II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 14 päivänä elokuuta 1998,

Kreikan Olympic Airwaysille myöntämästä tuesta

(tiedoksiannettu numerolla (K(1998) 2423)

(Ainoastaan kreikankielinen toisinto on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/332/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen, ja erityisesti sen 93 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta, ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on pyytänyt kyseisiä osapuolia edellä mainittujen artiklojen mukaisesti esittämään huomautuksensa [1], ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo, että:

TOSIASIAT

I

1. Komissio teki 7 päivänä lokakuuta 1994 päätöksen 94/696/EY [2] Kreikan Olympic Airwaysille myöntämästä tuesta (jäljempänä 'alkuperäinen päätös'), jonka mukaan Kreikan Olympic Airwaysille ('OA') jo myöntämä tuki ja tulevaisuudessa myöntämä tuki soveltui yhteismarkkinoille ja oli yhdenmukainen Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ('ETA-sopimuksen') kanssa perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Tukeen sisältyi:

a) siihen mennessä yritykselle 26 päivänä kesäkuuta 1975 annetun Kreikan lain N:o 96/75 6 artiklan mukaisesti myönnetyt lainavakuudet,

b) uusien koneiden hankintaan tarkoitettuihin, ennen 31 päivää joulukuuta 1997 sovittaviin lainoihin liittyvät yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoiset uudet lainavakuudet,

c) yrityksen velkataakan keventäminen 427 miljardilla Kreikan drakmalla,

d) yrityksen 64 miljardin drakman suuruisen velan muuntaminen osakepääomaksi,

e) 54 miljardin drakman suuruinen pääoman lisäys kolmena 19, 23 ja 12 miljardin drakman suuruisena eränä vuosina 1995, 1996 ja 1997.

2. Näistä viidestä tukitoimenpiteestä neljä viimeistä kuuluivat OA:n rakennemuutos- ja uudelleenrahoitussuunnitelmaan, josta oli alunperin ilmoitettu komissiolle. Komissio katsoi, että tuki helpottaisi lentoliikenteen kehtiystä yhteisön haja-

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

naisella reuna-alueella, joka oli yhteisön kehittymättömimpiä osia.

3. Päätöksen myönteisyys edellytti kuitenkin sitä, että Kreikka noudattaa 21:tä sitoumusta. Näihin kuuluivat:

a) sen hyväksyminen, että komissio tarkistuttaa tarvittaessa komission yhdessä Kreikan hallituksen kanssa valitsemalla riipumattomalla konsultilla suunnitelmasta saadut tärkeimmät tulokset ja tuen myöntämiseen liittyvien ehtojen noudattamisen (päätöksen 1 artiklan g kohta),

b) se, että Kreikan hallitus antaa komissiolle vuosittain vähintään neljä viikkoa ennen tammikuulle 1996 ja tammikuulle 1997 suunniteltujen pääoman lisäerien maksamista kertomuksen yrityksen rakennemuutossuunnitelman täytäntöönpanosta; komissiolla oli mahdollisuus tarkistuttaa kyseinen kertomus riippumattomalla konsultilla (päätöksen 1 artiklan h kohta).

II

4. Näiden säännösten mukaisesti ennen tammikuulle 1996 suunnitellun pääoman lisäyksen toisen erän (23 miljardia Kreikan drakmaa) maksamista Kreikka toimitti komissiolle 12 päivänä joulukuuta 1995 suunnitelman täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen. Komissio tutki tämän kertomuksen ja edellä mainittujen ehtojen noudattamisen riippumattoman konsultin avustuksella.

5. Tarkasteltuaan kertomusta ja edellä mainittujen ehtojen noudattamista ja ottaen huomioon Kreikan 16 päivänä huhtikuuta 1996 lähettämässä kirjeessä esittämän kannan komissio hyväksyi 30 päivänä huhtikuuta 1996 päätöksen, jolla se aloitti perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn komission alkuperäisen päätöksen mukaisesti myönnettyjen tukien samoin kuin sen havaitsemien uusien ja ilmoittamatta jätettyjen tukien osalta.

6. Menettelyn aloittamiseen alunperin myönnettyjen tukien osalta vaikutti useiden alkuperäisen päätöksen 1 artiklan mukaisten sitoumusten rikkominen. Komissio toi esiin laiminlyöntejä seuraavien sitoumusten osalta:

a) Sitoumus olla jatkossa puuttumatta OA:n johtamiseen muuten kuin yksinomaan osakkeenomistajan ominaisuudessa (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan b kohta)

Komission havaintojen mukaan Kreikan hallitus oli puuttunut jatkuvasti ja aiheetta yrityksen johtamiseen:

i) Hallitus näytti nimittävän suoraan OA:n viiden tytäryhtiön hallituksen jäsenet, vaikka tämä tehtävä kuului juridisesti OA:n hallituksen kahdelle edustajalle (jäljempänä 1 kohta).

ii) Valtion ainoana osakkeenomistajana nimittämillä OA:n hallituksen jäsenillä näytti olevan taipumus puuttua jatkuvasti ja odottamattomalla tavalla yrityksen päivittäiseen johtamiseen, erityisesti henkilöstön nimitysasioissa. Hallituksen tiheät kokoontumiset ja sen jäsenten jatkuva vaihtuvuus olivat komission mielestä erityisen selkeä osoitus tästä (jäljempänä 2 kohta).

iii) Yrityksen rakennemuutossuunnitelman täytäntöönpanoa varten annetun Kreikan lain N:o 2271/94 soveltamisesta johtuva OA:n asema ei ollut vieläkään verrattavissa yksityisen yrityksen asemaan henkilöstöhallintoon liittyvissä kysymyksissä. Kyseisen lain 4 artiklan 4 kohdassa säädetään nimenomaisesta poikkeuksesta OA:n ja sen tytäryhtiöiden vapauttamiseksi julkisia yrityksiä koskevan lainsäädännön soveltamisesta siltä osin kuin ne kuuluvat lain 2190/94 1–24 artiklan soveltamisalaan. Komissio katsoi, että nämä säännökset aiheuttivat hankalan hallinnollisen palvelukseenottokäytännön, joka ei sovellu OA:n kaltaisen yrityksen henkilöstöhallintoon, ja että tämä poikkeus oli osoitus yrityksen johtamisen yhtä avainaluetta koskevan valtion valvonnan jatkumisesta (jäljempänä 3 kohta).

Lisäksi lain 227/94 4 artiklan 2 kohdassa säädettiin, että OA:n henkilöstön työehdot ”hyväksytään asetuksella liikenneministerin ehdotuksesta sen estämättä mitä lain 2224/1994 8 artiklan 3 kohdassa säädetään”. Vallitsi kuitenkin epätietoisuus siitä, sovellettiinko tätä menettelyä tammikuun 31 päivän 1995 jälkeen. Lain 2271/94 samassa artiklassa säädettiin lisäksi selväsanaisesti, että joulukuussa 1994 OA:n ja matkustamohenkilökunnan edustajien välillä tehdyt työskentelyehtoja koskevat sopimukset, samoin kuin kaikki näitä kysymyksiä koskevat tulevat sopimukset, hyväksytään myös asetuksella liikenneministerin ehdotuksesta. Kreikkalaisiin yrityksiin sovellettavan yleisen lainsäädännön muodostavan Kreikan lain 2224/1994 8 artiklan 3 kohdassa säädetään kuitenkin, että eri työmarkkinaosapuolet hyväksyvät yhdessä yritysten henkilöstön työkentelyehdot ilman valtion minkäänlaista asiaan puuttumista, minkä jälkeen niistä ilmoitetaan työministeriöön (jäljempänä 4 kohta).

Lopuksi voidaan mainita, että edellä mainitun Kreikan lain 2271/94 4 artiklan 4 kohdan samoin kuin lain N:o 2271/94 jälkeen joulukuussa 1995 annetun lain 2366/95 täsmälliseen soveltamisalaan liittyi epävarmuutta. Näytti siltä, että laissa 2366/95 säädettiin tietyistä OA:n henkilöstöä koskevista erityisjärjestelyistä, jotka herättivät epäilyjä siitä, että OA ei nauttisi Kreikan hallitukseen nähden juridisessa mielessä samanlaisesta itsenäisyydestä kuin osakeyhtiöt (jäljempänä 5 kohta).

iv) Se, että laissa 2271/94 määritetään OA:n henkilöstön vapaaehtoiseläkkeelle jäämisen ehdot ja yrityksen sisäiset työskentelyehdot, oli jo sinänsä puuttumista yrityksen asioihin. Itse asiassa siitä alkaen, kun alkuperäisestä päätöksestä oli ilmoitettu Kreikan viranomaisille, OA:ta olisi pitänyt hallita ainoastaan yleiseen Kreikan lainsäädäntöön kuuluvilla Kreikan laeilla, tarvittaessa täydennettynä yrityksen sisäisillä sopimuksilla, erityisesti työoikeuteen ja sosiaaliturvaan liittyvissä kysymyksissä. Päätöksen noudattamatta jättäminen kävi selvästi ilmi vapaaehtoista palveluksesta eroamista koskevissa korvauksissa, joita on lain 2271/94 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti korotettu 25 prosenttia tavallisesti maksettaviin korvauksiin verrattuna ja joiden lisäksi maksettiin kahden kuukauden palkkaa vastaava summa (jäljempänä 6 kohta).

v) OA ei näyttänyt edelleenkään olevan täysin vapaa määrittämään tai järjestelemään reittiverkostoaan. Näin ollen kotimaan tytäryhtiön, Olympic Aviationin, oli liikennöitävä 6–7 pientä kannattamatonta lentoyhteyttä mannermaan ja Kreikan saarien välillä, sillä näitä koskevia julkisen palveluiden velvoitteita ei ollut pantu täytäntöön yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) 2408/92 [1] mukaisesti (jäljempänä 7 kohta).

vi) OA kuljetti kreikkalaisia lehtiä erittäin edullisesti toiminnasta aiheutuviin kustannuksiin verrattuna. Vaikka Kreikan hallitus ei muodollisesti asettanut OA:lle tätä velvoitetta (kustannukset on arvioitu 1,5 miljardiksi Kreikan drakmaksi vuodessa), komission mielestä tällaista poikkeavaa tilannetta ei kestäisi yksikään todellista itsenäistä johtamistapaa toteuttava yritys (jäljempänä 8 kohta).

vii) Kreikan hallitus ja siviili-ilmailualan viranomaiset olivat pidättyneet maksamasta OA:n niiden virkamiehille, virkailijoille ja poliittiselle henkilöstölle varaamia lentolippuja. Kyseessä oli usean miljardin Kreikan drakman suuruinen velka. Komissio katsoi velan maksamatta jättämisen olevan osoitus Kreikan valtion ja sen kansallisen lentoyhtiön jatkuvasta riippuvuussuhteesta (jäljempänä 9 kohta).

b) Sitoumus antaa OA:lle yleisen oikeuden piiriin kuuluvien kreikkalaisten yritysten verotuksellista asemaa vastaavan osakeyhtiön verotuksellinen asema, lukuun ottamatta kuitenkaan pääomarakenteen vahvistamiselle mahdollisesti määräytyvistä veroista vapauttamista, josta määrätään alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohdassa (katso alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohta)

[1] EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8.

i) Kreikan lain 2271/94 1 artiklan 1 kohdassa säädettiin OA:n ja Olympic Aviation SA:n tilikausien 1994, 1995, 1996 ja 1997 voittojen vapauttamisesta kaikista veroista ja julkisista maksuista siltä osin kuin ne johtuivat pääasiassa taseen uudelleenjärjestelystä hyväksytyn tervehdyttämissuunnitelman mukaisesti ja sillä edellytyksellä, että voitto sijoitettiin yrityksen pääomarakenteen uudelleenjärjestelyihin ja sen rakennemuutokseen. Tämä meni paljon pidemmälle kuin alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohdassa myönnetty vapautus. Koska yrityksen 64 miljardin drakman suuruisen velan muuntamisella osakepääomaksi ja erilaisilla yhteensä 54 miljardin drakman suuruisilla pääoman lisäyksillä ei ollut mitään välittömiä vaikutuksia yritysten verotukseen, kyseinen verovapautus koski ainoastaan velkojen mitätöimisestä johtuvan satunnaisen voiton verotusta – yksin vuonna 1994 OA:n velkoja mitätöitiin yhteensä 427 miljardin drakman arvosta. Komissio katsoi, että lain 2271/94 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen yleisluontoisuuden takia OA:n ei voitu katsoa nauttivan yleiseen oikeuteen kuuluvien kreikkalaisten yritysten verotuksellista asemaa vastaavasta osakeyhtiön verotuksellisesta asemasta vuosina 1995, 1996 ja 1997 (jäljempänä 10 kohta).

ii) Sama koski lain 2271/94 1 artiklan j kohdassa säädettyä vapautusta, jonka perusteella OA vapautettiin kaikista palkkioiden maksuista, veroista tai valtiolle tai kolmansille osapuolille maksettavista maksuista sekä kaikista muista ylimääräisistä maksuista, jotka johtuivat Kreikan myöntämistä lainavakuuksista ja pääomalisäyksistä (9 kohta). Alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohdassa myönnetty vapautus koski yhtäältä ainoastaan veroja eikä kaikkia mahdollisia yritykselle aiheutuvia maksuja, ja toisaalta yksinomaan pääomarakenteen vahvistamista eikä valtion myöntämiä lainavakuuksia (jäljempänä 11 kohta).

c) Kreikan valtion sitoumus saattaa sen OA:n kanssa tekemät sopimukset yhdenmukaisiksi kolmannen vapauttamista koskevan toimenpidekokonaisuuden [1] kanssa 31 päivään joulukuuta 1994 mennessä (päätöksen 1 artiklan d kohta)

i) Asetus, jolla lopetettiin OA:n 31 päivään joulukuuta 1995 saakka nauttima etuoikeus Kreikan mantereen sisäisen lentoliikenteen harjoittamisessa, ei ollut tullut voimaan. Komission näkemyksen mukaan kansallisen, asetuksen (ETY) N:o 2408/92 kanssa ristiriitaisen lainsäädännön voimassa pitäminen esti Kreikkaa noudattamasta edellä mainittua sitoumusta (jäljempänä 12 kohta).

ii) Vaikutti myös siltä, ettei Kreikan valtio ollut vieläkään lopettanut OA:n etuoikeutta liikennöidä niitä Kreikan mantereen sisäisiä säännöllisiä lentoyhteyksiä, jotka eivät olleet käytössä ennen 1 päivää tammikuuta 1993 tai joita se ei ollut liikennöinyt kyseisen päivämäärän jälkeen, erityisesti kausiluonteisia reittejä. Komissio katsoi tämän estävän edellä mainitun sitoumuksen noudattamisen sekä alkuperäisen päätöksen 1 artiklan u kohdan mukaisen sitoumuksen noudattamisen; kyseisessä kohdassa todetaan, että asetuksen (ETY) N:o 2408/92 5 artiklan perusteella Kreikan hallitus ei saa myöntää OA:lle mitään etuoikeuksia niihin Kreikan mantereen sisäisiin säännöllisiin lentoyhteyksiin, joita ei liikennöity ennen 1 päivää tammikuuta 1993 tai joita OA ei ole liikennöinyt jatkuvasti kyseisen päivämäärän jälkeen (jäljempänä 13 kohta).

d) Sitoumus olla yhteisön lainsäädännön mukaisesti myöntämättä OA:lle lisätukea missään muodossa (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan e kohta)

i) Kreikan lain 2271/94 2 artiklan 12 kohdan a alakohdassa säädetään, että "sotilaallisten palvelujen kustannukset ja 2

[1] Neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92 lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista, EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1; neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92 (katso tekstiosa), neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92 lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista, EYVL L 240, 24.8.1992, s. 15.

kohdassa mainitut aikaisempina vuosina suoritettujen palvelujen kustannukset sekä 4 kohdassa ja 7 kohdan b alakohdassa määrätyt korvaukset maksetaan valtion tulo- ja menoarviosta 11 miljardiin drakmaan asti". Komissio piti tätä 11 miljardin Kreikan drakman suuruista summaa tukena, koska valtio otti suoraan vastatakseen kuluista, jotka tavallisesti lankeaisivat OA:n maksettavaksi. Tällainen tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua kansainvälisen lentoliikenteen alalla, koska edut kohdistuvat yksinomaan OA:lle. Siten se on perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa ja sopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuke (jäljempänä 14 kohta).

ii) Kuten edellä mainittiin, OA oli vapautettu kaikista veroista ja julkisista maksuista vuosina 1995, 1996 ja 1997. Se oli myös vapautettu kaikista lainavakuuksiin liittyvistä veroista ja maksuista. Komissio katsoi, että nämä erityisesti OA:lle suunnitellut toimenpiteet muodostivat uuden valtiontuen, sillä kuten aikaisemmin todettiin, niistä ei mitenkään säädetty alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohdassa (jäljempänä 15 kohta).

iii) OA ei ollut maksanut Kreikan lentokenttien laskeutumis- ja pysäköintimaksuja sen jälkeen, kun alkuperäisestä päätöksestä oli ilmoitettu Kreikalle. Vaikka yritystä ei muodollisesti olut vapautettu näistä maksuista ja ne näkyivät yrityksen taseessa velkana, tätä 16 päivänä syyskuuta 1994 annetun Kreikan asetuksen N:o DII/C/35502/15316 5 artiklan 1 ja 2 kohdan perusteella OA:lle myönnettyä vapautusta ei myöskään muodollisesti oltu kumottu (jäljempänä 16 kohta).

e) Sitoumus hyväksyä periaate, jonka mukaan muut lentoyhtiöt kuin OA ovat oikeutettuja liikennöimään Kreikan ja Euroopan talousalueeseen kuulumattomien maiden välisiä reittejä, ja jonka mukaan muu lentoyhtiö tai muut lentoyhtiöt valitaan ainoastaan kuhunkin pyyöntöön liittyvien ansioiden perusteella (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan o kohta).

Asetus, jolla lopetettiin OA:n nauttimat etuoikeudet harjoittaa Kreikan lipun alla kansainvälistä säännöllistä lentoliikennettä Kreikan ja Euroopan talousalueeseen kuulumattomien maiden välillä (matkustaja-, rahti- ja postilennot), ei ollut tullut voimaan. Kyseessä on sama asetus, jolla lopetettiin OA:n etuoikeudet Kreikan sisäisiin lentoyhteyksiin (mainittu edellä c kohdan i alakohdassa). Komissio katsoi, että tämä viivästys alkuperäisestä päätöksestä ilmoittamisen jälkeen rikkoi edellä mainittua sitoumusta (jäljempänä 17 kohta).

7. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että vaikka OA:n toiminta näyttikin elpyvän varsin tyydyttävästi sen suunnitelman mukaisesti, johon alkuperäinen päätös perustui, Kreikan hallitus oli jättänyt noudattamatta useita myönteisen tukipäätöksen edellyttämiä sitoumuksia. Noudattamatta jättäiminen herätti epäilyksiä sen suhteen, oliko tuki edelleen yhdenmukainen perustamissopimuksen 92 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan kanssa. Uudet olosuhteet horjuttivat alkuperäisellä päätöksellä saavutettua tasapainoa. Tämä asetti tuen myöntämisen kyseenalaiseksi. Komissio katsoi tässä yhteydessä, että sen on tutkittava tuki uudelleen, jotta voitaisiin tehdä uusi ja tarvittaessa 7 päivänä lokakuuta 1994 tehdystä päätöksestä poikkeava päätös.

8. Menettelyn aloittamiseen vaikuttivat myös vakavat epäilyt uusien ja ilmoittamatta jätettyjen tukien yhdenmukaisuudesta perustamissopimuksen 92 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan kanssa. Komission epäilyjä herättivät Kreikan valtion maksama 11 miljardin drakman suuruinen summa, verovapautukset vuosina 1995–1997 ja lainavakuuksien osalta, vapautukset muista kuin verokustannuksista, jotka todennäköisesti vaikuttavat pääoman lisäyksiin sekä mahdolliset vapautukset laskeutumis- ja pysäköintimaksuista.

9. Komissio ilmoitti Kreikalle 31 päivänä toukokuuta 1996 lähetetyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely ja pyysi Kreikkaa muodollisesti esittämään huomautuksensa. Kirjeessään komissio muistutti Kreikkaa myös siitä, että perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti mitään tukitoimia ei voida saattaa

voimaan ennen kuin kyseinen menettely on saatettu päätökseen. Tällä perusteella 23 ja 12 miljardin Kreikan drakman suuruisia jäljellä olevia pääoman lisäeriä ei voida suorittaa ja jäljellä olevia 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoisia valtiontakauksia ei voida myöntää. Kirje julkaistiin *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ([1]), ja myös muita jäsenvaltioita sekä asianosaisia pyydettiin esittämään huomautuksensa.

III

10. Vastauksena komission 31 päivänä toukokuuta 1996 päivättyyn kirjeeseen, jolla se ilmoitti Kreikalle päätöksestään aloittaa menettely, Kreikka esitti huomautuksensa 1 päivänä heinäkuuta 1996 lähetetyssä kirjeessä.

11. Ensinnäkin Kreikka väitti, että alun perin vuonna 1994 hyväksyttyjä tukia koskevan menettelyn aloittamisesta huolimatta sillä oli oikeus toteuttaa pääoman lisäykset vuosien 1995, 1996 ja 1997 osalta. Alkuperäisen päätöksen 1 artiklan i kohdassa säädetään, että Kreikka on sitoutunut olemaan toteuttamatta näitä pääoman lisäyksiä ainoastaan jos uudelleenjärjestelysuunnitelman tavoitteita ei ole saavutettu eikä siinä mainita mitään sitoumusten noudattamatta jättämisestä.

12. Toiseksi Kreikka esitti yksityiskohtaiset huomautukset sitoumusten noudattamisen edellyttämistä seikoista.

13. Menettelyn aloittamisen jälkeen Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja Tanskan hallitus sekä asianosaiset osapuolet, joihin kuuluvat British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, Kansainvälinen lentoyhtiöiden liitto IACA (International Air Carrier Association), Euroopan yhteisön lentoyhtiöiden liitto ACE (European Community Air Carrier Association) ja Saksan reittilentoyhtiöiden liitto ADL esittivät tätä tapausta koskevat huomautuksensa. OA:n esittämiä huomautuksia lukuun ottamatta kaikissa huomautuksissa hyväksyttiin komission päätös aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely ja otettiin esille joukko kyseisessä päätöksessä ilmaistuihin epäilyksiin liittyviä kysymyksiä.

14. Valtiot korostivat huomautuksissaan, että perustamissopimuksen sääntöjä valtiontuista on noudatettava tiukasti lentoliikenteen yhteismarkkinoiden kiristyessä kolmannen vapauttamista koskevan toimenpidekokonaisuuden voimaantulon johdosta 1 päivänä tammikuuta 1993. Tämän perusteella on varmistettava tehokkaasti niiden sitoumusten noudattaminen, jotka takaavat tuen soveltumisen yhteismarkkinoille. Menettely on aloitettava silloin, kun jäsenvaltio ei noudata näitä sitoumuksia, kuten esillä olevassa tapauksessa on käynyt. Tässä tapauksessa rikottiin 7 päivänä lokakuuta 1994 tehdyllä komission päätöksellä aikaansaatu tasapaino. Erityisesti sitoumus olla myöntämättä lisätukea on hyvin tärkeä ehto. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus lisäsi, että jos Kreikka ei todellakaan ole noudattanut sitoumuksia, alunperin myönnetyt tuet olisi perittävä takaisin. Tanskan hallitus puolestaan korosti, että erivapauksien myöntäminen uusille tukitoimille ei ole mahdollista, sillä ne eivät voi täyttää markkinataloussijoittajaa koskevan periaatteen ehtoja. Ei myöskään ole olemassa mitään sellaisia poikkeuksellisia ja ennakoimattomia OA:n ulkopuolisia olosuhteita, jotka voisivat oikeuttaa tällaisiin uusiin tukitoimiin.

15. Nämä näkemykset esiintyvät myös eriasteisina asianosaisten kolmansien osapuolten tekemissä huomautuksissa. Nämä huomautukset sisältävät myös Kreikan sitoumusten noudattamatta jättämistä koskevia lisäseikkoja.

16. OA:ta lukuun ottamatta kaikki asianosaiset osapuolet arvostelivat Olympic Airwaysin monopoliasemaa Kreikan lentokentillä kolmannen osapuolen tarjoamien huolintapalvelujen osalta. Monopoli heikentää palvelujen laatua ja nostaa hintoja. Lisäksi osapuolet väittivät, että OA tarjoaa huomattavasti parempaa palvelua omille lennoilleen kilpailijoille tarjottuun palveluun verrattuna ja syrjii siten selvästi kilpailijoitaan. SAS vaati maahuolintapalvelujen välitöntä vapauttamista Kreikassa komission alkuperäisen päätöksen mukaisen tasapainon palauttamiseksi.

([1]) Katso ensimmäinen alaviite sivulla 1.

17. Eräät osapuolet totesivat, että vastoin Kreikan antamaa alkuperäisen päätöksen edellyttämää vahvistusta omahuolintaa ei ole käytännössä täysin vapautettu Kreikassa. Lufthansa ilmoitti, että se ei ole saanut mitään vastausta Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisilta tammikuun 1996 jälkeen sen Ateenan–Hellenikon lentokentällä tapahtuvaa omahuolintaa koskeneeseen lupahakemukseen. British Airways mainitsi jatkuvista vaikeuksista lentojen tehokkaassa omahuolinnassa.

18. Lufthansa ilmoitti lisäksi OA:n saaman tuen vääristävän kilpailua Saksan ja Kreikan välisillä reiteillä, koska OA on laskenut hintoja näillä reiteillä.

19. ACE vaati Kreikan saaria koskevan erivapauden lakkauttamista kolmannen vapauttamista koskevan toimenpidekokonaisuuden mukaisesti ja komission alkuperäisen päätöksen mukaisen tasapainon turvaamiseksi.

20. ADL totesi, että yhteisön lentoliikenteen harjoittajien järjestämiin muiden jäsenvaltioiden ja Kreikan saarien välisiin tilauslentoihin liittyy merkittäviä rajoituksia Kreikan 1 päivänä maaliskuuta 1996 antaman asetuksen vuoksi. Nämä liikenteenharjoittajat eivät voi tästä johtuen myydä yksisuuntaisia matkalippuja eivätkä kuljettaa rahtia lukuun ottamatta maatalous- ja painotuotteita. ADL painotti edelleen, että nämä rajoitukset eivät koske OA:ta. Se vaati myös kolmannen vapauttamista koskevan toimenpidekokonaisuuden soveltamista Kreikan saariin.

21. OA:n tekemät huomautukset olivat samankaltaisia Kreikan esittämien huomautusten kanssa.

22. Kaikki nämä huomautukset on annettu Kreikalle tiedoksi 30 päivänä kesäkuuta 1996 päivätyllä kirjeellä.

IV

23. Muiden asianosaisten osapuolten huomautuksista nousi esille vielä kaksi seikkaa, jotka kyseenalaistivat edelleen alkuperäisen päätöksen tasapainon:

a) Kreikan 1 päivänä maaliskuuta 1996 antamassa asetuksessa säädetyt rajoitukset Kreikan saarille suuntautuvan muun kuin säännöllisen lentoliikenteen osalta eivät ole yhdenmukaisia Kreikan sitoumuksen kanssa noudattaa muusta kuin säännöllisestä lentoliikenteestä annettua määritelmää sellaisena kuin se johtuu välillisesti asetuksen (ETY) N:o 2408/92 säännöksistä; erityisesti sitoumus olla määräämättä mitään rajoituksia muulle kuin säännölliselle liikenteelle, esimerkiksi paluumatkojen ”vain istumapaikka” -määräyksiä koskevia kieltoja, rahdin tai postin kuljettamiskieltoja tai perilläoloaikaa koskevia vähimmäisvaatimuksia (komission alkuperäisen päätöksen 1 artiklan r kohta). Komissio oli lisäksi huolissaan siitä, että nämä rajoitukset eivät koske OA:ta, joka hyötyisi täten syrjintää sisältävästä suosituimmuusjärjestelystä (jäljempänä 18 kohta).

b) Vaikka alkuperäisen päätöksen 1 artikla ei sisällä erityistä Kreikan tekemää sitoumusta omahuolinnasta Kreikan lentokentillä, alkuperäisessä päätöksessä todetaan, että ”komissio ottaa huomioon Kreikan viranomaisten vakuutukset siitä, että kaikenlainen omahuolinta sallitaan näillä lentokentillä” vaihtoehtona OA:n monopoliasemassa olevalle kolmannen osapuolen huolintapalvelulle, jonka laatu on heikko. Komissio otti tämän vakuutuksen huomioon arvioidessaan tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.

Esiin tulleiden käytännön ongelmien takia ja koska jopa useilta yhteisön lentoliikenteen harjoittajilta puuttuu lentojen omahuolintamahdollisuus Kreikan lentokentillä, komissio katsoo, ettei omahuolinta ole käytännössä täysin sallittu Kreikan lentokentillä. Tästä saatiin lisätodisteita, kun Kreikan lentoyhtiöiden liitto (Association of Greek airlines) toimitti komissiolle 11 päivänä kesäkuuta 1996 tietoja, joiden mukaan Kreikan siviili-ilmailualan viranomaiset eivät olleet antaneet mitään vastausta Kosin Venus Airlinesin, Thessalonikin Cronus Airlinesin sekä Iraklionin ja Rodosin KAL-lentoyhtiön omahuolintaa koskeviin lupahakemuksiin, jotka on jätetty joulukuussa 1995 (jäljempänä 19 kohta).

24. Heinäkuun 4 päivänä 1996 ja elokuun 7 päivänä 1996 lähettämillään kirjeillä komissio kiinnitti Kreikan huomion näihin uusiin seikkoihin ja pyysi niitä koskevia tietoja.

25. Lisäksi tarkasteltiin asiaan perehtyneen lakimiehen avustamana entistä perusteellisemmin OA:n asemaa Kreikan lainsäädännön nojalla. Tässä yhteydessä komissio havaitsi vielä lisärikkomuksen, joka liittyi Kreikan sitoumukseen olla myöntämättä lisätukea OA:lle missään muodossa (komission alkuperäisen päätöksen 1 artiklan e kohta). Kreikan lain 2271/94 2 artiklan 4 kohdassa säädetään, että niille OA:n työntekijöille, jotka siirtyvät varhaiseläkkeelle edellä mainitussa laissa säädetyin edellytyksin, maksettavaan erorahaan ei sovelleta tavanmukaista tuloverotusta, vaan tavallista kevyempää verotusta. Tämä etuusjärjestelmä kannustaa työntekijöitä lähtemään yrityksestä, niin että OA voi saavuttaa rakennemuutossuunnitelmaan sisältyvän henkilöstön vähennystavoitteen. Kyseessä on tuki, sillä valtio ottaa tosiasiassa välittömän vastuun kuluista, jotka OA:n olisi muutoin maksettava saman tavoitteen saavuttamiseksi. Tämä tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua kansainvälisen lentoliikenteen alalla, koska edut kohdistuvat yksinomaan OA:lle. Siten kyseessä on perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa ja sopimuksen 61 artiklassa tarkoitettu valtiontuki (jäljempänä 16 a kohta).

26. Lopuksi OA:n asemaa koskevassa tutkimuksessa ilmeni, että Kreikan valtion OA:lle maksamatta oleva velka muodostui Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisille suoritettujen maksamattomien palvelujen lisäksi myös muille valtion elimille, esimerkiksi ministeriöille, hallituksen virastoille ja julkisille yrityksille, suoritetuista maksamattomista palveluista. Valtion lisäksi Kreikan poliittiset puolueet olivat myös kasvattaneet merkittävästi velkaa OA:lle (katso aikaisemmin esitetty 9 kohta).

27. Komissio lähetti Kreikalle 4 päivänä joulukuuta 1996 kirjeen, jossa se pyysi tietoja kaikista sitoumusten rikkomiseen liittyvistä seikoista, sellaisina kuin ne on yksilöity 30 päivänä huhtikuuta 1996 tehdyssä komission päätöksessä, jolla menettely aloitettiin, sekä muista edellä mainituista uusista näkökohdista.

V

28. Komissio ja Kreikka olivat vuoden 1997 aikana jatkuvassa yhteydessä ja vaihtoivat keskenään tietoja.

29. Komissio ilmoitti 13 päivänä kesäkuuta 1997 Kreikan hallituksen edustajille haluavansa vahvistuksen siitä, että OA oli saavuttanut suunnitelman tavoitteet ja että yhtiön elinkelpoisuus oli varmistettu ottaen huomioon, että komission tekemästä päätöksestä aloittaa menettely oli jo kulunut riittävästi aikaa (14 kuukautta) ja että alkuperäisen päätöksen perustana olevan rakennemuutossunnitelman voimassaolo päättyi vuonna 1997. Kreikka ilmoitti toimittavansa komissiolle asiaa koskevan kertomuksen.

30. Tämän mukaisesti Kreikka antoi 20 päivänä elokuuta 1997 komissiolle ajanjakson 1995–1997 kattavan OA:n taloudellista tilannetta koskevan kertomuksen, johon sisältyi vuoteen 2001 ulottuva katsaus. Komissio nimesi yhdessä Kreikan hallituksen kanssa itsenäisen konsultin (Deloitte & Touche) arvioimaan suunnitelman täytäntöönpanoa ja saavutettua edistymistä alkuperäisen päätöksen 1 artiklan g kohdan mukaisesti. Konsultin kertomus, joka perustui vuoden 1996 lopulliseen tilinpäätökseen ja vuoden 1997 alustavaan tilinpäätökseen, valmistui 10 päivänä marraskuuta 1997.

31. Kertomuksesta kävi ilmi, että vaikka OA oli jatkuvasti toteuttanut toimia elinkelpoisuuden palauttamiseksi, se ei ollut saavuttanut rakennemuutossuunnitelman tavoitteita.

32. Ensinnäkin, vaikka nettotulos kasvoi jatkuvasti vuodesta 1995 alkaen, se kasvoi suunniteltua hitaammin (9,9 miljardista drakmasta vuonna 1995 alustavan arvion mukaiseen 14,6 miljardiin drakmaan vuonna 1997, kun taas suunnitelmaan sisältyi kyseisinä vuosina kasvu 13,9 miljardista drakmasta 29,6 miljoonaan drakmaan). Yhdysvaltain dollarin odotettua korkeampi vaihtokurssi oli vaikuttanut negatiivisesti OA:han. Tilannetta tasapainottivat kuitenkin merkittävästi OA:n odotettua suurempi markkinaosuus (5,5 prosenttia alkuperäisen ennusteen 3 prosentin sijasta) niillä markkinoilla, joilla se toimi aktiivisesti, sekä tilinpäätöserät. Yksityiskohtaisempi tarkastelu osoitti kuitenkin, että OA:n toiminta oli edelleen tappiollista ilmailun osalta, ja että ilman maahuolintapalveluja, jotka OA:n monopoliaseman ansiosta tuottivat yhä huomattavia tuloja (40,9 miljardia drakmaa vuonna 1996, 40 miljardia drakmaa alustavan arvion mukaan vuonna 1997), yhtiö olisi ollut tappiollinen.

33. Toiseksi, tiettyjä suunnitelmaan sisältyviä rakennemuutokseen liittyviä toimenpiteitä ei ollut täysin toteutettu tai toimenpiteet eivät olleet tuottaneet odotettuja tuloksia. Tällaisia olivat erityisesti henkilöstön vähennykset ja työskentelyehtojen muutokset, yhtiön rakenneuudistus, luotettavan ja kattavan hallinnollisen tietojärjestelmän käyttöönotto sekä jossain määrin myös reittiverkoston uudelleenjärjestely. OA ei näin ollen ollut saavuttanut suunnitelman toiminnallisia tavoitteita. Huomattavasti arvioitua suuremmiksi kasvaneet henkilöstökulut antoivat aihetta erityiseen huoleen. Henkilöstökulut kasvoivat merkittävästi vuosina 1995 ja 1996 työntekijöiden määrän vähennyksestä huolimatta. Ongelma oli myös henkilöstön tuottavuus, joka oli jatkuvasti huomattavasti alhaisempi kuin Euroopan lentoliikennejärjestön AEA:n jäseninä olevien muiden yhteisön liikenteenharjoittajien tuottavuus.

34. Vaikka OA pysyikin toistaiseksi elinkelpoisena, edellä esitetyn perusteella ja yhteisön maahuolintatoimintojen lähestyvä vapauttaminen huomioon ottaen (vapauttamisesta säädettiin päätöksellä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 15 päivänä lokakuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/67/EY [1]) oli ilmeistä, että yhtiön elinkelpoisuus voidaan taata pitkällä aikavälillä ainoastaan siten, että OA turvaa ilmailutoimintansa kannattavuuden. Tätä OA ei kuitenkaan ollut tehnyt, koska sillä ei ollut vieläkään menojen (erityisesti työvoimakulujen) ja tulojen vastaavuuteen perustuvaa todellista kilpailurakennetta. Lisäksi oltiin vakavasti huolestuneita yhtiön kyvystä toteuttaa kalustouudistukseen ja muuttoon Ateenan uudelle Spatassa sijaitsevalle lentokentälle liittyvät huomattavat investoinnit. Nämä kaksi seikkaa muodostivat keskipitkällä aikavälillä haasteen OA:n elinkelpoisuudelle. Lisäksi yhtiön oli otettava huomioon rajoite, jonka aiheutti alun perin vuoden 1996 ja vuoden 1997 tammikuussa maksettavaksi suunniteltujen kahden pääoman lisäerän samoin kuin 378 miljardin drakman suuruisen valtion tuen jäädyttäminen käynnistetyn menettelyn vuoksi.

35. Edellä esitetyn perusteella oli selvää, että OA:n oli yhtäältä toteutettava kaikki aiemmin laiminlyödyt rakennemuutokseen liittyvät toimenpiteet sekä toisaalta saatettava suunnitelma ajan tasalle ja määriteltävä uusia rakennemuutokseen tähtääviä toimenpiteitä. Nämä lisätoimenpiteet olivat välttämättömiä OA:n nykyisen taloudellisen tilanteen sekä yhtiöön kohdistuvien edellä esitettyjen haasteiden ja rajoitusten rahoituksellisten seuraamusten huomioon ottamiseksi.

36. Komissio esitti tutkimustuloksensa OA:n johdolle 21 päivänä marraskuuta 1997. OA:n johto yhtyi laajalti komission esitykseen ja ilmoitti, että rakennemuutossuunnitelman ajantasaistaminen oli juuri meneillään OA:n nimeämän rahoitusalan konsulttiyrityksen (McKinsey) laatiman kertomuksen perusteella.

37. Kreikan hallitus päätti kuitenkin joulukuussa 1997 vaihtaa OA:n johtoryhmän. Uusi johtoryhmä astui tehtäviinsä tammikuussa 1998 ja ryhtyi hahmottelemaan tarkistettua rakennemuutossuunnitelmaa. Tarkistetun suunnitelman piti perustua uusiin työehtoihin, joista oli määrä sopia yhtiön ja työntekijöitä edustavien 17 ammattiyhdistyksen kesken. Kreikan odotettiin toimittavan tarkistettu suunnitelma komissiolle huhtikuussa 1998.

38. Ammattiyhdistykset hylkäsivät ehdotetut uudet työehdot, minkä seurauksena OA ei voinut saattaa tarkistettua rakennemuutossuunnitelmaa päätökseen suunnitellulla tavalla. Yhtiö koki maaliskuun 1998 lopulla vakavan työmarkkinaosapuolten välisen kiistan, joka lamaannutti yhtiön toimintoja. Samaan aikaan kävi ilmi, että yhtiöllä oli vakavia maksuvalmiusongelmia sen johdosta, että sen oli suoritettava ennakkomaksuja kaluston uudistamiseksi tilatuista uusista lentokoneista, vaikka rahoitusta ei ollut järjestetty valtion vakuuksien epäämisen jälkeen. Kiista ratkaistiin lopulta niin, että Kreikan hallitus päätti Kreikan lainsäädännön mukaisesti määrätä OA:n ehdottamat työehdot sovellettavaksi Kreikan parlamentin 9 päivänä huhtikuuta 1998 antaman lain 2602/98 perusteella.

39. Helmikuusta 1998 alkaen on komission, Kreikan ja OA:n välillä pidetty jatkuvasti yhteyttä ja vaihdettu tietoja kaikissa tapausta koskevissa asioissa (rakennemuutossunnitelman tarkistami-

[1] EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36.

nen mukaan lukien). Yhteydenpitoon sisältyivät tapaamiset Ateenassa ja Brysselissä 19 päivänä helmikuuta 1998, 16 päivänä maaliskuuta 1998, 30 päivänä huhtikuuta 1998 sekä 5, 9, 22 ja 29 päivänä kesäkuuta 1998.

40. Kreikka toimitti komissiolle 3 päivänä heinäkuuta 1998 ja 6 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyillä kirjeillä OA:n tarkistetun rakennemuutosohjelman sekä lisätietoja komission 4 päivänä joulukuuta 1996 päivätyllä kirjeellä yksilöimien sitoumusten ja muiden kohtien noudattamisesta.

VI

41. Niiden tietojen perusteella, jotka Kreikka on antanut menettelyn aloittamisen jälkeen, erityisesti 28 päivänä toukokuuta 1998 sekä 3 ja 6 päivinä heinäkuuta 1998 päivätyillä kirjeillä sekä suoraan erilaisten tapaamisten yhteydessä, komission yksilöimien sitoumusten ja muiden aiheiden sekä tarkistetun rakennemuutossuunnitelman tilanne on seuraava:

Komission yksilöimät sitoumukset ja muut seikat

42. Alkuperäisen päätöksen 1 artiklassa määritetyt sitoumukset:

a) Kreikan hallituksen sitoumus olla puuttumatta OA:n johtamiseen muuten kuin ainoastaan tarkasti määritellyssä osakkeenomistajan ominaisuudessa (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan b kohta).

i) OA:n tytäryhtiöiden hallituksen jäsenten nimittämisen osalta komissio sai muodollisen vakuutuksen Kreikan viranomaisilta siitä, että nimitykset kuuluvat yksinomaan OA:n johdon toimivaltaan (kohta 1).

ii) Siltä osin kuin on kyse OA: hallituksen jatkuvasta puuttumisesta yhtiön jokapäiväiseen hallintoon (kohta 2) komissio sai Kreikalta muodollisen vakuutuksen siitä, että hallituksen tehtävä rajoittuu Kreikan lainsäädännön mukaisesti yhtiön strategian yleisten suuntaviivojen määrittämiseen.

iii) Lain 2190/94 1–24 artiklaan sisältyvän monimutkaisen hallinnollisen palkkausmenettelyn osalta (kohta 3) komissiolle ilmoitettiin Kreikan laista 2527/97, jossa säädetään OA:n kausityöntekijöiden palvelukseenottoon sovellettavasta poikkeusmenettelystä. OA voi menettelyn mukaan ottaa kausityöntekijöitä palvelukseen suoraan varallaololuettelosta ilman ylimääräistä menettelyä.

iv) Siltä osin kuin on kyse OA:n henkilöstöön sovellettavien työehtojen hyväksymisestä asetuksella (kohta 4), Kreikka vahvisti muodollisesti komissiolle, että kyseistä menettelyä on sovellettu ainoastaan kerran lain 2271/94 yhteydessä, ja että 31 päivästä tammikuuta 1995 alkaen on sovellettu Kreikan työvoimalainsäädännössä määriteltyä tavanomaista järjestelmää. Kreikan viranomaiset ilmoittivat lisäksi, että työmarkkinaosapuolten yleisenä käytäntönä on joka tapauksessa, että valtio hyväksyy työehtosopimukset muodollisesti lainsäädännössä.

v) Lakiin 2366/95 sisältyvän OA:ta koskevan erityisjärjestelmän osalta (kohta 5) ja sen tosiseikan osalta, että laissa 2271/94 määritettiin OA:n työehdot ja vapaaehtoiseläkkeelle jäämisen ehdot (kohta 6), tämä menettely oli välttämätön OA:n rakennemuutosohjelman edellyttämien muutosten toteuttamiseksi. Kyseiset lain 2271/94 säännökset muodostivat itse asiassa oleellisen osan suunnitelmaa.

vi) Siltä osin kuin on kyse OA:n vapaudesta määritellä tai järjestää reittiverkostonsa (kohta 7) Kreikka ilmoitti, ettei se ole velvoittanut OA:ta pitämään yllä 6–7 pientä kotimaan lentoyhteyttä. OA vahvisti tämän myös itse ja totesi,

että yhtiöllä on täysi vapaus päättää liikennöimistään reiteistä. Yhtiö ilmoitti, että reittiverkoston uudelleenjärjestely on osa rakennemuutoksen seurantaa ja että uudelleenjärjestely perustuu kokonaan taloudellisiin näkökohtiin.

vii) Lehdistön osalta (kohta 8) OA on nostanut hintojaan 1 päivästä kesäkuuta 1998 alkaen. Maksut perustuvat IATAn nykyisiin sääntöihin.

viii) Kreikan valtion ja OA:n asianomaisten lainojen maksamisen osalta (kohta 9) Kreikan viranomaiset antoivat seuraavat tiedot ja vakuutukset:

— Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisen ja OA:n välisen muodollisen sopimuksen perusteella kaikkien OA:n siviili-ilmailualan viranomaiselle tarjoamien palvelujen osalta noudatetaan OA:n tavanomaista kaupallista ja hinnoittelupolitiikkaa. OA:n ja siviili-ilmailualan viranomaisen keskinäiset saatavat on selvitetty. Tämän perusteella Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisella on OA:lta saatavia 1,29 miljardia drakmaa (pääasiassa vanhoja laskeutumis- ja pysäköintimaksuja). Summa maksetaan ennen 31 päivää joulukuuta 1998. OA:n tämänhetkiset saatavat Kreikan siviili-ilmailualan viranomaiselta puolestaan ovat 375 miljoonaa drakmaa. Asia ratkaistaan Kreikan tuomioistuimissa.

— Kreikan hallituksen virkamiesten työmatkoja varten myytyihin matkalippuihin on sovellettu tammikuusta 1995 alkaen tavanomaisia hinnoittelu- ja muita ehtoja.

— Kaikki julkisyhteisöt ovat aloittaneet velkojensa takaisinmaksun OA:lle. Keskushallinnon virastot ovat jo maksaneet takaisin 5,78 miljardia drakmaa, ja arviolta 2,63 miljardia drakmaa maksetaan, kun asianomaiset summat on vahvistettu. Sosiaaliturvarahastot ja muut julkisyhteisöt ovat jo maksaneet takaisin 228 miljoonaa drakmaa, ja arviolta 1,22 miljardia drakmaa maksetaan, kun asianomaiset summat on vahvistettu. Jos edellä mainitut yhteisöt eivät pysty maksamaan jäljellä olevia velkojaan talousarvioon perustuvista syistä, valtio varmistaa vastaavien summien maksamisen OA:lle. Valtion velat maksetaan joka tapauksessa ennen 31 päivää joulukuuta 1998.

— OA hakee saataviaan julkisyhteisöjen valvonnassa olevilta yksityisiltä elimiltä ja julkisilta yrityksiltä Kreikan tuomioistuimissa tavanomaisten menettelyjen mukaisesti.

— Poliittisten puolueiden 1,64 miljardin drakman suuruinen velka OA:lle maksetaan siten kuin siitä säädetään laissa 2602/98, jonka mukaan velat maksetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1999. Käytännössä kyseiset summat vähennetään valtion poliittisille puolueille suuntaamasta tuesta.

b) Sitoumus myöntää OA:lle yleisen oikeuden piiriin kuuluvien kreikkalaisten yritysten verotuksellista asemaa vastaavan osakeyhtiön verotuksellinen asema (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohta).

— Lain 2271/94 1 artiklan 1 alakohdassa tarkoitetun verovapautuksen soveltamisen osalta (kohta 10) Kreikka antoi komissiolle kirjallisen vakuutuksen, jonka mukaan säännös koskee ainoastaan sen poikkeuksellisen tuoton verotusta, joka johtuu OA:n yhteensä 427 miljardin drakman suuruisten velkojen hyvittämisestä vuonna 1994.

— Lain 2271/94 1 artiklan j kohdassa tarkoitetun verovapautuksen soveltamisen

osalta (kohta 11) Kreikka vahvisti säännöksen koskevan ainoastaan OA:n pääomarakenteen vahvistamiseen liittyvää verotusta eikä muita maksumuotoja tai valtion takaukseen liittyvää verotusta.

c) Sitoumus saattaa Kreikan hallituksen ja OA:n välillä tehdyt yleissopimukset yhdenmukaisiksi kolmannen lentoliikennepaketin määräysten kanssa 31 päivään joulukuuta 1994 mennessä (päätöksen 1 artiklan d kohta).

Kreikan viranomaiset viittasivat asetukseen N:o 359, joka annettiin 13 päivänä syyskuuta 1996 ja joka tuli voimaan 19 päivänä syyskuuta 1996, ja jolla lopetettiin OA:n nauttima etuoikeus liikennöidä Kreikan mantereen sisäisiä lentoyhteyksiä (kohta 12) ja niitä Kreikan mantereen säännöllisiä lentoyhteyksiä, joita ei ollut liikennöity ennen 1 päivää tammikuuta 1993 tai joita OA ei ollut liikennöinyt tämän päivämäärän jälkeen (kohta 13). Kyseinen asetus lopettaa virallisesti kaikki OA:n etu- ja yksinoikeudet, jotka koskevat liikennöintiä Kreikan mantereen sisäisillä reiteillä ja Kreikan ja Euroopan talousalueeseen kuulumattomien maiden välisillä reiteillä.

d) Sitoumus olla enää myöntämättä minkäänlaista tukea OA:lle yhteisön oikeuden mukaisesti (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan e kohta).

i) Lain 2271/94 2 artiklan 12 a kohdassa määrätyn 11 miljardin drakman tuen (kohta 14) ja lain 2271/94 2 artiklan 4 kohdassa määrätyn OA:n työntekijöille myönnetyn erorahan verotuksen (kohta 16 a) osalta Kreikka ilmoitti, että veroetuuden kustannukset arvioitiin 2,2 miljardiksi. Koska komissio katsoo edellä mainittujen toimenpiteiden muodostavan uusia OA:lle myönnettäviä tukia, Kreikka ilmoitti komissiolle 6 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyllä kirjeellä olevansa valmis pienentämään komission vuonna 1994 hyväksymän rakennemuutossuunnitelman mukaisesti maksettavaa jäljellä olevaa pääoman lisäerää 13,2 miljardilla drakmalla.

ii) Lain 2271/94 1 artiklan l kohdassa ja j kohdassa määrätyn tuen osalta (kohta 15) Kreikka ilmoitti, että veroista ja julkisista maksuista vapauttamisen tarkka soveltamisala oli selvitetty, ja että kyseinen tuki oli kokonaisuudessaan sellaista, joka nimenomaisesti sallittiin alkuperäisessä päätöksessä.

iii) Siltä osin kuin on kyse tuesta, joka liittyy OA:n vapauttamiseen edelleen Kreikan lentokenttien laskeutumis- ja pysäköintimaksuista alkuperäisestä päätöksestä tehdyn ilmoituksen jälkeen (kohta 16), Kreikka viittasi 13 päivänä kesäkuuta 1997 annettuun asetukseen N:o 138/97, jolla Kreikan asetuksen DII/35502/15316 perusteella OA:lle myönnetty vapaus kumottiin virallisesti. Kreikka ilmoitti myös, että Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisen saatavat OA:lta 1 päivästä tammikuuta 1995 alkaen hyvitetään Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisen velalla OA:lle (katso kohta 9).

e) Sitoumus hyväksyä periaate, jonka mukaan muut yritykset kuin OA ovat oikeutettuja liikennöimään Kreikan ja Euroopan talousalueeseen kuulumattomien maiden välisiä lentoyhteyksiä ja tekemään nimityksiä tai monia nimityksiä ainoastaan kuhunkin pyyntöön liittyvien ansioiden perusteella (päätöksen 1 artiklan o kohta).

Siltä osin kuin on kyse OA:n nauttiman etuoikeuden loppumista koskevan määräyksen voimaantulosta (kohta 17) Kreikka viittasi edellä mainittuun 13 päivänä syyskuuta 1996 annettuun ja 19 päivänä syyskuuta 1996 voimaan tulleeseen asetukseen N:o 359. Asetus lopetti kokonaan Kreikan ja Euroopan talousalueeseen kuulumattomien

maiden välistä liikennettä koskevan OA:n yksinomaisen liikennöintioikeuden.

f) Sitoumus hyväksyä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 säännösten mukainen muuta kuin säännöllistä lentoliikennettä koskeva epäsuora määritelmä erityisesti kaikenlaisista tällaista liikennettä koskevista rajoituksista pidättymisen osalta (alkuperäisen päätöksen 1 artiklan r kohta).

Muun kuin säännöllisen lentoliikenteen palvelujen tarjoamista Kreikan saarille koskevien nykyisten rajoitusten poistamisen osalta (kohta 18) Kreikka viittasi 17 päivänä joulukuuta 1997 annettuun Kreikan asetukseen D1/A/51328/2680, joka poistaa Kreikan 1 päivänä maaliskuuta 1996 annetussa asetuksessa alun perin määrätyn rahtikuljetuksia koskevan toiminnallisen rajoituksen ja jota sovelletaan täysimääräisenä yhteisön kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin, OA mukaan lukien.

43. Omahuolinnan osalta (kohta 19) Kreikka viittasi Kreikassa 4 päivänä marraskuuta 1997 hyväksytyn omahuolintaa koskevien lupien myöntämismenettelystä annetun asetuksen muutokseen. Kreikan siviili-ilmailualan viranomainen on nyt asetuksen mukaan velvollinen vastaamaan kaikkiin hakemuksiin kahden kuukauden kuluessa. Vastaamatta jättäminen merkitsee hakemuksen hyväksymistä ilman eri toimenpiteitä, ja Kreikan siviili-ilmailualan viranomainen on siten velvollinen myöntämään luvan.

44. Kreikka ilmoitti komissiolle, että Cronus Airlines -yhtiölle oli annettu maahuolintaa koskeva lupa Thessalonikin, Ateenan ja Iraklionin lentokenttiä varten. Venus Airlines -yhtiön Kosia koskevaa hakemusta ei tarvinnut enää käsitellä, koska yhtiö oli luopunut maahuolintatoiminnasta. KAL-, Air Greece- ja Avionic-yhtiöiden alun perin hylättyjä ja taas vireillä olevia lupahakemuksia Iraklionin, Rhodoksen, Mytilinin, Santorinin ja Thessalonikin lentokenttiä varten tutkitaan parhaillaan uudelleen. Lufthansan jättämän hakemuksen osalta Kreikka ilmoitti, että hakemusta tutkitaan ja että yhtiöltä on pyydetty tähän liittyen sovellettavan menettelyn mukaista henkilökunnan ja kaluston tarkastusta.

45. Lisäksi Kreikka ilmoitti komissiolle, että pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annetun direktiivin N:o 96/67/EY täytäntöönpano on loppuvaiheessa ja että direktiivin soveltamisalaan kuulumattomiin lentokenttiin sovelletaan Kreikan nykyistä järjestelmää. Omahuolinta on tämän järjestelmän mukaan täysin luvallista. Luvat voidaan evätä ainoastaan objektiivisten tilaa ja kapasiteettia koskevien rajoitusten tai turvallisuussyiden perusteella.

Tarkistettu rakennemuutossuunnitelma

46. Kreikan komissiolle toimittama tarkistettu rakennemuutossuunnitelma kattaa ajanjakson 1998–2002. Suunnitelmassa otetaan huomioon OA:n lopullinen vuoden 1997 tulos sekä vuoden 1998 ensimmäisten kuukausien alustava tulos. Tuloksista käy ilmi, että OA:n tilanne on huonontunut edelleen verrattuna Kreikan 20 päivänä elokuuta 1997 antamassa kertomuksessa esitettyyn tulokseen. Kertomuksessa ennustettiin nettotuloksen olevan vuonna 1997 14,6 miljardia drakmaa (rakennemuutossuunnitelman ennuste oli 19,6 miljardia drakmaa), joten OA on itse asiassa kärsinyt 6,8 miljardin drakman suuruisen tappion. Tämä kannattavuuden lasku johtuu suoraan ylimääräisestä palkankorotuksesta, joka annettiin henkilöstökiistan ratkaisemiseksi. Palkkojen nostaminen lisäsi työvoimakuluja 19 prosentilla vuonna 1996 (lisäystä 25 miljardia drakmaa).

47. Tarkistettuun suunnitelmaan ei sisälly muita kuin jo alkuperäisessä päätöksessä vahvistettuja tukia. Jotta kuitenkin otettaisiin huomioon jäljellä olevan pääoman lisäyksen määrä, jota OA:lle ei ole vielä myönnetty, uuteen tarkistettuun suunnitelmaan sisältyy 13,2 miljardin drakman suuruisen tuen tasapainottamiseksi (vertaa kohdat 15 ja 16 a) ainoastaan 21,8 miljardin drakman suuruinen pääoman lisäys alun perin suunnitellun 35 miljardin sijasta.

48. Tarkistetun suunnitelman tavoitteena on varmistaa yhtiön elinkelpoisuus pitkällä aikavälillä alkuperäiseen rakennemuutossuunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden aukottoman toteuttamisen sekä muiden toimenpiteiden avulla. Toi-

menpiteiden perustana ovat seuraavat kaksi tavoitetta:

a) Yhtiön kustannusrakenteen uudistaminen

Suunnitelman perustana ovat pääasiassa uudet työehdot, jotka sisältyvät 9 päivänä huhtikuuta 1998 annettuun lakiin 2606/98 ja jotka perustuvat Mc Kinseyn kertomuksessa esitettyihin suosituksiin. Ehtoihin sisältyy:

i) palkkojen yleinen jäädyttäminen ajanjaksona 1998–2000 ja rajoitetut yleiskorotukset ajanjaksona 2001–2002;

ii) kansainvälisten standardien mukaisten miehistöä koskevien työaikasäännösten käyttöönotto;

iii) työpaikkojen vähentäminen noin tuhannella ja hierarkiatasojen vähentäminen kahdeksasta neljään;

iv) luopuminen erityisille henkilöstöryhmille tarkoitetuista erilaisista avustuksista;

v) ylityön vähentäminen, yhtiön toiminnallisiin tarpeisiin sopeutetun joustavan aikataulun käyttöönotto, tehtävien yhdistäminen (maahenkilöstön osalta);

vi) henkilöstön vähentäminen 1 300:lla luonnollisen poistuman kautta ja vähentämällä kausityöntekijöiden määrää 30 prosentilla.

Näillä toimenpiteillä OA pystyy vähentämään toimintakulujaan. Toimenpiteiden toteuttaminen on jo aloitettu.

b) Voiton lisääminen

Sen lisäksi, että uudet työehdot lisäävät yhtiön tuottavuutta ja siten yhtiön voittoa, suunnitelmaan sisältyy myös seuraavia tuottavuutta parantavia toimenpiteitä:

i) panostetaan tuotekehitykseen ja parannuksiin harjoittamalla uudenlaista markkinointipolitiikkaa;

ii) reittiverkosto mitoitetaan uudelleen lisäämällä vuoroja ja perustamalla Ateenaan päälentoasema-tyyppisiä toimintoja. Mahdollisesti kannattavimpien reittien vuoroja lisätään, ja niiden aikataulut laaditaan uudelleen. Kannattamattomat reitit lopetetaan;

iii) kalustoon otetaan uusia lentokoneita, jotka soveltuvat OA:n toiminnallisiin tarpeisiin entistä paremmin ja jotka ovat aiempaa kustannustehokkaampia. Lentokoneiden määrää lisätään vuoden 1998 alun 35:stä 40:een vuonna 2002.

Edellä mainittujen toimenpiteiden ansiosta OA:n voiton oletetaan saavuttavan Etelä-Euroopan lentoliikenteen harjoittajilta odotettavan tason; kausiluonteinen vapaa-ajan liikenne vaikuttaa, joskin vähemmässä määrin kuin OA:han, myös näiden lentoliikenteen harjoittajien markkinoihin.

49. Yhtiöltä vaaditaan suunnitelmassa myös laajaa rakennemuutosta.

a) Kaikkien muiden toimintojen kuin ydinliiketoimintojen tehtävä määritellään uudelleen, ja toiminnot muutetaan vähitellen itsenäisiksi tytäryhtiöiksi entistä paremman tuloksen saavuttamiseksi. Ennen tätä muutosta laaditaan huoltoyksikön, maahuolintayksikön ja rahtitoimintojen liiketoimintasuunnitelmat.

b) Tilauslentotoimintoja kehitetään erityisessä tähän erikoistuneessa yhtiössä, Macedonian Airlines -yhtiössä.

50. Suunnitelma perustuu kattavaan investointisuunnitelmaan, joka toteutetaan ilman osakkeenomistajilta saatavaa uutta pääomaa. Investoinnit koostuvat seuraavista osatekijöistä:

a) kahdentoista uuden lentokoneen hankinta vanhempien koneiden korvaamiseksi yhteensä 980 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvosta:

— kaksi A340-konetta otetaan kalustoon vuoden 1998 syyskuussa ja lokakuussa ja kaksi muuta konetta vuonna 1999. Niillä korvataan kalustosta poistettavat (vuoteen 2000 mennessä myytävät) neljä B747-konetta. Kalustoon lisätään mahdollisesti ylimääräinen A340-kone rakennemuutosvaiheen aikana ilmenevien toiminnallisten tarpeiden vuoksi,

— kalustoon otetaan kahdeksan B737-konetta vuonna 2000;

b) arviolta 75 miljardia drakmaa maksava muutto Ateenan uudelle Spatassa sijaitsevalle lentokentälle vuonna 2001; noin 35 miljardin drakman suuruinen osuus aiotaan rahoittaa sen hyvityksen kautta, jonka Kreikan valtio myöntää nykyisen Hellenikonin lentokentän toimitilojen menetyksen korvaamiseksi Spatan lentokentän käyttöönoton ja Hellenikonin lentokentän sulkemisen johdosta;

c) nykyisen toiminnan edellyttämä ylimääräinen infrastruktuuri-investointi, jonka suuruus on keskimäärin 10 miljardia drakmaa vuodessa.

51. Seuraavassa taulukossa esitetään taloussuunnitelman tärkeimmät tunnusluvut:

	1998	1999	2000	2001	2002
Taloudelliset tunnusluvut					
Liikevaihto (miljoonaa drakmaa)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Liiketoiminnan tuotto korkojen jälkeen (miljoonaa drakmaa)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Tulos ennen veroja (miljoonaa drakmaa)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Pitkäaikainen velka (miljoonaa drakmaa)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Toiminnalliset tunnusluvut					
Keskimääräinen reittipituus (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Kuormitusaste	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Voitto (drakmaa/RPK [1]) vuoden 1998 hinnat	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Henkilöstön määrä (kokopäiväiset)	8 875	8 467	8 356	8 078	8 032
Lentokoneiden yhteismäärä	35	37	40	40	40
Keskimääräinen verkostokapasiteetti	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

[1] RPK: tuotto matkustajaa ja kilometriä kohti.

	1998	1999	2000	2001	2002
Rácios financeiros					
Talouden suhteelliset tunnusluvut / Liikevaihto	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Velkaantumisaste	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Tuottavuuden suhteelliset tunnusluvut					
ASK (1) / Henkilöstön määrä	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Henkilöstökulut / ASK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Ohjaamon henkilöstökulut / ASK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Matkustamon henkilöstökulut / ASK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Kustannusten suhteelliset tunnusluvut					
Lentoliikenteen käyttökustannukset / ASK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Henkilöstökulut / Käyttökustannukset yhteensä	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Ohjaamon henkilöstökulut / Lentoliikenteen käyttökustannukset	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Matkustamon henkilöstökulut / Lentoliikenteen käyttökustannukset	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ASK: istumapaikat kilometriä kohti.

52. Edellä olevat luvut perustuvat erityisesti siihen olettamukseen, että lentoliikenteen tulot kasvavat suunnitelman toteuttamisen aikana 25,5 prosentilla (269 miljardista drakmasta vuonna 1998 337,6 miljardiin drakmaan vuonna 2002) ja maahuolintatulot vähenevät 28,2 prosentilla (46,5 miljardista drakmasta vuonna 1998 33,3 miljardiin drakmaan vuonna 2002) toiminnan vapauttamisen johdosta. Liiketoiminnan tuoton odotetaan nousevan 21,2 miljardiin drakmaan vuonna 1999. Vuonna 2001 tuotto vähenee 1,6 miljardiin drakmaan ja vakiintuu 8,4 miljardiin drakmaan vuonna 2002, mikä johtuu OA:n suurista investoinneista muutettaessa Spataan ja uusittaessa kalusto (kertyneet kirjanpidolliset ja toiminnalliset vuokrakustannukset, korkokulut ja poistot). Tulos ennen veroja on siten saman suuntauksen mukainen mutta pysyy positiivisena koko tarkistetun suunnitelman täytäntöönpanoajan.

53. Tarkistetun suunnitelman liitteenä on täytäntöönpanoa koskeva suunnitelma, jossa esitetään eri toimenpiteiden toteutuksen aikataulu, täytäntöönpanokustannukset sekä suunniteltujen korvausten maksuaikataulu ja suuruus.

54. Kreikan viranomaisten suostumuksella komissio nimitti Kreikan viranomaisten 20 päivänä elokuuta 1997 antaman kertomuksen tarkastaneen konsultin tutkimaan tarkistetun rakennemuutossuunnitelman moitteettomuutta. Konsultti antoi kertomuksensa komissiolle 16 päivänä heinäkuuta 1998.

55. Kertomuksesta käy ilmi, että OA:n tarkistettu suunnitelma on realistinen ja että suunnitelman avulla OA:n elinkelpoisuus voidaan palauttaa keskipitkällä aikavälillä.

56. OA:n toiminnan odotetaan olevan jälleen kannattavaa vuonna 1998, vaikka yhtiön maksettavaksi tulikin 15 miljardia drakmaa satunnaisia kustannuksia, jotka johtuivat toiminnan häiriöistä maalis–huhtikuussa 1998. Nettotulos (verojen jälkeen) nousee näin 20,9 miljardiin drakmaan vuonna 1999, mikä on erittäin tyydyttävä saavutus. Koska liiketoiminnan kulut nousevat huomattavasti kaluston uusimisen vuoksi ja OA:n maahuolintatulot vähenevät monopoliaseman lakkaamisen vuoksi, nettotulos (verojen jälkeen) pienenee ja vakiintuu 3,9 miljardiin drakmaan suunnitelman täytäntöönpanon loppuvaiheessa vuonna 2002.

57. Nettotuloksen odotettu väheneminen vuodesta 2000 alkaen merkitsee OA:lle sitä, että sen on varmistettava seuraavat seikat elinkelpoisuuden ylläpitämiseksi tämän ajankohdan jälkeen:

— kustannukset, erityisesti henkilöstökustannukset, on pidettävä saavutetulla alhaisemmalla tasolla ja samalla on silti säilytettävä nykyinen toimintataso niin suunnitelman voimassaolon ajan kuin sen jälkeen. Konsultin kertomuksessa painotettiin tähän liittyen välttämättömyyttä kehittää hallinnollista tietojärjestelmää, jonka ansiosta OA:n johdon käytössä on aina ajan tasalla olevaa tietoa käyttökustannuksista ja tuotoista, mikä mahdollistaa tarvittaessa ylimääräisten toimenpiteiden lisäämisen tarkistettuun suunnitelmaan. Lisätoimenpiteillä puututtaisiin tilanteeseen, jos tuotot eivät kehity odotetulla tavalla, minkä lisäksi niillä pyrittäisiin edelleen pienentämään henkilöstökustannuksia.

— on varmistettava, että Kreikan myöntämä hyvitys Hellenikonin lentokenttää varten tehtyjen investointien menetyksestä on käytössä ajoissa Spatan lentokenttään tehtäviä investointeja varten. Muuten yhtiön käteistarve voi olla ennakoitua suurempi.

58. Edellä esitetyt tiedot huomioon ottaen komissio voi tehdä tapauksesta lopullisen arvion.

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

VII

59. Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille eikä ole yhdenmukainen sopimuksen kanssa.

60. Tässä tapauksessa on tärkeää arvioida edelliset määräykset huomioon ottaen:

a) Kreikan OA:lle myöntämät ja myönnettäväksi tarkoitetut tuet, joista alkujaan määrättiin sen 7 päivänä lokakuuta 1994 tekemässä päätöksessä, ja joiden vuoksi komissio päätti 30 päivänä huhtikuuta 1996 aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn. Näihin tukitoimiin kuuluvat:

i) Kreikan lain N:o 96/75 6 artiklan mukaisesti yritykselle myönnetyt lainatakuut 7 päivään lokakuuta 1994 saakka;

ii) uudet yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoiset lainatakuut, joista on sovittava 31 päivään joulukuuta 1997 mennessä uuden ilma-aluksen hankkimiseksi;

iii) yrityksen velkataakan keventäminen 427 miljardilla Kreikan drakmalla;

iv) yrityksen 64 miljardin Kreikan drakman suuruisen velan muuttaminen pääomaksi;

v) pääoman lisäys 54 miljardilla Kreikan drakmalla kolmena 19, 23 ja 12 miljardin drakman suuruisena eränä vuosina 1995, 1996 ja 1997.

b) Kreikan OA:lle myöntämät uudet ilmoittamatta jääneet tukitoimet, joiden vuoksi komissio päätti edelleen 30 päivänä huhtikuuta 1996 aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn sekä tämän menettelyn aikana komission havaitsemat ilmoittamatta jääneet lisätukia koskevat toimet. Näihin toimiin kuuluvat:

i) 11 miljardin Kreikan drakman suuruiset Kreikan lain N:o 2271/94 artiklan 12

kohdan a alakohdassa säädetyt valtion maksamat sotilaspalveluksen ja aikaisemman palveluksen hyvittämiskustannukset sekä vapaaehtoisen eläkkeelle siirtymisen yhteydessä maksettavat erorahat;

ii) verovapautukset vuosien 1995–1997 ja lainavakuuksien osalta sekä vapautus muista kuin verokustannuksista, jotka todennäköisesti seuraisivat pääoman lisäyksistä Kreikan lain N:o 2271/94 1 artiklan b ja i kohdan perusteella;

iii) OA:lle myönnetyn vapautuksen Kreikan lentokenttien laskeutumis- ja pysäköintimaksuista ilmeinen jatkuminen sen päivämäärän jälkeenkin, kun alkuperäisestä päätöksestä oli ilmoitettu Kreikalle;

iv) OA:n ennenaikaiselle eläkkeelle siirtyville työntekijöille myönnetty erorahan verotusta koskeva etuuskohtelu Kreikan lain N:o 2271/94 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

VIII

61. Niiden aluksi myönnettyjen tukitoimien osalta, joiden vuoksi komissio päätti aloittaa menettelyn, komissio katsoo, ettei ole epäilystäkään siitä, että kyseessä on valtiontuki ja että tukitoimet vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sekä vääristävät myös kilpailua yhteismarkkinoilla. Komissio viittaa tässä yhteydessä alkuperäisessä päätöksessä esitettyyn arvioon.

62. Komissio katsoo, että perustamissopimuksen 92 artiklan 2 kohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 2 kohdan mukaisia sekä perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan mukaisia poikkeuksia ei voida soveltaa käsiteltävänä olevaan tapaukseen. Komissio viittaa tässä yhteydessä alkuperäisessä päätöksessä esitettyyn arvioon. Komissio katsoo myös, että 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista poikkeusta, joka koskee tiettyjen alueiden kehitystä edistämään tai helpottamaan tarkoitettua tukea, ei voida myöskään soveltaa käsiteltävänä olevassa tapauksessa. Komissio viittaa tässä yhteydessä alkuperäisessä päätöksessä esitettyyn arvioon.

63. Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätyn poikkeuksen osalta, joka koskee tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen helpottamiseksi tarkoitettua tukea, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, komissio viittaa myös alkuperäiseen päätökseen, jossa se tutki, täyttyivätkö ne perusteet, joiden mukaan yrityksen rakennemuutokseen suunnattu tuki voidaan tulkita yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Päätöksessä komissio katsoi, että tuen soveltuvuus yhteismarkkinoille edellyttää sitä, että Kreikka noudattaa kyseisen päätöksen 1 artiklassa tarkoitettuja 21 sitoumusta. Ottaen huomioon Kreikan rikkomiset useissa näistä sitoumuksista sekä kaikissa muissa asiaan kuuluvissa tähän tapaukseen liittyvissä lisäkysymyksissä komissio tutki uudelleen tuen soveltuvuuden yhteismarkkinoille.

64. Tätä tarkoitusta varten komissio on tutkinut, noudattaako Kreikka tällä hetkellä kaikkia alkuperäisen päätöksen mukaisia sitoumuksia ja heijastuvatko Kreikan viranomaisten alkuperäisessä päätöksessä antamat vakuutukset Kreikan lentokenttien omahuolintatilanteeseen.

65. Tarkastellessaan menettelyn aloittamispäätöksessä (7 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn alkuperäisen päätöksen 1 artiklan b, c, d, e ja o kohta) ja sitä seuranneessa menettelyssä (7 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn alkuperäisen päätöksen 1 artiklan r kohta) yksilöityjä sitoumuksia koskevia rikkeitä Kreikan osalta komissio katsoo erityisesti Kreikan viranomaisten 28 päivänä toukokuuta 1998 sekä 3 ja 6 päivinä heinäkuuta 1998 päivätyissä kirjeissä antamien tietojen ja vakuutusten pohjalta, että kaikki näiden sitoumusten noudattamista koskevat kysymykset on ratkaistu (1–18 kohta).

66. Erityisesti seuraavien seikkojen osalta komissio on tehnyt seuraavat johtopäätökset:

a) Kreikan lain N:o 2190/94 1–24 artiklan mukainen hankala hallinnollinen menettely (3 kohta). Komissio katsoo, ettei tätä menettelyä voida soveltaa joustavassa henkilöstöhallinnossa pysyvään henkilöstöön, sillä kyseisen henkilöstön tarpeet suunnitellaan tavallisesti etukäteen. Sitä vastoin uusi poik-

keusmenettely, jota sovelletaan tällä hetkellä kausityöntekijöihin, tarjoaa vaadittua joustavuutta ja on samalla entistä avoimempi.

b) Edellytykset lehdistön kuljetukseen (8 kohta). Ottaen huomioon Kreikan antamat vakuutukset komissio on tarkastanut, että OA:n uudet hinnastot ovat tavanomaisen kauppapolitiikan mukaisia ja että yrityksen on niiden avulla mahdollista kattaa tämän toiminnan kustannukset (uudet hinnastot nostavat vastaavia tuottoja aiemmasta 25 drakmasta/TKT 408 drakmaan/TKT ja kriittinen kuormitusaste laskee 110 prosentista 53,2 prosenttiin).

c) Kreikan valtion ja OA:n välisten velkojen maksaminen (9 kohta). Komissio katsoo, että kaikkien Kreikan valtion OA:lle maksettavien velkojen maksaminen on nyt varmistettu kohtuullisen ajanjakson kuluessa.

d) Tuet, jotka määräytyvät 11 miljardiin drakmaan saakka Kreikan lain 2271/94 2 artiklan 12 a kohdan mukaisesti (14 kohta) ja 2,2 miljardiin drakmaan saakka lain N:o 2271/94 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti etuuskohtelusta erorahojen verotuksessa (16 a kohta). Komissio katsoo, että toimet ovat OA:lle myönnettyä valtiontukea, joka ei sovellu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan merkityksessä. Kun otetaan kuitenkin yhtäältä huomioon, että Kreikka on yksipuolisesti päättänyt vähentää maksettavan jäljellä olevan pääoman lisäyksen määrää tuen nimellismäärää vastaavalla määrällä ja että toisaalta OA ei ole hyötynyt jäljellä olevasta määrästä pääoman lisäykseksi, sillä vastaavia tammikuulle 1996 ja tammikuulle 1997 suunniteltuja eriä ei ole vielä suoritettu, komissio katsoo, että OA:lle koitunut vastaava taloudellinen hyöty (pääoma ja korko) kumoutuu. Tämän perusteella kyseinen tuki ei ole vaikuttanut kilpailuun.

e) Kreikan lain N:o 2271/94 1 artiklan j.b ja i kohdan mukainen tuki (15 kohta). Komissio katsoo, että koska Kreikka on vahvistanut komissiolle kyseisen lain 1 artiklan j.b ja i kohdan mukaisen verovapauden rajoittuvan alkuperäisen päätöksen 1 artiklan c kohdan mukaisesti myönnettyihin poikkeuksiin, näihin säännöksiin ei liity OA:han kohdistuvaa tukea.

f) Tuki, joka liittyy OA:lle myönnetyn vapautuksen ilmeiseen jatkumiseen Kreikan lentokenttien laskeutumis- ja pysäköintimaksuista sen päivämäärän jälkeenkin, kun alkuperäisestä päätöksestä oli ilmoitettu Kreikalle (16 kohta). Komissio katsoo, että koska toisaalta OA:n Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisille maksamatta jättämät laskeutumis- ja pysäköintimaksut Kreikan lentokentillä ja toisaalta Kreikan siviili-ilmailuviranomaisten velkaa OA:lle on kuitattu toisiaan vastaan ja koska Kreikka on vahvistanut, että OA palauttaa Kreikan siviili-ilmailualan viranomaisille erääntyneen arviolta 1,29 miljardin drakman suuruisen summan (sisältää koron) 31 päivään joulukuuta 1998 mennessä, tähän kysymykseen ei liity OA:han kohdistuvaa tukea.

67. Muiden sitoumusten osalta ei ole havaittu, että Kreikka olisi rikkonut alkuperäistä päätöstä (1 artiklan a, f–n, p, q, s–u kohta). Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan Kreikka on noudattanut näitä sitoumuksia.

68. Komissio katsoo täten, että Kreikka noudattaa tällä hetkellä kokonaisuudessaan kaikkia alkuperäisen päätöksen sitoumuksia.

69. Komissio katsoo Kreikan lentokentillä tapahtuvan omahuolintatilanteen osalta, ottaen huomioon omahuolintaa koskevien toimilupien myöntämismenettelystä annetun asetuksen muutoksen, Kreikan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien jättämistä hakemuksista antamat tiedot sekä Kreikan viranomaisten 3 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyllä kirjeellä antamat vakuutukset, että kaikki omahuolintaan liittyvät osatekijät hyväksytään tällä hetkellä Kreikan lentokentillä alkuperäisessä päätöksessä annettujen vakuutusten mukaisesti ja että omahuolinta koskeva kysymys on nyt ratkaistu (19 kohta).

70. Komission mielestä kuitenkin se, että Kreikka noudattaa tällä hetkellä täysimääräisesti kaikkia

sitoumuksia, ei riitä yksin turvaamaan tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille. On tarpeen arvioida myös ne yhteiseen etuun kohdistuneet vaikutukset, jotka aiheutuivat siitä, että Kreikka ei aiemmin noudattanut eräitä näistä sitoumuksistaan.

71. Valtion jatkunut puuttuminen OA:n johtamiseen sen tiukasti rajatusta osakkeenomistajan asemasta huolimatta ei ole aiheuttanut ongelmia OA:n kilpailijoille. Se ei ole myöskään mitenkään hyödyttänyt OA:ta. Sitä vastoin puuttuminen on vaikuttanut kielteisesti yrityksen rakennemuutosprosessin tiettyihin osa-alueisiin. Sama koskee sitä, että valtio ei ole antanut OA:lle yleisen oikeuden piiriin kuuluvien kreikkalaisten yritysten verotuksellista asemaa vastaavaa osakeyhtiön verotuksellista asemaa.

72. OA:lle myönnetyt laittomat tuet yhteensä 13,2 miljardin Kreikan drakman arvosta ovat saattaneet vääristää kilpailua. Jäljellä olevaa pääoman lisäystä ei kuitenkaan ole vielä tähän mennessä maksettu ja sitä pienennetään vastaavalla summalla, mikä kumoaa kyseisen tuen kilpailua vääristävät vaikutukset.

73. Asetuksen, jolla lopetettiin OA:n nauttimat suosituimmuus- ja yksinoikeudet mantereen sisäiseen lentoliikenteeseen, voimaantulo vasta 31 päivänä joulukuuta 1994 ei käytännössä vaikuttanut kilpailuolosuhteisiin, sillä kaikki sisäiset reitit Kreikan mantereella oli jo avattu kilpailulle.

74. Asetus, jolla lopetettiin OA:n nauttimat yksinoikeudet muihin kuin ETA-maihin suuntautuvaan säännölliseen kansainväliseen lentoliikenteeseen, ei tullut voimaan kohtuullisen ajan kuluessa, mutta tämä ei käytännössä näytä vaikuttaneen kilpailuolosuhteisiin, sillä komissiolle ei ole ilmoitettu Kreikan viranomaisten kieltäytyneen tällaisen lentoliikenteen liikennöintioikeuksien myöntämisestä.

75. Alkuperäisen päätöksen hyväksymisen jälkeen Kreikkaan suuntautuvaan muuhun kuin säännölliseen lentoliikenteeseen kohdistui edelleen eräitä rajoituksia, millä on todennäköisesti ollut vaikutuksia kilpailuolosuhteisiin. Koska nämä rajoitukset koskivat ainoastaan Kreikan saarille suuntautuvaa liikennettä ja vastaavasti ainoastaan tiettyjä lentoliikenteen osa-alueita, niiden vaikutus kilpailuolosuhteisiin on ollut rajallinen. Komissio katsoo joka tapauksessa, että nämä rajalliset vaikutukset ovat tasoittuneet sen vuoksi, että OA ei ole saanut jäljellä olevaa pääoman lisäystä eikä se ole voinut hyödyntää valtiontakuita.

76. Edellä mainitun perusteella komissio katsoo, että Kreikan aiempi eräiden sitoumusten noudattamatta jättäminen ei ole vaikuttanut yhteiseen etuun tai vaikutukset ovat olleet rajalliset ja ne ovat tasoittuneet suurelta osin OA:n osalta aloitetusta menettelystä johtuvien kielteisten seurausten vuoksi.

77. Lisäksi komissio on tutkinut, kuuluuko tuki yhä osana kokonaisvaltaiseen OA:n taloudelliseen tervehdyttämiseen tähtäävään rakennemuutosohjelmaan siten, että OA saadaan sen avulla kohtuullisessa ajassa toimintakelpoiseksi ja kilpailukykyiseksi omassa toimintaympäristössään.

78. Komissio huomauttaa, että Kreikan hallitus esitti 6 päivänä heinäkuuta 1998 tarkistetun rakennemuutosohjelman ajanjaksolle 1998–2002, joten se ulottaa rakennemuutokselle varatun ajan alkuperäistä (vuoteen 1997 ulottuvaa) suunnitelmaa pidemmälle. Alkuperäisen suunnitelman ajantasaistaminen sekä rakennemuutokselle varatun ajan pidentäminen oli tarpeen, jotta OA voisi korjata tilanteen alkuperäisessä suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamisen osalta.

79. Tarkistettu suunnitelma ei sisällä muita tukitoimia kuin ne, jotka on hyväksytty alkuperäisessä päätöksessä, mutta joita ei vielä ole myönnetty OA:lle. Näihin kuuluvat 35 miljardin Kreikan drakman suuruinen pääoman lisäys sekä yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoiset valtiontakuut, jotka oli alun perin määrä käyttää ennen 31 päivää joulukuuta 1997 sovittuihin lainoihin. Kuten Kreikka 6 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyssä kirjeessään ilmoitti, suunnitelmaan kuuluu kuitenkin vain 21,8 miljardin drakman suuruinen pääoman lisäys, jotta Kreikan lain N:o 2271/94 perusteella OA:lle

myönnetyt uudet hyväksymättömät tuet voidaan ottaa huomioon. Lisäksi valtiontakuiden osalta suunnitelmassa esitetään, että valtiontakuut käytetään ennen 31 päivää joulukuuta 2000 sovittuihin lainoihin.

80. Tarkistetussa rakennemuutossuunnitelmassa niitä toimia, joita OA:n on tehtävä kustannusvalvonnan ja tuottavuuden osalta, määritellään uudelleen ja tehostetaan. Suunnitelma perustuu jo sovellettaviin uusiin työskentelyehtoihin, joiden avulla OA:n on mahdollista vähentää henkilöstökustannuksia ja parantaa henkilöstön tuottavuutta. Henkilöstökustannusten osalta tuottavuuden ennakoidaan näin kasvavan 16 prosentilla vuosina 1998–2002. Tuotto, joka on tällä hetkellä hyvin alhainen, kasvaa matkalippujen hinnannousun, verkoston rakennemuutoksen, tuloshallintajärjestelmän käyttöönoton ja tuotekehityksen myötä. Suunnitelmaan kuuluu kaluston tehokas hyödyntäminen samalla kun kaluston lisäys rajoittuu suunnitellulla ajanjaksolla neljään lisäkoneeseen. Koska kalustonuusimisohjelman myötä päädytään kuitenkin nykyistä pienempiin ilma-aluksiin, OA:n ETA-alueella tarjoama kapasiteetin kasvu (+12 % käytettävissä olevissa matkustajakilometreissä) ei ylitä keskimääräistä markkinakasvua (20–22,5 %) [1].

81. Edellä mainittujen syiden vuoksi ennakoidaan, että OA saadaan jälleen kannattavaksi jo vuonna 1998. Kasvattamalla tuloja ja leikkaamalla kustannuksia suunnitelman avulla OA pystyy ylläpitämään kannattavuuttaan koko suunnitelman voimassaoloajan, selviytymään kalustonuusimisohjelman edellyttämistä merkittävistä sijoituksista sekä siirtämään toimintansa Spatan lentokentälle.

82. Uusien ilma-alusten hankinta (311 miljardia Kreikan drakmaa) rahoitetaan kassavaroja, pitkäaikaisia lainoja sekä liikepankkien kanssa tehtyjä sopimuksia ja vuokraustoimintaa yhdistelemällä, mutta muutto Spataan rahoitetaan kassavirroista tehdyistä varauksista (40 miljardia drakmaa) sekä valtion Hellenikon lentokentälle tehtyjen ja lentokentän sulkemisen vuoksi menetettävien investointien korvaamiseksi myöntämistä varoista (arviolta 35 miljardia drakmaa). Tämän korvauksen osalta Kreikka on vahvistanut komissiolle 3 päivänä heinäkuuta 1998 päivätyssä kirjeessään, että korvaus ei sisällä mitään OA:han kohdistuvaa tukimuotoa, sillä se myönnetään Kreikan yleisen lain perusteella ja myönnettävä summa vastaa tarkalleen summaa, jonka mikä tahansa samassa asemassa oleva yritys olisi oikeutettu saamaan. Komission kyseisen korvauksen ajoitusta kohtaan osoittaman huolestumisen hälventämiseksi, Kreikka on lisäksi vakuuttanut komissiolle, että OA:n ja Kreikan valtion välillä tehtävän sopimuksen mukaisesti korvaus maksetaan samaan aikaan kun yrityksen on vastattava Spatan lentokentälle muutosta aiheutuvista kustannuksista.

83. Näiden yhteensä 346 miljardin Kreikan drakman suuruisten investointien osalta, jotka yhtäältä ovat tarpeellisia yrityksen toimintakelpoisuudelle tulevan kaluston uusimisen takia ja toisaalta väistämättömiä Spatan lentokentälle muuton vuoksi (Hellenikon lentokenttä suljetaan vuonna 2009), komissio ottaa huomioon uuden hyväksymättömän 13,2 miljardin Kreikan drakman tuen OA:lle ja katsoo, että sekä 21,8 miljardin drakman pääoman lisäys että 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin (tai 120 miljardin drakman) arvoinen valtiontakaus ovat välttämättömiä rahoituskustannusten pitämiseksi hyväksyttävällä tasolla koko suunnitelmakauden. Velkaantumisaste pysyy tarkistetun suunnitelman voimassaoloajan tavanomaista teollisuuden keskiarvoa suurempana (arvo 2,34 saavutetaan vuonna 2002). Tämä on kuitenkin yhdenmukainen niiden merkittävien investointien kanssa, joita OA:n olisi pystyttävä edelleen tekemään tuottojen ja tulojen olennaisesti kasvaessa (vuoden 1998 324 294 miljardin drakman liikevaihdosta 380 626 miljardin drakman liikevaihtoon vuonna 2002).

84. Ennakoitujen voittojen kohtuullisen tason ja velkaantumisasteen kehityksen perusteella komissio katsoo, että alkuperäisessä päätöksessä hyväksytty tuen taso on riittävä mutta ei liiallinen.

85. Mitä tulee tarkistetun suunnitelman tehokkaaseen toteuttamiseen, suunnitelmaa täydentävä yksityiskohtainen toteuttamissuunnitelma on saanut komission vakuuttuneeksi sen asianmukaisuudesta. Toteuttamissuunnitelmassa esitetään eri toimenpiteiden aikataulut, kustannukset ja saavutettavien hyötyjen ajoitus ja laajuus, ja se lisää olennaisesti tarkistetun suunnitelman uskottavuutta. Komissio panee kuitenkin merkille, että OA:n tällä hetkellä käyttämä hallinnolli-

[1] Perustuu AEA:n arvioihin.

nen tietojärjestelmä ei tuota yrityksen johdon käyttöön riittävästi sellaista tietoa, jonka avulla se voisi seurata suunnitelman toteuttamisen edistymistä ja tarvittaessa edelleen muuttaa tarkistettua suunnitelmaa. Komissio aikoo asiaa koskevan, Kreikan viimeistään 1 päivänä joulukuuta toimittaman yksityiskohtaisen kertomuksen pohjalta tutkia, onko OA:n johdon tehokkaassa käytössä asianmukainen hallinnollinen tietojärjestelmä.

86. Edellä mainitun perusteella komissio katsoo, että tarkistettu suunnitelma muodostaa riittävän kehyksen sille, että OA voidaan saattaa toimintakelpoiseksi vuoteen 2000 mennessä ja säilyttää se toimintakelpoisena kyseisen päivämäärän jälkeenkin.

87. Lopuksi komissio muistuttaa Kreikan alkuperäisen päätöksen puitteissa antamista 21 sitoumuksesta, joita Kreikka tällä hetkellä edellä esitetyllä tavalla täysimääräisesti noudattaa. Näitä sitoumuksia on noudatettava edelleen täysimääräisesti tarkistetun rakennemuutossuunnitelman voimassaoloajan eli 31 päivään joulukuuta 2000 saakka. Sitoumusten avulla varmistetaan, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetussa merkityksessä.

88. Jotta kuitenkin otettaisiin huomioon se, että rakennemuutossuunnitelmaa on tarkistettu ja sen voimassaoloa on jatkettu vuodesta 1997, ja että tämän suunnitelman avulla OA:n pitäisi saavuttaa toimintakelpoisuus vuoteen 2000 mennessä, komissio katsoo, että tuen todellinen soveltuminen yhteismarkkinoille edellyttää sitoumuksista johtuvien ehtojen päivittämistä ja täsmentämistä. Tätä tarkoitusta varten:

a) toinen 7,8 miljardin Kreikan drakman suuruinen erä voidaan maksaa vasta kun on tarkastettu kaikkien ehtojen noudattaminen ja varmistettu, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille, tarkistettu rakennemuutossuunnitelma pannaan todella täytäntöön ja ennakoidut tulokset saavutetaan (erityisesti VI osassa esitettyjen kustannusten ja tuottavuuden tunnuslukujen osalta). Erää ei makseta, jos ehtoja ei noudateta ja/tai jos tarkistetun rakennemuutossuunnitelman tavoitteita ei ole saavutettu;

b) vähintään 10 viikkoa ennen 15 päiväksi kesäkuuta 1999 suunnitellun toisen erän maksamista sekä lokakuun 1999 loppuun, maaliskuun 2000 loppuun ja lokakuun 2000 loppuun mennessä Kreikan on toimitettava komissiolle kertomus kaikkien tuen soveltuvuuden, tarkistetun rakennemuutossuunnitelman täytäntöönpanon ja suunniteltujen tulosten saavuttamisen varmistamiseksi määrättyjen ehtojen noudattamisesta (erityisesti VI osassa esitettyjen kustannusten ja tuottavuuden tunnuslukujen osalta);

c) Kreikan on yhä edelleen varmistettava, että OA ei johda hinnoittelua säännöllisillä reiteillä Ateena–Tukholma ja Ateena–Lontoo tarkistetun rakennemuutossuunnitelman voimassaoloaikana. Tämän velvoitteen soveltamisalaa ei tarvitse ulottaa muille OA:n käyttämille lentoreiteille kuin niille, jotka nimenomaan mainitaan alkuperäisen päätöksen 1 artiklan p kohdassa, sillä komissio ei ole saanut mitään todennettua aineistoa siitä, että OA:n muiden reittien matkalippujen hinnat aiheuttaisivat kilpailuun liittyviä huolenaiheita. Mitä tulee reitteihin Ateena–Tukholma ja Ateena–Lontoo, komissio huomauttaa, että kyseisen päätöksen 1 artiklan p kohdan mukaista sitoumusta on noudatettu kaikilta osin;

d) Kreikan on yhä edelleen varmistettava, että tarkistetun rakennemuutossuunnitelman voimassaoloaikana paikkamäärä OA:n lennoilla ETA-alueella, ylimääräiset ja kausiluonteiset lennot sekä manner-Kreikan ja Kreikan saarten välinen lentoliikenne mukaan luettuina, ei ylitä OA:n ETA-markkinoilla vuonna 1997 tarjoamaa paikkamäärää (7 792 243 paikkaa). Paikkamäärän kasvu on mahdollinen edellyttäen, että se on suhteessa kyseisten markkinoiden kasvuun. Tämän velvoitteen soveltamisalaa laajennetaan alkuperäisen päätöksen 1 artiklan s kohtaan verrattuna sisällyttämällä siihen OA:n tarjoaman Kreikan saarille suuntautuvan sisäisen lentoliikenteen kapasiteetti, koska Kreikan saarilla sijaitsevat lentokentät kuuluvat nyt asetuksen (ETY) N:o 2408/92 soveltamisalaan. Velvoitetta ei sitä vastoin tarvitse laajentaa kattamaan lentoliikennettä ETA-maiden ulkopuolelle, sillä OA:n kilpailuasema suhteessa muiden yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kilpailuasemaan ei näillä reiteillä aiheuta ongelmia. OA:n muissa kuin ETA-

maissa käyttämien reittien määrä on rajallinen samoin kuin OA:n tarjonta näillä reiteillä. OA aikoo lisäksi eräiltä osin lakkauttaa lentoliikennettä (Boston, Montreal, Toronto ja Nairobi).

89. Lisäksi komissio varta vasten vahvistaa, että ennen 31 päivää joulukuuta 2000 sovittaville lainoille myönnettävät yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoiset valtiontakuut voidaan käyttää joko ilma-alusten hankintaan tai vuokraukseen, koska tämä oli alkuperäisen päätöksen tarkoitus.

IX

90. Niiden uusien ilmoittamatta jätettyjen tukitoimien osalta, joiden vuoksi komissio päätti aloittaa menettelyn, sekä menettelyn aikana havaittujen ilmoittamatta jätettyjen lisätukitoimien osalta komissio viittaa edellä VIII osassa esitettyyn arvioon, jossa käsiteltiin sitä, miten Kreikka on noudattanut sitoumustaan olla myöntämättä OA:lle lisätukea missään muodossa (14, 15, 16 ja 16 a kohdat).

91. Tämän perusteella komissio katsoo, että Kreikan lain N:o 2271/94 2 artiklan 12 a kohtaan ja 4 artiklaan liittyvät lainvastaiset tuet eivät sovellu yhteismarkkinoille. Koska näiden tukien kilpailuvaikutukset kuitenkin kumoutuvat, komissio katsoo, että Kreikkaa ei velvoiteta palauttamaan tukia. Lisäksi komissio katsoo, että Kreikan lain N:o 2271/94 1 artiklan b ja i kohdan mukaiset säännökset sekä OA:n Kreikan lentokentillä maksamatta jättämät laskeutumis- ja pysäköintimaksut eivät sisällä mitään OA:han kohdistuvia tukimuotoja.

X

92. Edellä VIII ja IX osassa käsitellyt kysymykset koskevat komission 30 päivänä huhtikuuta 1996 menettelyn aloittamiseksi tekemässä päätöksessä esittämiä ja jäsenvaltioiden sekä muiden asianomaisten osapuolten tämän seurauksen esiin tuomia seikkoja.

93. Edellä mainitun perusteella komissio katsoo, että:

a) seuraaviin tukiin, jotka Kreikka on myöntänyt tai on aikeissa myöntää OA:lle:

i) Kreikan lain N:o 96/75 6 artiklan mukaisesti yritykselle myönnetyt 7 päivään lokakuuta 1994 ulottuvat lainatakuut;

ii) uudet yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvoiset lainatakuut ennen 31 päivää joulukuuta 2000 sovittaville lainoille uuden ilma-aluksen hankintaa varten;

iii) yrityksen velkataakan keventäminen 427 miljardilla Kreikan drakmalla;

iv) yrityksen 64 miljardin drakman suuruisen velan muuntaminen osakepääomaksi; ja

v) 54 miljardin drakman suuruisen pääoman lisäyksen pienentäminen 40,8 miljardiin drakmaan, joka maksetaan kolmessa erässä seuraavasti: 19 miljardia drakmaa vuonna 1995, 14 miljardia drakmaa vuonna 1998 ja 7,8 miljardia drakmaa vuonna 1999;

voidaan soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua poikkeusta sillä edellytyksellä, että alkuperäisen päätöksen 1 artiklan a–u kohdan mukaiset ehdot sekä lukuisat muut sellaiset ehdot, joilla varmistetaan, että tuet eivät vaikuta haitallisesti kaupankäynnin olosuhteisiin yhteisen edun vastaisesti, on täytetty.

b) Kreikan OA:lle Kreikan lain N:o 2271/94 2 artiklan 12 a kohdan ja 4 artiklan perusteella myöntämät lainvastaiset tuet eivät sovellu yhteismarkkinoille. Kreikan ei edellytetä määräävän näiden tukien palauttamisesta.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Seuraavat Olympic Airways -yhtiölle suunnatut rakennemuutostuet, jotka Kreikka on jo myöntänyt tai jotka se aikoo myöntää:

i) Kreikan lain N:o 96/751 6 artiklan mukaisesti yhtiölle myönnetyt lainavakuudet 7 päivään lokakuuta 1994 asti;

ii) uusien koneiden ostamiseen tarkoitettuihin, ennen 31 päivää joulukuuta 2000 otettuihin lainoihin liittyvät uudet lainavakuudet yhteensä 378 miljoonan Yhdysvaltain dollarin arvosta;

iii) yrityksen velkahelpotukset 427 miljardin Kreikan drakman arvosta;

iv) yrityksen velkojen muuttaminen pääomaksi 64 miljardin Kreikan drakman arvosta;

v) pääoman lisäys, jota on pienennetty 54 miljardista Kreikan drakmasta 40,8 miljardiin Kreikan drakmaan ja joka maksetaan kolmessa erässä (19 miljardia vuonna 1995, 14 miljardia vuonna 1998 ja 7,8 miljardia vuonna 1999);

ovat yhdenmukaiset yhteismarkkinoiden ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen kanssa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan määräysten mukaisesti ja seuraavin edellytyksin:

a) Kreikka toimii Kreikan Olympic Airwaysille myöntämästä tuesta 7 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 1 artiklan a–u kohdassa esitettyjen sitoumusten mukaisesti;

b) Kreikka varmistaa sen, ettei Olympic Airways johda hinnoittelua säännöllisillä lennoilla Ateena-Tukholma- ja Ateena–Lontoo -reiteillä ajanjaksona 1998-2002;

c) Kreikka varmistaa sen, ettei istumapaikkojen määrä Olympic Airwaysin Euroopan talousalueella tarjoamilla säännöllisillä reiteillä, ylimääräiset ja kausiluonteiset lennot sekä Kreikan mantereen ja saarten väliset lennot mukaan luettuina, ylitä ennen vuoden 2002 loppua, Olympic Airwaysin vuonna 1997 Euroopan talousalueen markkinoilla tarjoamaa paikkamäärää (7 792 243 paikkaa), ottaen kuitenkin huomioon kyseisten markkinoiden kasvua vastaavan mahdollisen suhteellisen lisäyksen;

d) Kreikka varmistaa, että Olympic Airwaysin käytössä on 1 päivään joulukuuta 1998 mennessä täysin toimiva ja asianmukainen hallinnon tietojärjestelmä. Kreikan on annettava komissiolle tätä koskeva kertomus 1 päivään joulukuuta 1998 mennessä.

2. Toinen 7,8 miljardin drakman suuruinen erä voidaan maksaa vasta kun on tarkastettu kaikkien asetettujen edellytysten noudattaminen ja varmistettu, että tuki soveltuu yhteismarkkinoille, tarkistettu rakennemuutossuunnitelma pannaan todella täytäntöön ja ennakoidut tulokset saavutetaan (erityisesti VI osassa esitettyjen kustannuksia ja tuottavuutta koskevien tunnuslukujen osalta).

Vähintään 10 viikkoa ennen 15 päivänä kesäkuuta 1999 maksettavaksi suunnitellun toisen erän suorittamista sekä lokakuun 1999, maaliskuun 2000 ja lokakuun 2000 loppuun mennessä Kreikan on toimitettava komissiolle kertomus kaikkien tuen soveltuvuuden, tarkistetun rakennemuutossuunnitelman täytäntöönpanon ja suunniteltujen tulosten saavuttamisen varmistamiseksi asetettujen edellytysten noudattamisesta (erityisesti osassa VI esitettyjen kustannuksia ja tuottavuutta koskevien tunnuslukujen osalta). Toista erää ei suoriteta, jos edellytyksiä ei ole noudatettu ja/tai tarkistetun rakennemuutossuunnitelman tavoitteita ei ole saavutettu.

2 artikla

Kreikan Olympic Airwaysille lain N:o 2271/94 2 artiklan 12 kohdan a alakohdan ja 4 kohdan mukaisesti myöntämät laittomat tuet eivät perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 62 artiklan 1 kohdan perusteella sovellu yhteismarkkinoille.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Helleenien tasavallalle.

Tehty Brysselissä 14 päivänä elokuuta 1998.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen