partir de 31 de Janeiro de 1995. O mesmo artigo da Lei n.º 2271/94 prevê também expressamente que os acordos celebrados em Dezembro de 1994 entre a OA e os reprsentantes da tripulação de cabina sobre as condições de trabalho, bem como qualquer acordo futuro sobre estas questões, sejam também aprovados por decreto presidencial, sob proposta do Ministro dos Transportes e das Comunicações. Porém, o n.º 3 do artigo 8.º da Lei n.º 2224/94, que constitui direito comum aplicável às empresas na Grécia, estabelece que as normas laborais internas das empresas são aprovadas conjuntamente pelos parceiros sociais, sem qualquer intervenção do Estado, e posteriormente comunicadas aos serviços do Ministério do Trabalho (a seguir denominada a questão 4).

Finalmente, mantém-se a incerteza quanto ao âmbito de aplicação rigoroso do supracitado n.º 4 do artigo 4.º da Lei n.º 2271/94, uma vez que a Lei grega n.º 2366/95, adoptada em Dezembro de 1995, posteriormente à Lei n.º 2271/94, parece prever regimes especiais para o pessoal da OA, o que leva a duvidar que a OA beneficie do ponto de vista jurídico, face ao Estado grego, da mesma autonomia que uma sociedade anónima (a seguir denominada a questão 5).

iv) A Lei n.º 2271/94 consituti uma ingerência nos assuntos da empresa, na medida em que determina as condições de reforma voluntária do pessoal da OA e as condições de trbalho na companhia. A partir da notificação da decisão inicial às autoridades gregas, a OA apenas devia ser regida pela legislação grega de direito comum, complementada, caso necessário, por acordos internos da empresa, especialmente em matéria de direito do trabalho e de segurança social. Esta violação da decisão é manifesta na situação das indemnizações por reforma voluntária que, nos termos do n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94, são agravadas de 25 % e de um montante correspondente a dois meses de salários, em relação às indemnizações normalmente devidas (a seguir denominada a questão 6).

v) A OA ainda não parece possuir total liberdade de definir e organizar a sua rede. A Olympic Aviation, filial doméstica, será limitada a explorar seis a sete pequenas rotas não rentáveis entre o continente e as ilhas gregas, relativamente, às quais não foram impostas obrigações de serviço público nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1997, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias [1] (a seguir denominada a questão 7).

vi) A OA assegura o transporte da imprensa grega a um preço extremamente reduzido, quando comparado com os custos inerentes a esta actividade. Apesar de o Governo grego não impor formalmente à OA este encargo (avaliado em 1 500 milhões de dracmas anuais), a Comissão considerou que nenhuma empresa dotada de verdadeira autonomia de gestão aceitaria perpetuar esta situação anormal (a seguir denominada a questão 8).

vii) O Estado e a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil recusaram-se até hoje a pagar os bilhetes emitidos pela OA em benefício dos seus funcionários, agentes e quadros políticos. O montante em causa representa vários milhares de milhões de dracmas. A Comissão considerou que esta falta de pagamento das dívidas evidencia uma relação constante de dependência entre o Estado grego e a sua companhia aérea nacional (a seguir denominada a questão 9).

b) Compromisso de atribuir à OA um estatuto fiscal de sociedade anónima comparável ao das empresas gregas de direito comum, isentando-a, todavia, de eventuais impostos susceptíveis de afectar as operações de recapitalização previstas [alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial]

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

i) A alínea 1) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 está redigida nos seguintes termos: «os lucros dos exercícios de 1994, de 1995, de 1996 e de 1997 da OA e da Olympic Aviation SA estão isentos de qualquer tipo de imposto ou de taxa pública caso decorram essencialmente da reorganização financeira da estrutura do seu balanço, em conformidade com o plano de estabilização aprovado, desde que estes lucros sejam destinados à reestruturação do capital e reorganização da companhia». Esta disposição vai além da isenção prevista na alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial. Dado que a conversão da dívida da companhia em capital no valor de 64 000 milhões de dracmas e as diferentes injecções de capital, totalizando a quantia de 54 000 milhões de dracmas, não têm nenhuma incidência directa em matéria de imposição fiscal sobre as sociedades, a isenção acima referida aplica-se somente aos impostos sobre o rendimento excepcional que resulta, a título exclusivo de 1994, do pagamento das dívidas da OA num montante de 427 000 milhões de dracmas. Consequentemente, a Comissão considerou que o alcance demasiado geral da isenção, prevista na alínea 1) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94, impede que se considere a OA beneficiária de um estatuto fiscal de sociedade anónima semelhante ao das empresas gregas de direito comum nos anos de 1995, 1996 e 1997 (a seguir denominada a questão 10).

iii) O mesmo se aplica à isenção prevista na alínea j) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94, nos termos do qual «a OA está isenta de comissões, de impostos ou de qualquer taxa a pagar ao Estado ou a terceiros e isenta de qualquer outro encargo suplementar» resultante da concessão de garantias de empréstimo pelo Estado grego e de parcelas de aumento de capital (questão 9). A isenção prevista na alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial aplica-se apenas às imposições e não a todos os encargos susceptíveis de afectar a empresa e visa exclusivamente as operações de recapitalização e não a concessão de garantias de empréstimo (a seguir denominada a questão 11).

c) Compromisso de tornar as convenções celebradas entre o Estado grego e a OA conformes com as disposições do terceiro pacote de medidas de liberalização [1] até 31 de Dezembro de 1994 [alínea d) do artigo 1.º da decisão]

i) O decreto presidencial que extingue os direitos preferenciais de que gozava a OA até 31 de Dezembro de 1995 de explorar as rotas aéreas domésticas na Grécia continental não entrou ainda em vigor. A Comissão considerou que a manutenção em vigor de legislação nacional contrária ao Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho constitui, por parte do Governo grego, uma violação do referido compromisso supramencionado (a seguir denominada a questão 12).

ii) De igual modo, o Governo grego não teria ainda eliminado, aparentemente, o direito exclusivo da OA de explorar as rotas regulares internas na Grécia continental, nas quais não assegurava voos antes de 1 de Janeiro de 1993 ou em que deixou de assegurar voos a partir da referida data, nomeadamente os de carácter sazonal. A Comissão considera que isto equivale a uma violação do compromisso referido e do compromisso previsto na alínea u), do artigo 1.º, da decisão inicial, que prevê que o Governo grego não pode manter, em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 qualquer exclusividade em benefício da OA nas rotas regulares internas na Grécia continental que não eram exploradas antes de 1 de Janeiro de 1993, ou que não tenham sido exploradas de forma contínua pela OA depois desta data (a seguir denominada a questão 13).

d) Compromisso de se abster de conceder futuramente auxílios à OA sob qualquer forma, em conformidade com o direito comunitário [alínea e) do artigo 1.º da decisão inicial]

i) A alínea 12 a) do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 prevê que «o custo da amortização do serviço militar e dos anos de

[1] Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas, JO L 240 de 24.8.1992, p. 1; Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho supracitado e Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga, JO L 240 de 24.8.1992, p. 15.

serviço antecedente previsto na alínea 2) e as indemnizações previstas na alínea 4) e parágrafo b) da alínea 7) do presente artigo são da responsabilidade do orçamento de Estado até ao montante máximo de 11 000 milhões de dracmas». A Comissão considerou que esta quantia representa um auxílio, dado que o Estado assume directamente custos que deveriam, normalmente, ser suportados pela OA.

Este auxílio afecta as trocas comerciais entre os Estados-membros e falseia a concorrência, tendo em conta a dimensão internacional do transporte aéreo e o facto de o benefício ficar exclusivamente reservado à OA. Trata-se, consequentemente, de um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 61.º do acordo (a seguir denominada a questão 14).

ii) Tal como foi indicado anteriormente, a OA está isenta de qualquer tipo de encargo fiscal ou taxa pública nos anos de 1995, 1996 e 1997. Está também isenta de quaisquer impostos e encargos referentes a garantias de empréstimo. A Comissão considerou que estas medidas, específicas da OA, constituem igualmente novos auxílios de Estado, pois, como foi atrás explicado, não estavam, de facto, previstas na alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial (a seguir denominada a questão 15).

iii) Finalmente, a OA não pagou as taxas de aterragem e de estacionamento nos aeroportos gregos desde a notificação da decisão inicial à Grécia. Embora a companhia não esteja formalmente isenta do pagamento destas taxas que surgiriam como dívidas do passivo da empresa, a isenção destas taxas, tal como foi concedida à OA pelas alíneas 1) e 2) do artigo 5.º do Decreto grego n.º DII/35502/15316 de 16 de Setembro de 1994, não foi formalmente revogada (a seguir denominada a questão 16).

e) Compromisso de aceitar o princípio de que outras companhias para além da OA sejam autorizadas a assegurar rotas entre a Grécia e os Estados não pertencentes ao Espaço Económico Europeu e proceder às designações ou às designações múltiplas apenas com base nos méritos próprios a cada pedido [alínea o) do artigo 1.º da decisão]

O decreto presidencial extintivo do direito exclusivo da OA de explorar as ligações aéreas regulares internacionais (passageiros, carga e correio), sob bandeira grega, entre a Grécia e os países fora do Espaço Económico Europeu ainda não entrou em vigor. Trata-se do mesmo decreto que elimina o direito preferencial da OA nas ligações domésticas gregas [mencionado a subalínea i) da alínea c)]. A Comissão considerou que este atraso desde a notificação da decisão inicial constitui uma violação do compromisso citado (a seguir denominada a questão 17).

(7) À luz do que precede, a Comissão considerou que, embora a OA parecesse estar a efectuar uma recuperação muito satisfatória de acordo com o plano em que se baseia a decisão inicial, a violação por parte do Governo grego de diversos compromissos cujo cumprimento condicionava a autorização do auxílio lança dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio com os artigos 92.º do Tratado e 61.º do Acordo EEE. Estas novas circunstâncias perturbaram o equilíbrio alcançado com a decisão inicial, pelo que a autorização do auxílio ficou comprometida. Neste contexto, a Comissão considerou que deveria reexaminar o auxílio a fim de tomar uma decisão nova e, se necessário, diferente da adoptada em 7 de Outubro de 1994.

(8) O início do processo baseou-se igualmente em sérias dúvidas manifestadas sobre a compatibilidade com as disposições dos artigos 92.º do Tratado e 61.º do Acordo EEE dos novos auxílios e dos auxílios não notificados detectados sob a forma de encargo assumido pelo Estado grego num montante de 11 000 milhões de dracmas, isenções fiscais para o período de 1995 a 1997 e para as garantias de empréstimo, isenções de encargos de natureza não fiscal susceptíveis de afectar os aumentos de capital e, eventualmente, isenção das taxas de aterragem e de estacionamento.

(9) Por ofício de 31 de Maio de 1996, a Comissão notificou a Grécia da sua decisão de dar início ao processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado e convidou-a a apresentar-lhe formalmente as suas observações. Nesse mesmo ofício, a Comissão recorda igualmente ao Governo grego que, em virtude do disposto no n.º 3 do artigo 93.º do Tratado, nenhuma medida de

auxílio pode ser aplicada antes do procedimento supracitado ter conduzido a uma decisão final. Neste contexto, as injecções de capital remanescentes de 23 000 e 12 000 milhões de dracmas não poderão ser efectuadas e não poderão ser concedidas garantias do Estado para um montante remanescente de 378 milhões de dólares americanos. Este ofício foi publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [1] e os demais Estados-membros e partes foram igualmente instados a apresentar as suas observações.

III

(10) Por ofício de 1 de Julho de 1996, a Grécia apresentou as suas observações em resposta ao ofício da Comissão de 31 de Maio de 1996 informando-a da decisão de dar início ao procedimento supracitado.

(11) Em primeiro lugar, a Grécia afirmou que, não obstante o início do processo no que se refere aos auxílios inicialmente autorizados em 1994, tinha competência para efectuar as injecções de capital previstas para 1995, 1996 e 1997. Nos termos da alínea i) do artigo 1.º da decisão inicial, a Grécia comprometeu-se a não proceder a estas injecções de capital apenas no caso de os objectivos do plano de reestruturação não terem sido alcançados, não sendo mencionada a violação dos compromissos.

(12) Em segundo lugar, a Grécia apresentou observações circunstanciadas sobre as questões que envolvem a observância dos compromissos.

(13) Na sequência do início do processo, os Governos do Reino Unido e da Dinamarca e os interessados directos, incluindo a British Airways, a Lufthansa, a SAS, a Olympic Airways, a IACA (International Air Carrier Association), a ACE (European Community Air Carrier Association), a ADL (German Charter Carrier Association), apresentaram as suas observações sobre esta questão. Todos os comentários recebidos, à excepção dos apresentados pela OA, aprovaram a decisão da Comissão de iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado e levantaram uma série de questões relacionadas com as dúvidas expressas nessa decisão.

(14) Os países que apresentaram observações salientaram que as disposições do Tratado relativas a auxílios estatais devem ser estritamente aplicadas no contexto do aumento da concorrência no mercado comum dos transportes aéreos na sequência da entrada em vigor do terceiro pacote de medidas de liberalização em 1 de Janeiro de 1993. Nestas circunstâncias, a observância dos compromissos que condicionam a compatibilidade de um auxílio com o mercado comum deve ser efectivamente garantida. O processo deve ser iniciado quando esses compromissos não são respeitados por um Estado-membro, como aconteceu no caso jacente, em que o equilíbrio alcançado através da decisão da Comissão de 7 de Outubro de 1994 foi perturbado. O compromisso de não conceder quaisquer auxílios futuros, nomeadamente, constitui uma condição muito importante. O Governo do Reino Unido acrescentou que, se a Grécia não tiver efectivamente respeitado os compromissos, é necessário reaver os auxílios inicialmente autorizados. O Governo dinamarquês, por seu lado, insistiu no facto de as novas medidas de auxílio não poderem ser objecto de isenção, uma vez que não satisfazem os requisitos do princípio do investidor no contexto de uma economia de mercado e que, de qualquer modo, não existe qualquer circunstância imprevisível excepcional e externa à OA que possa eventualmente justificar estas novas medidas de auxílio.

(15) Estes aspectos manifestam-se igualmente a diversos níveis nas observações dos interessados directos, que acrescentam outros pontos relacionados com a violação dos compromissos pela Grécia.

(16) Todos os interessados directos, à excepção da OA, denunciaram o monopólio da Olympic Airways a nível de serviços de assistência a terceiros nos aeroportos gregos, o que se traduz numa baixa qualidade do serviço e em preços elevados. Por outro lado, afirmaram que a OA fornece um serviço de muito melhor qualidade aos seus próprios voos do que aos dos seus concorrentes, manifestando assim uma atitude claramente discriminatória em relação a estes. A SAS solicitou a liberalização imediata dos serviços de assistência em escala na Grécia, a fim de restabelecer o equilíbrio da decisão inicial da Comissão.

[1] Ver nota de pé-de-página 1.

(17) Alguns dos interessados salientaram que, contrariamente à confirmação dada pela Grécia na decisão inicial, a auto-assistência não se encontra, na prática, totalmente liberalizada na Grécia. A Lufthansa referiu que, desde Janeiro de 1996, que a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil não dava qualquer resposta ao seu pedido de obtenção de uma licença de auto-assistência no aeroporto de Atenas-Hellenikon. A British Airways citou as suas dificuldades constantes no sentido de praticar eficazmente a auto-assistência dos seus próprios voos.

(18) A Lufthansa acrescentou que o auxílio recebido pela OA falseia a concorrência nas rotas entre a Alemanha e a Grécia, uma vez que a OA diminuiu as suas tarifas nessas mesmas rotas.

(19) A ACE solicitou a interrupção da isenção da aplicação do terceiro pacote às ilhas gregas, a fim de preservar o equilíbrio da decisão inicial da Comissão.

(20) A ADL referiu que os voos regulares explorados por transportadoras aéreas comunitárias entre outros Estados-membros e as ilhas gregas permanecem subordinados a condicionalismos importantes por força de um regulamento grego de 1 de Março de 1996. Consequentemente, essas transportadoras não podem vender bilhetes simples nem transportar carga, à excepção de produtos agrícolas e jornais. A ADL acrescentou que estas restrições não eram aplicáveis à OA e solicitou igualmente a aplicação do terceiro pacote às ilhas gregas.

(21) A OA formulou observações semelhantes às apresentadas pela Grécia.

(22) Todas estas observações foram comunicadas às Grécia por ofício de 30 de Julho de 1996.

IV

(23) As observações das partes suscitaram duas questões adicionais que puseram novamente em causa o equilíbrio da decisão inicial:

a) As restrições impostas pelo regulamento grego de 1 de Março de 1996 relativamente à exploração de serviços aéreos não regulares para as ilhas gregas são incompatíveis com o compromisso assumido pela Grécia de respeitar a definição de serviço aéreo não regular tal como decorre indirectamente das disposições do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e de não impor, em especial aos serviços não regulares, qualquer restrição tal como a proibição do «seat only» nos trajectos de ida e volta, a proibição do transporte de carga ou correio e a exigência de uma duração mínima de estada [alínea r) do artigo 1.º da decisão inicial da Comissão]. Por outro lado, a Comissão manifestou-se preocupada pelo facto de estas restrições não serem aplicáveis à OA, que beneficiaria então de um regime preferencial, envolvendo uma discriminação (a seguir denominada a questão 18).

b) Embora o artigo 1.º da decisão inicial não inclua um compromisso específico assumido pela Grécia no que respeita à auto-assistência nos aeroportos gregos, essa decisão refere que a Comissão toma nota das garantias dedas pelas autoridades gregas de que todos os aspectos da auto-assistência são autorizados nesses aeroportos, como alternativa aos serviços de pouca qualidade oferecidos pela OA no âmbito do monopólio dos serviços de assistência a terceiros de que é detentora. essas garantias foram tidas em conta pela Comissão no contexto da avaliação da compatibilidade do auxílio.

As dificuldades práticas ou mesmo a impossibilidade de diversas transportadoras aéreas comunitárias efectuarem a auto-assistência dos seus voos nos aeroportos gregos levaram a Comissão a considerar que, na prática, a auto-assistência não era totalmente autorizada nos aeroportos gregos. Este facto foi ulteriormente demonstrado através de informações comunicadas à Comissão pela Associação das Companhias Aéreas Gregas, em 11 de Junho de 1996, segundo as quais a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil não teria ainda dado, até à data, qualquer resposta aos pedidos de auto-assistência apresentados em Dezembro de 1995 pela Venus Airlines para Cós, pela Cronus Airlines para Tessalonica e pela KAL para Heráclion e Rodes (a seguir denominada a questão 19).

(24) A Comissão chamou a atenção da Grécia para estas novas questões e solicitou informações sobre as mesmas por cartas de 4 de Julho de 1996 e 7 de Agosto de 1996.

(25) Por outro lado, na sequência de uma análise mais circunstanciada do estatuto da OA ao abrigo da legislação grega com o auxílio de um advogado especializado, a Comissão identificou uma violação adicional do compromisso da Grécia de não conceder futuramente qualquer tipo de auxílio à OA [alínea e) do artigo 1.º da decisão inicial da Comissão]. O n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 prevê que as indemnizações por despedimento pagas aos trabalhadores da OA que aceitem a reforma antecipada, de acordo com as condições enunciadas na mesma disposição, não ficam sujeitas ao imposto sobre o rendimento normal mas a um imposto preferencial. Este regime preferencial constitui um incentivo a que os trabalhadores deixem a companhia e, por conseguinte, permite à OA cumprir os objectivos de despedimento enunciados no plano de reestruturação. Neste contexto, constitui um auxílio, uma vez que o Estado assume de facto a responsabilidade directa pelos custos que, caso contrário, deveriam ser suportados pela OA para alcançar o mesmo objectivo. Este auxílio afecta as trocas comerciais entre os Estados-membros e falseia a concorrência, tendo em conta a dimensão internacional dos transportes aéreos e o facto de o benefício ficar reservado exclusivamente à OA. Trata-se por conseguinte de um auxílio estatal nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do artigo 61.º do acordo (a seguir denominada a questão 16A).

(26) Finalmente, a análise do estatuto da OA revelou igualmente que a dívida do Estado grego à OA consistia não só em serviços não pagos prestados à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil como a diversos outros organismos estatais, incluindo ministérios, administrações públicas e empresas públicas. Para além da dívida do Estado, os partidos políticos gregos acumularam igualmente dívidas substanciais à OA (ver a supracitada questão 9).

(27) Em 4 de Dezembro de 1996, a Comissão enviou um ofício à Grécia solicitando informações sobre todas as questões relacionadas com a violação dos compromissos, tal como identificadas na decisão da Comissão de 30 de Abril de 1996 relativa ao início do procedimento, e sobre as novas questões mencionadas.

V

(28) Em 1997, tiveram lugar diversos contactos e trocas de informação entre a Comissão e a Grécia.

(29) Em 13 de Junho de 1997, a Comissão declarou aos representantes do Governo grego que, atendendo ao prazo decorrido desde a sua decisão de dar início ao processo (14 meses) e ao facto de o plano de reestruturação em que se baseava a decisão inicial ter cessado em 1997, necessitava de uma confirmação de que os objectivos do plano haviam sido alcançados pela OA e de que o restabelecimento da viabilidade da companhia se encontrava assegurado. A Grécia respondeu que seria apresentado à Comissão um relatório sobre esta questão.

(30) Deste modo, a Grécia apresentou à Comissão, em 20 de Agosto de 1997, um relatório sobre os resultados financeiros da OA no período de 1995-1997, incluindo projecções financeiras até 2001. Nos termos do disposto na alínea g) do artigo 1.º da decisão inicial, a Comissão nomeou, conjuntamente com a Grécia, um consultor independente (Deloitte & Touche) para avaliar a aplicação do plano e os progressos registados. O relatório do consultor foi apresentado em 10 de Novembro de 1997, tendo-se baseado numa auditoria das contas da OA de 1996 e nas contas provisórias de 1997.

(31) Resulta do relatório que, embora a OA tenha continuado a desenvolver esforços no sentido de manter o restabelecimento da sua viabilidade, não cumpriu os objectivos do plano de reestruturação.

(32) Em primeiro lugar, embora os lucros líquidos continuassem a aumentar desde 1995, fizeram-no a um ritmo mais lento do que previsto (de 9 900 milhões de dracmas em 1995 para uma estimativa de 14 600 milhões de dracmas em 1997, quando o plano preconizava um aumento de 13 900 milhões de dracmas em 1995 para 29 600 milhões de dracmas em 1997). A OA foi negativamente afectada por taxas de câmbio de dólar americano mais elevadas do que previsto. Os efeitos desta situação foram todavia largamente contrabalançados por um crescimento mais elevado do que previsto dos mercados em que a OA operava (5,5 % contra 3 % originalmente previstos) e por ajustamentos contabilísticos. Uma análise mais pormenorizada revelou que as actividades de aviação da OA continuavam efectivamente a registar prejuízo e que sem a contribuição das actividades de assistência em escala, que continuavam a gerar receitas significativas devido ao monopólio detido pela OA (40 900 milhões de dracmas em 1996 e 40 000 milhões previstos em 1997), a companhia teria prejuízo.

(33) Em segundo lugar, algumas medidas de reestruturação previstas no plano não foram integralmente aplicadas ou não produziram os resultados esperados. Foi esse o caso, nomeadamente, das reduções de pessoal e da alteração das normas laborais, da reestruturação da companhia, da introdução de um sistema de informação da gestão fiável e global e, em menor escala, da reorganização da rede. Consequentemente, a OA não cumpriu os objectivos operacionais do plano. Os encargos com pessoal continuaram a constituir motivo de grande preocupação, visto terem excedido largamente as projecções. Os encargos com pessoal aumentaram substancialmente entre 1995 e 1996, não obstante reduções do número de trabalhadores. Por outro lado, a produtividade do pessoal constituiu igualmente motivo de preocupação, visto ter-se situado substancialmente abaixo de outras transportadoras comunitárias membros da Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA).

(34) Consequentemente, embora a OA seja viável neste momento, é evidente que, no contexto da liberalização iminente das actividades de assistência em escala na Comunidade [que entrou em vigor com a Directiva 96/67/CE do Conselho de 15 de Outubro de 1996 relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade [1]], a sua viabilidade a longo prazo apenas poderá ser garantida se a companhia puder assegurar a rentabilidade das suas actividades de aviação. Isto não acontece com a OA, que ainda não dispõe de uma verdadeira estrutura concorrencial em termos de adequação entre custos (nomeadamente custos de mão-de-obra) e receitas. Por outro lado, a sua capacidade para enfrentar os investimentos significativos que envolve a renovação da sua frota e a sua transferência para o novo aeroporto de Atenas em Spata são igualmente motivo de grande preocupação. Estas duas questões constituem claramente importantes desafios a médio prazo em termos da viabilidade da OA. Finalmente, a companhia teve igualmente de ter em conta o condicionalismo inerente ao facto de as duas últimas parcelas da injecção de capital, inicialmente previstas para pagamento em Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997, e as garantias do Estado no valor de 378 000 milhões de dracmas continuarem bloqueadas actualmente, como consequência do início do processo.

(35) Neste contexto, é evidente que a OA necessita, por um lado, de proceder à aplicação integral das medidas de reestruturação relativamente às quais não foram adoptadas acções e, por outro, de actualizar o plano e prever medidas de reestruturação suplementares. Essas medidas suplementares são precisas para ter em conta a actual situação financeira da OA e as consequências financeiras dos desafios e dos condicionalismos supracitados enfrentados pela companhia.

(36) Em 21 de Novembro de 1997, a Comissão apresentou os resultados das suas conclusões sobre a gestão da OA. A gestão da OA concordou globalmente com esses resultados e salientou que o plano de reestruturação estava a ser actualizado com base num relatório elaborado por uma empresa de consultores financeiros seleccionada pela OA (Mc Kinsey).

(37) Em Dezembro de 1997, porém, o Governo grego decidiu substituir a equipa de gestão da OA. Uma nova equipa de gestão entrou efectivamente em funções em Janeiro de 1998 e começou a elaborar o plano de reestrutruação revisto. Esse plano revisto deveria basear-se nas novas normas laborais a acordar entre a companhia e os 17 sindicatos representativos do pessoal. Previa-se que a Grécia apresentasse o plano revisto à Comissão em Abril de 1998.

(38) Na sequência de uma reacção negativa dos sindicatos, que rejeitaram as novas normas laborais propostas, a OA não pôde concluir o plano de reestruturação revisto, conforme previsto. No final de Março de 1998, a companhia foi objecto de uma grave crise social, que perturbou substancialmente as suas operações. Simultaneamente, a companhia estava aparentemente a enfrentar graves problemas de liquidez, uma vez que tinha de efectuar pagamentos antecipados das aeronaves encomendadas para a renovação da sua frota sem ter providenciado o financiamento respectivo, devido ao facto de as garantias do Estado não se encontrarem disponíveis. A crise social foi finalmente detida quando o Governo grego, em conformidade com a legislação grega, decidiu impor a aplicação das normas laborais propostas pela OA através da Lei n.º 2602/98, adoptada pelo Parlamento grego em 9 de Abril de 1998.

(39) Desde Fevereiro de 1998 que continuam a ter lugar contactos entre a Comissão, a Grécia e a OA, bem como intercâmbios de informação sobre todos os aspectos envolvidos na questão

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

(incluindo a revisão do plano de reestruturação). Esses contactos incluíram reuniões em, Atenas e Bruxelas em 19 de Fevereiro de 1998, 16 de Março de 1998, 30 de Abril de 1998, 5, 9, 22 e 29 de Junho de 1998.

(40) Em dois ofícios de 3 de Julho de 1998 e 6 de Julho de 1998, a Grécia submeteu à Comissão um programa de reestruturação revisto para a OA e informações suplementares sobre a observância dos compromissos e as questões adicionais identificadas pela Comissão no seu ofício de 4 de Dezembro de 1996.

VI

(41) Com base em todas as informações transmitidas pela Grécia na sequência do início do procedimento, nomeadamente por ofício de 28 de Maio de 1998, 3 e 6 de Julho de 1998, e comunicadas pessoalmente por ocasião de diversas reuniões, a situação dos compromissos e das questões adicionais identificadas pela Comissão, por um lado, e do plano de reestruturação revisto, por outro, é a seguinte.

Compromissos e questões adicionais identificados pela Comissão

(42) No que diz respeito aos compromissos enunciados no artigo 1.º da decisão inicial:

a) Compromisso assumido pelo Estado grego de se abster de interferir na gestão da OA para além do limite estrito do seu estatuto de accionista [alínea b) do artigo 1.º da decisão inicial]

i) No que se refere à nomeação dos membros do conselho de administração das filiais da OA, a Comissão recebeu garantias formais da Grécia que esta questão é da competência exclusiva da gestão da OA (questão 1).

ii) No que se refere à interferência constante de administração da OA na gestão diária da companhia (questão 2), a Comissão recebeu garantias formais da Grécia de que, nos termos da legislação grega, a missão do conselho de administração permanece limitada às orientações gerais da companhia.

iii) No que se refere ao processo administrativo de recrutamento pesado previsto pelos artigos 1.º a 24.º da Lei n.º 2190/94 (questão 3), a Comissão foi informada da Lei grega n.º 2527/97, que preconiza um procedimento de recrutamento derrogatório específico para o pessoal sazonal da OA. Neste contexto, a OA pode contratar directamente pessoal sazonal a partir de uma lista de reserva, sem qualquer procedimento adicional.

iv) No que se refere à aprovação das normas laborais aplicáveis ao pessoal da OA por decreto presidencial (questão 4), a Grécia confirmou formalmente à Comissão que este procedimento apenas foi aplicado uma vez no âmbito da Lei n.º 2271/94 e que, desde 31 de Janeiro de 1995, é aplicável o regime comum previsto no direito do trabalho grego. A Grécia acrescentou que, de qualquer modo, é prática corrente os parceiros sociais obterem a aprovação formal por parte do Estado dos seus acordos relativos a normas laborais através de uma disposição legislativa.

v) No que se refere ao regime especial previsto na Lei n.º 2366/95 para a OA (questão 5) e ao facto de a Lei n.º 2271/94 determinar as condições de trabalho para a OA e as condições de reforma voluntária (questão 6), este procedimento foi necessário para execução às alterações introduzidas pelo programa de reestruturação da OA. As disposições correspondentes da Lei n.º 2271/94 eram, efectivamente, um elemento essencial do plano.

vi) No que se refere à liberdade de a OA definir e organizar a sua rede (questão 7), a Grécia declarou que não estava a impor à OA a obrigação de explorar seis a sete pequenas rotas domésticas. Este facto foi ulteriormente confirmado pela própria OA, que informou ser plenamente livre de decidir as rotas que

pretende explorar ou não. Neste contexto, a companhia referiu que a reorganização da sua rede faz parte do acompanhamento da sua reestruturação e se processa com base em considerações comerciais.

vii) No que se refere às condições de transporte da imprensa (questão 8), a OA aplicou novas tarifas aumentadas a partir de 1 de Junho de 1998. Essas tarifas baseiam-se nas regras da IATA aplicáveis.

viii) No que se refere ao pagamento das dívidas respectivas do Estado grego e da OA (questão 9), a Grécia deu as informações e garantias seguintes:

— Com base num acordo formal entre a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil e a OA, todos os serviços prestados pela OA à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil são fornecidos em conformidade com a política comercial e de preços normal da OA. Foi efectuada a compensação mútua das dívidas respectivas da OA e da Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil. Neste contexto, a OA deve 1 290 milhões de dracmas à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil (essencialmente taxas de aterragem e de estacionamento passadas não pagas). Este montante será pago até 31 de Dezembro de 1998. Actualmente, a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil deve à OA uma quantia de 375 milhões de dracmas. Os tribunais gregos resolverão esta questão.

— Desde Janeiro de 1995 que a emissão de bilhetes para deslocações em serviço de funcionários do Governo grego obedece a condições comerciais e de preços normais.

— Todos os organismos estatais começaram a reembolsar as suas dívidas à OA. As administrações públicas já reembolsaram 5 780 milhões de dracmas e um montante estimado em 2 630 milhões de dracmas será pago mediante confirmação das quantias envolvidas. As administrações da segurança social e outros organismos estatais já reembolsaram 228 milhões de dracmas e um montante estimado em 1 220 milhões de dracmas será pago mediante confirmação das quantias envolvidas. Caso estes organismos não estejam em situação financeira que lhes permita pagar as suas dívidas remanescentes por questões orçamentais, o Estado assegurará os pagamentos correspondentes à OA. De qualquer modo, todas as dívidas estatais serão reembolsadas até 31 de Dezembro de 1998.

— As dívidas das entidades do sector privado que são colocadas sob a supervisão de entidades e empresas do sector público serão reclamadas pela OA aos tribunais gregos, de acordo com os procedimentos normais.

— As dívidas dos partidos políticos à OA no montante de 1 640 milhões de dracmas serão pagas nos termos do disposto na Lei n.º 2602/98, que preconiza o seu pagamento o mais tardar até 31 de Dezembro de 1999. Para esse efeito, os montantes em causa serão deduzidos dos financiamentos concedidos pelo Estado aos partidos políticos.

b) Compromisso de atribuir à OA um estatuto fiscal de sociedade anónima comparável ao das empresas gregas de direito comum [alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial]

— No que se refere ao âmbito da isenção fiscal mencionada na alínea 1) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 (questão 10), a Grécia confirmou por escrito à Comissão que esta disposição apenas é aplicável ao imposto sobre o rendimento excepcional que resulta, em 1994, do pagamento das dívidas da OA num montante de 427 000 milhões de dracmas.

— No que se refere ao âmbito da isenção fiscal prevista na alínea j) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 (questão 11), a Grécia

confirmou que esta disposição apenas era aplicável às imposições relacionadas com as operações de recapitalização da OA e não a outras formas de encargos respeitantes à concessão de garantias de empréstimo.

c) Compromisso assumido pelo Estado grego de tornar as convenções celebradas com a OA conformes com as disposições do terceiro pacote o mais tardar até 31 de Dezembro de 1994 [alínea d) do artigo 1.º da decisão]

No que se refere à entrada em vigor do decreto presidencial que extingue os direitos preferenciais da OA de explorar as rotas domésticas na Grécia continental (questão 12) e à eliminação do direito exclusivo da OA de explorar as rotas regulares internas na Grécia continental, nas quais não assegurava voos antes de 1 de Janeiro de 1993 ou em que deixou de assegurar voos a partir da referida data (questão 13), a Grécia remeteu para o Decreto Presidencial n.º 359 de 13 de Setembro de 1996, que entrou em vigor em 19 de Setembro de 1996. O referido decreto presidencial extingue formalmente todos os direitos preferenciais e/ou exclusivos da OA de explorar rotas domésticas na Grécia continental e rotas entre a Grécia e os países não membros do EEE.

d) Compromisso de se abster de conceder futuramente auxílios à OA sob qualquer forma, em conformidade com o direito comunitário [alínea e) do artigo 1.º da decisão inicial]

i) No que se refere aos auxílios inerentes aos 11 000 milhões de dracmas mencionados na alínea 12 a) do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 (questão 14) e ao tratamento fiscal preferencial das indemnizações por despedimento concedidas ao pessoal da OA, conforme previsto no n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 (questão 16A), a Grécia referiu que o custo do tratamento fiscal preferencial estava avaliado em 2 200 milhões de dracmas. Por ofício de 6 de Julho de 1998, a Grécia informou igualmente a Comissão que, atendendo ao facto de a Comissão considerar que estas medidas envolviam novos auxílios à OA, estava disposta a diminuir de 13 200 milhões de dracmas o montante da parcela remanescente da injecção de capital a pagar em conformidade com o plano de reestruturação aprovado pela Comissão em 1994.

ii) No que se refere ao auxílio previsto nas alíneas 1) e j) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 (questão 15), a Grécia mencionou o facto de o âmbito exacto das isenções fiscais ter sido clarificado e não envolver qualquer outro auxílio para além dos expressamente autorizados pela decisão inicial.

iii) No que se refere ao auxílio inerente à manutenção da isenção do pagamento das taxas de aterragem e de estacionamento pela OA nos aeroportos gregos após a notificação da decisão inicial (questão 16), a Grécia remeteu para o Decreto Presidencial n.º 138/97 de 13 de Junho de 1997, nos termos do qual a isenção de que gozava a OA nesta matéria por força do Decreto grego n.º DII/35502/15316 foi formalmente revogada. A Grécia mencionou igualmente o facto de o montante dos encargos devidos pela OA à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil desde 1 de Janeiro de 1995 vir a ser compensado pelas dívidas da Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil à OA (ver questão 9).

e) Compromisso de aceitar o princípio de que outras companhias para além da OA sejam autorizadas a assegurar rotas entre a Grécia e os Estados não pertencentes ao Espaço Económico Europeu e proceder às designações ou às designações múltiplas apenas com base nos méritos próprios a cada pedido [alínea o) do artigo 1.º da decisão]

No que se refere à entrada em vigor do decreto que revoga os direitos exclusivos da OA nesta matéria (questão 17), a Grécia remeteu para o citado Decreto Presidencial n.º 359 de 13 de Setembro de 1996, que entrou em vigor em 19 de Setembro de 1996. O referido decreto presidencial extinguiu todos os direitos exclusivos da OA de explo-

rar serviços entre a Grécia e os países não membros do EEE.

f) Compromisso de respeitar a definição de serviço aéreo não regular tal como decorre indirectamente das disposições do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e de não impor, em especial aos serviços não regulares, qualquer restrição [alínea r) do artigo 1.º da decisão inicial]

No que se refere à abolição das restrições em vigor à prestação de serviços não regulares para as ilhas gregas (questão 18), a Grécia remeteu para o Regulamento grego n.º D1/A/51328/2680 de 17 de Dezembro de 1997, que elimina o condicionalismo operacional inicialmente previsto pelo regulamento grego de 1 de Março de 1996 para o transporte de carga e é integralmente aplicável a todas as transportadoras aéreas comunitárias, incluindo a OA.

(43) No que diz respeito à questão da auto-assistência (questão 19), a Grécia mencionou a alteração do regulamento grego relativo ao procedimento de concessão de licenças de auto-assistência, adoptado em 4 de Novembro de 1997. Neste contexto, a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil está actualmente obrigada a dar resposta a qualquer eventual pedido no prazo de dois meses. Na ausência de resposta, a aprovação do pedido é automática e a Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil é por conseguinte obrigada a conceder a licença.

(44) Por outro lado, a Grécia informou a Comissão que a Cronus Airlines obteve numa licença de auto-assistência para os aeroportos de Tessalonica, Atenas e Heráclion. O pedido da Venus Airlines referente a Cós não teve de ser reexaminado, uma vez que a companhia cessou as operações de assistência em escala. Os pedidos pendentes da KAL, da Air Greece e da Avionic para os aeroportos de Heráclion, Rodes, Mtilini, Santorini e Tessalonica, que foram inicialmente recusados, são actualmente objecto de reexame. No que diz respeito ao pedido apresentado pela Lufthansa, a Grécia referiu que este está a ser analisado e que, no âmbito do procedimento aplicável e em conformidade com esse mesmo procedimento, foi submetido à companhia um pedido de auditoria do seu pessoal e equipamento.

(45) Finalmente, a Grécia informou a Comissão que a Directiva 96/67/CE relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade se encontra na sua fase final de aplicação e que os aeroportos que não se inserem no âmbito de aplicação da directiva permanecerão abrangidos pelo regime actualmente aplicável na Grécia. Em conformidade com esse regime, a auto-assistência é totalmente autorizada. Só podem ser recusadas licenças com base em condicionalismos de espaço e capacidade objectivos ou em considerações de segurança.

Plano de reestruturação revisto

(46) O plano de reestruturação revisto apresentado pelo Governo grego à Comissão abrange o período de 1998 a 2002. O plano tem em conta os resultados definitivos da OA para 1997 e os resultados preliminares para os primeiros meses de 1998. Esses resultados mostram que a posição da OA continuou a deteriorar-se comparativamente aos resultados contidos no relatório apresentado pelo Governo grego em 20 de Agosto de 1997. Enquanto esse relatório previa lucros líquidos da ordem dos 14 600 milhões de dracmas para 1997 (contra 19 600 milhões de dracmas previstos pelo plano de reestruturação), a OA registou efectivamente uma perda líquida de 6 800 milhões de dracmas. Esta perda de rentabilidade decorreu directamente de um aumento extraordinário dos salários concedidos para sanar conflitos laborais. Esse aumento traduziu-se num incremento de 19 % do custo da mão-de-obra em 1996 (+ 25 000 milhões de dracmas).

(47) O plano de reestruturação revisto não prevê quaisquer auxílios para além dos autorizados na decisão inicial. Porém, a fim de ter em conta a redução do montante remanescente do aumento de capital ainda não pago à OA para contrabalançar o novo auxílio de 13 200 milhões de dracmas (ver questões 15 e 16A), o plano revisto apenas prevê um aumento de capital de 21 800 milhões de dracmas em vez do montante inicialmente previsto de 35 000 milhões de dracmas.

(48) O plano revisto tem por objectivo garantir a viabilidade da companhia a longo prazo através da aplicação integral das medidas de reestruturação

previstas no plano inicial e da aplicação das medidas de reestruturação suplementares. As referidas medidas focam dois objectivos:

a) Reorganização da estrutura de custos da companhia

O plano baseia-se essencialmente nas novas normas laborais contidas na Lei n.º 2606/98 de 9 de Abril de 1998, que prevê novas condições de trabalho tendo em conta as recomendações de um relatório elaborado por Mc Kinsey. Essas condições incluem:

i) Congelamento geral de salários no período de 1998-2000 e aumento salarial limitado no período de 2001-2002.

ii) Introdução de condições em matéria de horários de trabalho para os membros das tripulações, em conformidade com as normas internacionais.

iii) Redução dos postos de trabalho (aproximadamente 1 000) e dos níveis hierárquicos (de 8 para 4).

iv) Suspensão de diversos subsídios concedidos a categorias específicas de pessoal.

v) Redução das horas extraordinárias, introdução de um horário flexível adaptado às necessidades operacionais da companhia, fusão de postos (pessoal de terra).

vi) Redução de pessoal da ordem das 1 300 unidades através de partidas naturais e redução de 30 % do pessoal sazonal.

Estas medidas permitirão à OA limitar os custos de exploração. A sua aplicação já foi iniciada.

b) Aumento dos rendimentos

Para além das novas condições de trabalho que terão um impacto positivo na produtividade da companhia e, logo, nos rendimentos, o plano prevê as seguintes medidas:

i) Melhoria e nova concepção dos produtos conjuntamente com a aplicação de uma nova política de comercialização.

ii) Redimensionamento da rede através do aumento das frequências e da introdução de operações do tipo plataforma de correspondência em Atenas. As frequências nas rotas potencialmente mais rentáveis serão aumentadas e os horários serão reformulados. Será interrompida a exploração de rotas pouco rentáveis.

iii) Incorporação na frota de novas aeronaves, melhor adaptadas às necessidades operacionais da OA e com uma melhor relação custo-benefício. O número de aeronaves da frota passará de 35 no início de 1998 para 40 em 2002.

Neste contexto, prevê-se que os rendimentos da OA acompanhem os níveis que serão alcançados por outras transportadoras aéreas do Sul da Europa cujos mercados são, embora em menor escala do que a OA, igualmente influenciados pelo tráfego turístico sazonal.

(49) O plano prevê igualmente uma reorganização a nível da companhia.

a) O papel de todas as actividades comerciais não principais será redefinido e estas serão gradualmente convertidas em filiais autónomas tendo em vista a consecução de melhores resultados. Entretanto, serão desenvolvidos planos comerciais para o serviço de manutenção, o serviço de assistência em escala e as operações de carga.

b) As actividades relacionadas com os serviços aéreos regulares serão desenvolvidas através de uma companhia específica, a Macedonian Airlines.

(50) O plano baseia-se num vasto programa de investimento que será realizado sem exigir novos capitais do accionista. O referido investimento abrange:

a) A aquisição de 12 novas aeronaves em substituição de outras mais antigas por um custo total de 980 milhões de dólares americanos:

— dois A340 serão incorporados na frota em Setembro e Outubro de 1998 e dois outros sê-lo-ão em 1999, em substituição de quatro B747 que serão retirados (para venda até 2000). Um outro A340 poderá ser incorporado na frota, dependendo de requisitos operacionais durante o período de reestruturação;

— oito B737 serão incorporados na frota em 2000.

b) A transferência para o novo aeroporto de Atenas em Spata, em 2001, por um custo previsto de 75 000 milhões de dracmas, das quais aproximadamente 35 000 milhões serão financiadas a título da compensação concedida pelo Estado grego pela perda de instalações no aeroporto de Hellenikon existente, que será encerrado aquando da entrada em funcionamento do aeroporto de Spata.

c) Investimentos adicionais nas infra-estruturas necessárias às operações actuais a um custo médio de 10 000 milhões de dracmas por ano.

(51) Os principais indicadores e rácios de projecções financeiras são os seguintes:

	1998	1999	2000	2001	2002
Indicadores financeiros					
Volume de negócios (milhões de GRD)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Restultado de exploração após dedução de impostos (milhões de GRD)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Lucro antes de impostos (milhões de GRD)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Dívida a longo prazo (milhões de GRD)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Indicadores operacionais					
Distância média de voo (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Coeficientes de carga	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Rendimentos [GRD/RPK ([1])] — Preços de 1998	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Número de trabalhadores (equivalente tempo inteiro)	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Número total de aeronaves	35	37	40	40	40
Capacidade média da rede	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

([1]) RPK: Revenue passenger per kilometre, receita passageiro por quilómetro.

	1998	1999	2000	2001	2002
Rácios financeiros					
Resultado de exploração / Volume de negócios	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Endividamento	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Rácios de produtividade					
ASK [1] / Número de trabalhadores	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Encargos com pessoal / ASK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Encargos pessoal navegante técnico / ASK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Encargos pessoal navegante comercial / ASK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Rácios de custos					
Custos de exploração da aviação / ASK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Encargos com pessoal / Custos de exploração totais	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Encargos pessoal navegante técnico / Custos de exploração da aviação	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Encargos pessoal navegante comercial / Custos de exploração da aviação	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

[1] ASK: Available seat per kilometre, lugar disponível por quilómetro.

(52) Os valores citados baseiam-se, nomeadamente, no pressuposto de que as receitas da aviação aumentarão 25,5 % durante a vigência do plano (de 269 000 milhões de dracmas em 1998 para 337 600 milhões de dracmas em 2002), ao passo que as receitas decorrentes da assistência em escala diminuirão 28,2 % (de 46 500 milhões de dracmas em 1998 para 33 300 milhões de dracmas em 2002), como consequência da liberalização desta actividade. Prevê-se que o resultado de exploração aumente para 21 200 milhões de dracmas em 1999, diminuindo ulteriormente para 1 600 milhões de dracmas em 2001 e estabilizando em 8 400 milhões de dracmas em 2002, em resultado dos investimentos significativos que serão realizados pela OA devido à sua transferência para Spata e à renovação da frota (aumento das despesas financeiras e com alugueres para exploração, encargos com juros e custos de depreciação). Os lucros antes de impostos seguirão por conseguinte a mesma tendência, permanecendo positivos durante a vigência do plano revisto.

(53) O plano revisto é completado por um plano de execução que estabelece o calendário das diversas medidas, os custos de execução e o calendário e montantes dos benefícios previstos.

(54) A Comissão nomeou, de harmonia com a Grécia, o consultor que verificou o relatório apresentado pelo Governo grego em 20 de Agosto de 1997 a fim de analisar a eficiência do plano de reestruturação revisto. O relatório de consultor foi apresentado à Comissão em 16 de Julho de 1998.

(55) Deduz-se do relatório que o plano revisto da OA é realista, devendo permitir-lhe recuperar a viabilidade a médio prazo.

(56) Prevê-se que a OA restabeleça a viabilidade em 1998, embora a companhia tenha tido de enfrentar custos extraordinários no valor de 15 000 milhões de dracmas devido a perturbações operacionais em Março-Abril de 1998. Os lucros líquidos (após dedução de impostos) aumentarão para 20 900 milhões de dracmas em 1999, atingindo assim níveis muito satisfatórios. Devido a um aumento substancial dos encargos financeiros com o programa de renovação da frota a à redução das receitas decorrentes da assistência em escala como consequência da cessação do monopólio da OA, o lucro líquido (após dedução de impostos) diminuirá e estabilizará em 3 900 milhões de dracmas no final do plano em 2002.

(57) A diminuição prevista do resultado líquido a partir de 2000 implica que, a fim de manter a sua viabilidade para além dessa data, a OA deverá:

— sustentar efectivamente os custos a um nível inferior, nomeadamente os custos da mão-de-obra, mantendo simultaneamente o nível actual de actividade durante a vigência do plano e para além dela. Neste contexto, o relatório do consultor salientou a necessidade de um sistema de informação da gestão melhorado, para que a gestão da OA receba permanentemente uma análise actualizada dos custos e receitas de exploração totais que lhe permita adaptar o plano revisto prevendo, se for caso disso, medidas adicionais. Essas medidas adicionais deverão contrabalançar qualquer deficiência a nível das receitas e reduzir ainda mais os custos da mão-de-obra;

— garantir que a compensação que a Grécia concederá pela perda de investimento no aeroporto de Hellenikon estará efectivamente disponível no prazo devido, para que possam ser realizados os investimentos previstos no aeroporto de Spata. Caso contrário, a companhia poderá expor-se a exigências de tesouraria mais significativas.

(58) À luz dos dados factuais acima resumidos, a Comissão está apta a proceder a uma avaliação definitiva deste caso.

APRECIAÇÃO JURÍDICA

VII

(59) Nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 2 do artigo 61.º do acordo, são incompatíveis com o mercado comum e com o acordo os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(60) Neste caso, é importante avaliar, à luz destas disposições:

a) As medidas de auxílio adoptadas e a adoptar pela Grécia a favor da OA, inicialmente autorizadas pela decisão de 7 de Outubro de 1994 e relativamente às quais a Comissão decidiu, em 30 de Abril de 1996, iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado. Essas medidas de auxílio incluem:

i) garantias de empréstimo concedidas até 7 de Outubro de 1994 à companhia em aplicação do artigo 6.º da Lei grega n.º 96/75,

ii) novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares americanos relativas a empréstimos a contrair até 31 de Dezembro de 1997 para a aquisição de novos aparelhos,

iii) cancelamento da dívida da companhia até um limite de 427 000 milhões de dracmas,

iv) conversão da dívida da companhia em capital num montante de 64 000 milhões de dracmas,

v) injecção de capital de 54 000 milhões de dracmas em três parcelas de 19 000, 23 000 e 12 000 milhões, respectivamente em 1995, 1996 e 1997.

b) As novas medidas de auxílio não notificadas concedidas pela Grécia a favor da OA e relativamente às quais a Comissão decidiu igualmente, em 30 de Abril de 1996, iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 93.º do Tratado, bem como a medida de auxílio adicional não notificada, identificada pela Comissão no decurso do referido processo. Essas medidas incluem:

i) o pagamento pelo Estado do custo da amortização do serviço militar e dos anos

de serviço antecedente bem como das indemnizações por despedimento pagas aos trabalhadores que aceitem a reforma antecipada até um montante de 11 000 milhões de dracmas, nos termos do disposto na alínea 12 a) do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94,

ii) isenções fiscais para o período de 1995 a 1997 e para as garantias de empréstimo, bem como isenções de encargos de natureza não fiscal susceptíveis de afectar os aumentos de capital, em conformidade com o previsto nas alíneas 1) e i) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94,

iii) a manutenção aparente da isenção do pagamento das taxas de aterragem e de estacionamento pela OA nos aeroportos gregos após a notificação da decisão inicial à Grécia,

iv) o tratamento fiscal preferencial das indemnizações por despedimento concedidas ao pessoal da OA que aceite a reforma antecipada, conforme previsto no n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94.

VIII

(61) No que se refere às medidas de auxílio inicialmente autorizadas e relativamente às quais a Comissão decidiu iniciar o processo, a Comissão considera que não subsistem dúvidas de que estas constituem auxílios estatais, afectando as trocas comerciais entre os Estados-membros e falseando a concorrência no mercado interno. Neste contexto, a Comissão remete para a sua apreciação, conforme exposta na decisão inicial.

(62) A Comissão considera que as derrogações previstas no n.º 2 do artigo 92.º do Tratado e no n.º 2 do artigo 61.º do Acordo EEE, bem como no n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 92 do Tratado e no n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 61.º do Acordo EEE, não são aplicáveis no caso em apreço. Neste contexto, a Comissão remete para a sua apreciação, conforme exposta na decisão inicial. A Comissão considera igualmente que a derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º respeitante aos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas regiões também não é aplicável no caso jacente. Neste contexto, a Comissão remete para a sua apreciação, conforme exposta na decisão inicial.

(63) No que respeita à derrogação prevista no n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado relativa aos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum, a Comissão remete para a decisão inicial que analisa se são cumpridos os critérios que lhe permitem afirmar se um auxílio à reestruturação de uma empresa pode ser considerado compatível com o mercado comum. A Comissão considerou, na referida decisão, que a compatibilidade desse auxílio com o mercado comum estava subordinada à observância pela Grécia dos 21 compromissos enunciados no artigo 1.º da mesma decisão. Tendo em conta a violação de vários desses compromissos pela Grécia e todas as questões adicionais relevantes associadas a este caso, a Comissão reexaminou a compatibilidade deste auxílio com o mercado comum.

(64) Para esse efeito, a Comissão analisou se todos os compromissos da decisão inicial são actualmente respeitados pela Grécia e se a situação da auto-assistência nos aeroportos gregos reflecte as garantias dadas pela Grécia na decisão inicial.

(65) No que se refere aos compromissos relativamente aos quais a Comissão identificou violações por parte da Grécia na sua decisão de iniciar o procedimento [alíneas b), c), d), e), o) do artigo 1.º da decisão inicial de 7 de Outubro de 1994] e no decurso do processo ulterior [alínea r) do artigo 1.º da decisão inicial de 7 de Outubro de 1994], a Comissão considera que, com base nas informações e garantias dadas pela Grécia, nomeadamente por cartas de 28 de Maio de 1998, 3 e 6 de Julho de 1998, todas as questões relacionadas com a observância desses compromissos se encontram sanadas (questões 1 a 18).

(66) No que se refere nomeadamente aos seguintes aspectos:

a) Procedimento administrativo pesado enunciado nos artigos 1.º a 24.º da Lei n.º 2190/94 (questão 3): a Comissão considera que a aplicação deste procedimento ao pessoal permanente não é inadequada para a gestão flexível do pessoal, uma vez que as necessidades desse tipo de pessoal são habitualmente previstas com antecedência. Em

contrapartida, o novo procedimento de derrogação que é actualmente aplicável ao pessoal sazonal prevê a flexibilidade necessária, permitindo simultaneamente uma certa transparência.

b) Condições de transporte da imprensa (questão 8): tendo em conta as garantias dadas pela Grécia, a Comissão verificou que as novas tarifas são estabelecidas pela OA, de acordo com a política comercial normal, e permitem à companhia cobrir os custos desta actividade (as novas tarifas traduzir-se-ão num aumento dos rendimentos correspondentes de 25 dracmas/TQT para 408 dracmas/TQT e o coeficiente de carga limite diminuirá de 110 % para 53,2 %).

c) Pagamento das dívidas respectivas da OA e do Estado grego (questão 9): a Comissão considera que o pagamento de todas as dívidas do Estado grego à OA é actualmente assegurado num lapso de tempo razoável.

d) Auxílios inerentes aos 11 000 milhões de dracmas previstos na alínea 12 a) do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 (questão 14) e aos 2 200 milhões de dracmas resultantes do tratamento fiscal preferencial das indemnizações por despedimento, conforme previsto no n.º 4 do artigo 2.º da Lei n.º 2271/94 (questão 16A): a Comissão considera que estas medidas constituem um auxílio estatal à OA incompatível com o mercado comum, nos termos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado. Porém, atendendo ao facto de, por um lado, a Grécia ter decidido unilateralmente reduzir o montante do aumento de capital remanescente a efectuar por um valor igual ao valor nominal deste auxílio e, por outro, a OA não ter beneficiado do montante remanescente do aumento de capital, uma vez que o pagamento das parcelas correspondentes previsto para Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997 ainda não se realizou, a Comissão considera que o benefício financeiro correspondente para a OA (capital e juro) será neutralizado. Neste contexto, o referido auxílio não terá exercido qualquer efeito na concorrência.

e) Auxílio previsto nas alíneas j-b) e i) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 (questão 15): a Comissão considera que, uma vez que a Grécia confirmou à Comissão que a isenção fiscal prevista nas alíneas j-b) e i) do artigo 1.º se limita às isenções autorizadas na alínea c) do artigo 1.º da decisão inicial, estas disposições não envolvem qualquer elemento de auxílio à OA.

f) Auxílio inerente à manutenção aparente da isenção do pagamento das taxas de aterragem e de estacionamento pela OA nos aeroportos gregos após a data da notificação da decisão inicial à Grécia (questão 16): a Comissão considera que, uma vez que se verificou uma compensação entre, por um lado, as taxas de aterragem e de estacionamento não pagas pela OA à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil nos aeroportos gregos e, por outro, as dívidas da Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil à OA e que a Grécia confirmou que a OA reembolsará até 31 de Dezembro de 1998 à Autoridade Grega responsável pela Aviação Civil o montante remanescente, estimado em 1 290 milhões de dracmas (incluindo juros), esta questão não envolve qualquer elemento de auxílio à OA.

(67) No que respeita aos demais compromissos relativamente aos quais a decisão inicial não identificou qualquer violação por parte da Grécia [alíneas a), f) a n), p), q), s) a u) do artigo 1.º], as informações de que dispõe a Comissão demonstram que a Grécia observou os referidos compromissos.

(68) Consequentemente, a Comissão considera que todos os compromissos enunciados na decisão inicial são neste momento plenamente respeitados pela Grécia.

(69) No que se refere à situação da auto-assistência nos aeroportos gregos, a Comissão considera, tendo em conta a alteração do regulamento relativo ao processo de concessão de licenças de auto-assistência, as informações comunicadas pela Grécia sobre os pedidos apresentados por transportadoras comunitárias e as garantias dadas pela Grécia na sua carta de 3 de Julho de 1998, que todos os aspectos da auto-assistência são efectivamente autorizados nos aeroportos gregos, de acordo com as garantias dadas na decisão inicial, e que esta questão se encontra actualmente sanada (questão 19).

(70) A Comissão considera todavia que o facto de a Grécia respeitar agora plenamente todos os com-

promissos não basta para garantir a compatibilidade do auxílio com o mercado comum. Consequentemente, impõe-se avaliar o efeito do incumprimento passado de alguns desses compromissos por parte da Grécia no interesse comum.

(71) O facto de o Estado ter continuado a interferir na gestão da OA para além dos limites estritos do seu estatuto de accionista não se traduziu numa transferência dos problemas da OA para os seus concorrentes. Por outro lado, este comportamento não trouxe qualquer tipo de vantagem para a OA. Em contrapartida, teve um impacto negativo em aspectos específicos do processo de reestruturação da companhia. Os mesmo princípio é válido para o facto de o Estado não ter conferido à OA o estatuto fiscal de sociedade anónima comparável ao das empresas gregas de direito comum.

(72) O facto de a OA ter recebido auxílios não autorizados num montante total de 13 200 milhões de dracmas poderia ter falseado a concorrência. Porém, o efeito cumulativo do facto de o montante remanescente da injecção de capital não ter sido ainda pago até à presente data e de vir a ser reduzido do mesmo montante neutraliza qualquer efeito de distorção da concorrência deste auxílio.

(73) O facto de o decreto presidencial que extingue os direitos preferenciais e exclusivos da OA de explorar as rotas aéreas domésticas na Grécia continental não ter entrado em vigor antes de 31 de Dezembro de 1994 não teve qualquer efeito prático nas condições de concorrência, uma vez que todas as rotas domésticas na Grécia continental já se encontravam abertas à concorrência.

(74) O facto de o decreto presidencial que extingue o direito exclusivo da OA de explorar serviços regulares internacionais para países não membros do EEE não ter entrado em vigor num prazo razoável não parece ter tido qualquer efeito prático nas condições de concorrência, uma vez que a Comissão não teve conhecimento de qualquer recusa de concessão de direitos de tráfego para a exploração dos referidos serviços por parte das autoridades gregas.

(75) O facto de terem subsistido determinados condicionalismos à exploração de voos não regulares para a Grécia após a adopção da decisão inicial é provável que tenha tido certos efeitos nas condições de concorrência. Porém, atendendo a que estes condicionalismos afectam apenas as operações para as ilhas gregas e aspectos específicos do transporte aéreo, o seu efeito nas condições de concorrência foi limitado. A Comissão considera, de qualquer modo, que estes efeitos limitados são contrabalançados pelo facto de a OA não ter recebido o montante remanescente da injecção de capital e não ter podido utilizar as garantias do Estado.

(76) Com base no que precede, a Comissão considera que o incumprimento passado de alguns dos compromissos por parte da Grécia não teve qualquer efeito no interesse comum ou teve efeitos limitados que foram largamente contrabalançados pelas consequências negativas do início do procedimento para a OA.

(77) Por outro lado, a Comissão verificou se o auxílio ainda constitui parte integrante de um programa de reestruturação global destinado a melhorar a situação financeira da OA que lhe permita, dentro de um prazo razoável, tornar-se viável e competitiva no ambiente em que opera.

(78) Neste contexto, a Comissão salienta que o Governo grego apresentou, em 6 de Julho de 1998, um programa de reestruturação revisto que abrange o período de 1998-2002, alargando assim o período da reestruturação para além do prazo previsto no plano inicial (1997). Foi necessária uma actualização do plano inicial e uma prorrogação do prazo de reestruturação para permitir à OA restabelecer a situação no que respeita à consecução dos objectivos previstos no plano inicial.

(79) O plano revisto não prevê quaisquer medidas de auxílio distintas das autorizadas pela decisão inicial e que não foram ainda concedidas à OA. Estas incluem um aumento de capital de 35 000 milhões de dracmas e as garantias do Estado no total de 378 milhões de dólares americanos, inicialmente previstas para utilização em empréstimos contraídos antes de 31 de Dezembro de 1997. Porém, conforme referido pela Grécia em ofício de 6 de Julho de 1998, o plano apenas prevê um aumento de capital de 21 800 milhões de dracmas, a fim de ter em conta os novos auxílios não autorizados concedidos à OA ao

abrigo da Lei n.º 2271/94. Por outro lado, no que respeita às garantias do Estado, o plano prevê que estas sejam utilizadas em empréstimos a contrair antes de 31 de Dezembro de 2000.

(80) O plano de reestruturação revisto redefine e intensifica os esforços a desenvolver pela OA em termos de controlo de custos e produtividade. Baseia-se em novas condições de trabalho que já são aplicáveis e permitirão à OA reduzir os custos da mão-de-obra e melhorar a produtividade do pessoal. Consequentemente, prevê-se que a produtividade da mão-de-obra aumente 16 % entre 1998 e 2002. Os rendimentos, que são actualmente muito reduzidos, aumentarão através do incremento das tarifas, da reestruturação da rede, da aplicação de um sistema de gestão de rendimento e da melhoria do produto. O plano prevê uma utilização intensiva da frota, embora o crescimento desta permaneça limitado a quatro aeronaves suplementares durante a vigência do plano. Porém, uma vez que o programa de renovação da frota incorporará aeronaves mais pequenas do que as actualmente utilizadas, o aumento de capacidade oferecido pela OA no EEE (+ 12 % de lugares disponíveis/quilómetro) não excederá o crescimento médio do mercado (20-22,5 %) ([1]).

(81) Em resultado do que precede, espera-se que a OA restabeleça a viabilidade em 1998. Graças ao aumento de receitas e à redução de custos, o plano permitirá à OA manter a viablilidade durante a vigência respectiva e fazer face aos importantes investimentos impostos pelo programa de renovação da frota e a transferência para o aeroporto de Spata.

(82) Se a aquisição de novas aeronaves (311 000 milhões de dracmas) será financiada conjuntamente através de reservas de tesouraria, empréstimos a longo prazo e contraídos junto de bancos comerciais e alugueres para exploração, a tranferência para o aeroporto de Spata sê-lo-á através dos meios libertos mantidos em reserva (40 000 milhões de dracmas) e de uma compensação a conceder pelo Estado devido à perda de investimentos no aeroporto de Hellenikon em resultado do encerramento desse aeroporto (estimada em 35 000 milhões de dracmas). No que diz respeito a essa compensação, a Grécia confirmou à Comissão por ofício de 3 de Julho de 1998 que a referida compensação não envolverá qualquer elemento de auxílio à OA, já que será concedida com base no direito comum grego e o montante a pagar corresponderá rigorosamente ao que qualquer companhia teria direito a receber numa situação semelhante. Por outro lado, a fim de dissipar as preocupações da Comissão no que se refere ao calendário desta compensação, a Grécia garantiu igualmente à Comissão que, com base no acordo a concluir entre a OA e o Estado grego, a compensação será paga de modo a coincidir com as despesas incorridas pela companhia devido à sua transferência para o aeroporto de Spata.

(83) Face aos investimentos no total de 346 000 milhões de dracmas que são necessários, em termos da viabilidade futura da companhia, no caso da renovação da forta e obrigatórios no caso da transferência para o aeroporto de Spata, uma vez que o aeroporto de Hellenikon será encerrado em 2001, a Comissão considera que, tendo em conta o novo auxílio não autorizado concedido à OA num montante de 13 200 milhões de dracmas, a injecção de capital de 21 800 milhões e as garantias do Estado no valor de 378 milhões de dólares americanos (ou 120 000 milhões de dracmas) são necessárias para manter os custos financeiros a um nível sustentável durante o período de vigência do plano revisto. No decurso deste, o rácio endividamento-fundos próprios permanecerá superior à média típica da indústria (atingindo 2,34 em 2002). Porém, isto está em conformidade com o montante significativo de investimentos que a OA deverá estar apta a apoiar, uma vez que os rendimentos e as receitas aumentarão substancialmente (o volume de negócios passará de 324 294 000 milhões de dracmas em 1998 para 380 626 000 milhões de dracmas em 2002).

(84) Neste contexto, atendendo ao nível razoável dos lucros previstos e à evolução do rácio endividamento-fundos próprios, a Comissão considera que o montante de auxílio aprovado pela decisão inicial é suficiente e não excessivo.

(85) No que se refere à aplicação efectiva do plano revisto, a Comissão tem a garantia da existência de um plano de execução circunstanciado que completa o plano revisto. Ao estabelecer o calendário das diversas medidas, os custos de execução e o calendário e montantes dos benefícios previstos, esse plano de execução reforça a credibilidade do plano revisto. A Comissão salienta todavia que o sistema de informação da gestão actualmente em vigor na OA não permite que a gestão da companhia receba constantemente informações adequadas que lhe permitam acompanhar os resultados da aplicação e adap-

([1]) Com base em estimativas da AEA.

tar ulteriormente o plano revisto, se for caso disso. Consequentemente, a Comissão tenciona verificar, com base num relatório pormenorizado a apresentar pela Grécia sobre esta matéria o mais tardar até 1 de Dezembro, se a gestão da OA dispõe de facto de um sistema de informação da gestão inteiramente operacional e adequado.

(86) Com base no que precede, a Comissão considera que o plano revisto constitui o enquadramento adequado para permitir à OA tornar-se viável até ao ano 2000 e manter essa viabilidade para além de referida data.

(87) Finalmente, a Comissão recorda a existência dos 21 compromissos assumidos pela Grécia no âmbito da decisão inicial que, conforme referido acima, são agora plenamente observados. Esses compromissos continuam a ser inteiramente aplicáveis durante o período abrangido pelo plano de reestruturação revisto, ou seja, até 31 de Dezembro de 2002, e são necessários para garantir a compatibilidade do auxílio com o mercado comum nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado.

(88) Porém, a fim de ter em conta o facto de o plano de reestruturação ter sido revisto e prorrogado para além de 1997 e de o referido plano dever permitir à OA ser viável até ao ano 2000, a Comissão considera que a eficácia da compatibilidade do auxílio com o mercado comum exige que as condições resultantes dos compromissos sejam actualizadas e especificadas. Para esse efeito:

a) O pagamento da segunda parcela de 7 800 milhões de dracmas ficará subordinado ao cumprimento de todas as condições impostas, a fim de garantir a compatibilidade do auxílio com o mercado comum, a aplicação efectiva do plano de reestruturação revisto e a consecução dos resultados previstos (nomeadamente no que respeita aos rácios de custo e produtividade enunciados na parte VI). O pagamento dessa parcela não será autorizado se as condições não forem respeitadas e/ou os objectivos do plano de reestruturação revisto não forem satisfeitos;

b) Pelo menos 10 semanas antes da autorização da segunda prestação prevista para 15 de Junho de 1999 e no final dos meses de Outubro de 1999, Março de 2000 e Outubro de 2000, a Grécia deverá apresentar à Comissão um relatório sobre a observância de todas as condições impostas para garantir a compatibilidade do auxílio, a execução do plano de reestruturação revisto e a consecução dos resultados previstos (nomeadamente no que respeita aos rácios de custo e produtividade enunciados na parte VI);

c) A Grécia derverá continuar a garantir que a OA não funcione como líder de preços nas rotas regulares Atenas-Estocolomo e Atenas--Londres no decurso do período abrangido pelo plano de reestruturação revisto. É desnecessário alargar o âmbito desta obrigação a outras rotas aéreas exploradas pela OA distintas das expressamente mencionadas na alínea p) do artigo 1.º da decisão inicial, uma vez que a Comissão não recebeu qualquer prova substancial de que as tarifas oferecidas pela OA noutras rotas suscitam preocupações em matéria de concorrência. No que se refere às rotas Atenas-Estocolomo e Atenas-Londres, a Comissão salienta que o compromisso assumido na alínea p) do artigo 1.º foi plenamente cumprido;

d) A Grécia deverá continuar a garantir que, durante o período abrangido pelo plano de reestruturação revisto, o número de lugares oferecidos pela OA nos voos regulares dentro do EEE, incluindo voos suplementares e sazonais e serviços entre a Grécia continental e as ilhas gregas, não exceda o oferecido pela OA no mercado do EEE em 1997 (7 792 243 lugares), tendo em conta, todavia, um eventual aumento proporcional ao crescimento do mercado em causa. O âmbito desta obrigação é alargado comparativamente à alínea s) do artigo 1.º da decisão inicial, a fim de incluir a capacidade oferecida pela OA nos voos domésticos para as ilhas gregas, reflectindo assim o facto de os aeroportos nas ilhas gregas já não estarem isentos da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2408/92. É desnecessário alargar mais o âmbito desta obrigação a serviços para países não membros do EEE, uma vez que a posição concorrencial da OA nestas rotas em relação à de outras transportadoras comunitárias não suscita qualquer problema. O número de rotas exploradas pela OA para

países não membros do EEE é limitado, bem como a oferta da OA nestas rotas. Por outro lado, a OA tenciona interromper a exploração de determinados serviços (Boston, Montreal, Toronto e Nairobi).

(89) Por outro lado, a Comissão confirma expressamente que as garantias do Estado no total de 378 milhões de dólares americanos para empréstimos a contrair antes de 31 de Dezembro de 2000 podem ser utilizados quer para a aquisição de aeronaves quer para a locação financeira de aeronaves, já que era essa a intenção da decisão inicial.

IX

(90) No que respeita às novas medidas de auxílio não notificadas e relativamente às quais a Comissão decidiu iniciar o processo bem como às medidas de auxílio adicionais não notificadas e identificadas no decurso do referido procedimento, a Comissão remete para a avaliação efectuada na parte VIII *supra* do cumprimento por parte da Grécia do compromisso de não conceder outros auxílios à OA sob qualquer forma (questões 14, 15, 16 e 16A).

(91) Neste contexto, a Comissão considera que os auxílios ilegais inerentes à alínea 12 a) do artigo 2.º e ao n.º 4 da Lei n.º 2271/94 são incompatíveis com o mercado comum. Porém, uma vez que os efeitos destes auxílios na concorrência serão neutralizados, a Comissão entende que a Grécia não deverá recuperar os referidos auxílios. Por outro lado, a Comissão considera que as disposições contidas na alíneas b) e i) do artigo 1.º da Lei n.º 2271/94 e a questão das taxas de aterragem e de estacionamento não pagas pela OA nos aeroportos gregos não envolvem qualquer elemento de auxílio à OA.

X

(92) As considerações expressas nas partes VIII e IX *supra* referem-se às preocupações manifestadas pela Comissão na sua decisão de 30 de Abril de 1996 relativa ao início do processo e pelos Estados-membros e terceiros interessados nos comentários que formularam ulteriormente.

(93) À luz do que precede, a Comissão considera que:

a) O auxílio concedido e a conceder pela Grécia à OA sob a forma de:

i) garantias de empréstimo concedidas até 7 de Outubro de 1994 à companhia em aplicação do artigo 6.º da Lei grega n.º 96/75,

ii) novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares americanos relativas a empréstimos a contrair até 31 de Dezembro de 2000 para a aquisição de novos aparelhos,

iii) cancelamento da dívida da companhia até um limite de 427 000 milhões de dracmas,

iv) conversão da dívida da companhia em capital num montante de 64 000 milhões de dracmas,

v) injecção de capital de 54 000 milhões de dracmas reduzida para 40 800 milhões de dracmas em três parcelas de 19 000, 14 000 e 7 800 milhões, respectivamente em 1995, 1998 e 1999, pode beneficiar da derrogação prevista no n.º 3, alínea c) do artigo 92.º do Tratado e no n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do Acordo EEE desde que as condições enunciadas nas alíneas a) a u) do artigo 1.º da decisão inicial sejam cumpridas bem como uma série de outras condições, a fim de garantir que o auxílio não afecte negativamente as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.

b) Os auxílios ilegais concedidos pela Grécia à OA nos termos da alínea 12 a) do artigo 2.º e do n.º 4 da Lei n.º 2271/94 são incompatíveis com o mercado comum. A Grécia não está obrigada a solicitar a recuperação destes auxílios,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O auxílio à reestruturação concedido e a conceder pela Grécia à Olympic Airways sob a forma de:

i) garantias de empréstimo concedidas até 7 de Outubro de 1994 à companhia nos termos do artigo 6.º da Lei grega n.º 96/75,

ii) novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares americanos relativas a empréstimos a contrair até 31 de Dezembro de 2000 para a aquisição de novos aparelhos,

iii) cancelamento da dívida da companhia até um limite de 427 000 milhões de dracmas,

iv) conversão da dívida da companhia em capital num montante de 64 000 milhões de dracmas,

v) injecção de capital de 54 000 milhões de dracmas reduzida para 40 800 milhões em três parcelas de 19 000, 14 000 e 7 800 milhões, respectivamente em 1995, 1998 e 1999,

é considerado compatível com o mercado comum e o Acordo EEE, nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 92.º do Tratado e do n.º 3, alínea c), do artigo 61.º do acordo, desde que:

a) a Grécia cumpra os compromissos mencionados nas alíneas a) a u) do artigo 1.º da decisão da Comissão de 7 de Outubro de 1994 relativa aos auxílios concedidos pelo Estado grego à companhia Olympic Airways;

b) a Grécia garanta que a OA não funciona como líder de preços nas rotas regulares Atenas-Estocolmo e Atenas-Londres durante o período de 1998 a 2002 inclusive;

c) a Grécia garanta que, até 2002 inclusive, o número de lugares oferecidos pela OA nos voos regulares dentro do EEE, incluindo voos suplementares e sazonais e serviços entre a Grécia continental e as ilhas gregas, não exceda o oferecido pela OA no mercado do EEE em 1997 (7 792 243 lugares), tendo em conta, todavia, um eventual aumento proporcional ao crescimento do mercado em causa;

d) a Grécia garanta que, até 1 de Dezembro de 1998, a OA terá aplicado um sistema de informação da gestão inteiramente operacional e adequado. A Grécia deve apresentar à Comissão um relatório sobre esta matéria até 1 de Dezembro de 1998.

2. O pagamento da segunda parcela de 7 800 milhões de dracmas ficará subordinado ao cumprimento de todas as condições impostas, a fim de garantir a compatibilidade do auxílio com o mercado comum, a aplicação efectiva do plano de reestruturação revisto e a consecução dos resultados previstos (nomeadamente no que respeita aos rácios de custo e produtividade enunciados na parte VI).

Pelo menos 10 semanas antes da autorização da segunda parcela prevista para 15 de Junho de 1999 e no final dos meses de Outubro de 1999, Março de 2000 e Outubro de 2000, a Grécia deverá apresentar à Comissão um relatório sobre a observância de todas as condições impostas para garantir a compatibilidade do auxílio, a execução do plano de reestruturação revisto e a consecução dos resultados previstos (nomeadamente no que respeita aos rácios de custo e produtividade enunciados na parte VI). O pagamento da segunda parcela não será autorizado se as condições não forem respeitadas e/ou os objectivos do plano de reestruturação revisto não forem satisfeitos.

Artigo 2

Os auxílios ilegais concedidos pela Grécia à OA nos termos da alínea 12 a) do artigo 2.º e do n.º 4 da Lei n.º 2271/94 são incompatíveis com o mercado comum e com o Acordo EEE por força do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e do n.º 1 do artigo 62.º do acordo.

Artigo 3

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 14 de Agosto de 1998

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão