II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 14 augusti 1998

om stöd som Grekland beviljat Olympic Airways

(delgivet med nr K(1998) 2423)

(Endast den grekiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/332/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med ovan nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att inkomma med synpunkter [1], med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

BAKGRUND

I

1. Den 7 oktober 1994 antog kommissionen beslut 94/696/EG om det stöd som Grekland beviljat Olympic Airways [2] (nedan kallat det ursprungliga beslutet), enligt vilket det stöd som Grekland beviljat och avser att bevilja Olympic Airways (OA) är förenligt med den gemensamma marknaden och Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) enligt artikel 93.3 c i fördraget respektive artikel 61.3 c i EES-avtalet. Stödet bestod av

a) lånegarantier till företaget fram till den dagen enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75 av den 26 juni 1975,

b) nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner USD för lån som skulle tecknas före den 31 december 1997 för köp av nya flygplan,

c) minskning av företagets skuldbörda med 427 miljarder grekiska drachmer,

d) omvandling av 64 miljarder drachmer av företagets skulder till eget kapital,

e) kapitaltillskott på 54 miljarder drachmer i tre rater på respektive 19, 23 och 12 miljarder för år 1995, 1996 och 1997.

2. De sista fyra av dessa fem åtgärder ingick i en plan för omstrukturering och rekapitalisering av OA, som ursprungligen hade lämnats till kommissionen. På grundval av denna plan ansåg kommissionen att stödet främjade utvecklingen av lufttransporter i en fragmenterad och perifer

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

region, som är en av de minst utvecklade i gemenskapen.

(3) Stödets förenlighet gjordes dock beroende av att Grekland uppfyllde 21 åtaganden. Bland dessa åtaganden fanns följande:

a) Att godkänna att kommissionen vid behov låter en oberoende konsult, som utsetts av kommissionen tillsammans med den grekiska regeringen, verifiera de viktigaste resultaten av planen och tillämpningen av villkoren (artikel 1 g i beslutet).

b) Att den grekiska regeringen årligen och minst fyra veckor före varje delutbetalning av kapitalökningen, som enligt planen skall ske i januari 1996 och januari 1997, till kommissionen lämnar en rapport om genomförandet av omstruktureringsplanen för företaget, som kommissionen kan lämna till en oberoende konsult för granskning (artikel 1 h i beslutet).

II

4. Grekland lämnade den 12 december 1995, före utbetalningen av den andra raten av kapitaltillskottet på 23 miljarder drachmer som skulle göras i januari 1996, en rapport till kommissionen om genomförandet av planen. Kommissionen kontrollerade med hjälp av en oberoende konsult denna rapport och efterlevnaden av villkoren.

5. På basis av kontrollen av rapporten och av efterlevnaden av villkoren samt med beaktande av den ståndpunkt som Grekland framfört i en skrivelse av den 16 april 1996, antog kommissionen den 30 april 1996 ett beslut om att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget beträffande de stöd som godkänts i dess ursprungliga beslut samt nya och icke-anmälda stöd som kommissionen upptäckt.

6. Beslutet att inleda ett förfarande beträffande de stöd som ursprungligen godkänts motiverades av att flera åtaganden som anges i artikel 1 i det ursprungliga beslutet inte hade uppfyllts. Kommissionen upptäckte brister i uppfyllandet av följande åtaganden:

a) Åtagandet att i framtiden avstå från inblandning i OA:s ledning, utanför de snäva gränser som aktieägarrollen sätter (artikel 1 b i det ursprungliga beslutet).

Kommissionen upptäckte flera fall av fortsatt och otillbörlig inblandning från den grekiska regeringens sida i ledningen av företaget:

i) Regeringen tycks direkt utse styrelseledamöterna i OA:s fem dotterföretag, trots att denna uppgift rättsligt sett åligger två företrädare för OA:s styrelse (nedan fråga 1).

ii) Ledamöterna i OA:s styrelse, som alla utses av staten som enda aktieägare, verkar ha en benägenhet att ständigt och på oväntade sätt blanda sig i den dagliga ledningen av företaget, särskilt beträffande personalutnämningar. Kommissionen ansåg att detta framgår särskilt av de täta styrelsesammanträdena och de ofta återkommande utbytena av styrelseledamöterna (nedan fråga 2).

iii) Den ställning som OA ges genom lag nr 2271/94, som antagits för att genomföra omstruktureringsplanen för företaget, kan inte jämföras med ett privat företags ställning med avseende på personalförvaltningen. I artikel 4.4 i denna lag ges ett uttryckligt undantag från principen att OA och dess dotterföretag inte skall omfattas av tillämpningen av lagstiftningen om offentliga företag, i den mån artiklarna 1–24 i lag nr 2190/94 fortfarande skall tillämpas på dessa. Kommissionen anser att dessa bestämmelser leder till ett omständligt administrativt rekryteringsförfarande som inte lämpar sig för personalförvaltningen i ett sådant företag som OA, och att detta undantag visar att den statliga kontrollen fortbestår på ett centralt område inom förvaltningen av företaget (nedan fråga 3).

Dessutom anges i artikel 4.2 i lag nr 2271/94 även att tjänstereglementet för OA:s anställda ”skall godkännas genom ett presidentdekret på förslag av transport- och kommunikationsministern, utan hinder av bestämmelserna i artikel 8.3 i lag nr 2224/94”. Det är osäkert om detta förfarande skall tillämpas efter den 31 januari 1995. I samma artikel i lag nr 2271/94 anges även uttryckligen att de avtal som slöts i december 1994 mellan OA och företrädare för kabinpersonalen om arbetsvillkor och alla framtida avtal om samma frågor på samma sätt skall godkännas genom ett presidentdekret på förslag från transport- och kommunikationsministern. I artikel 8.3 i lag nr 2224/94, som är allmän lag för företag i Grekland, anges dock att arbetsmarknadens parter gemensamt skall godkänna tjänstereglementen för de anställda i företagen, utan statlig inblandning, och därefter skicka dessa reglementen till arbetsministeriet (nedan fråga 4).

Slutligen råder det osäkerhet i fråga om den exakta räckvidden för den ovan nämnda artikel 4.4 i lag nr 2271/94, eftersom det i den grekiska lagen nr 2366/95, som antogs i december 1995, efter lag nr 2271/94, tycks finnas bestämmelser om särskilda villkor för OA:s personal, vilket leder till tvivel på att OA ur rättslig synvinkel har samma grad av självständighet gentemot den grekiska staten som ett börsnoterat aktiebolag (nedan fråga 5).

iv) Lag nr 2271/94 innebär redan i sig själv en inblandning i företagets angelägenheter genom att den bestämmer villkoren för frivillig pensionering för OA:s personal och arbetsvillkoren i företaget. Från och med delgivningen till de grekiska myndigheterna av det ursprungliga beslutet borde OA regleras enbart genom ordinarie grekisk lag, i förekommande fall kompletterad med interna företagsavtal, särskilt när det gäller arbetslagstiftning och social trygghet. Att beslutet inte följts framgår i detta fall av ersättningen vid frivillig avgång, som med tillämpning av artikel 2.4 i lag nr 2271/94 överstiger den normala ersättningen med 25 % plus en summa motsvarande två månadslöner (nedan fråga 6).

v) OA tycks ännu inte ha fullständig frihet att definiera och organisera sitt linjenät. Olympic Aviation, det inhemska dotterföretaget, är skyldigt att bedriva trafik på 6–7 små, olönsamma linjer mellan det grekiska fastlandet och de grekiska öarna, för vilka allmän trafikplikt inte införts enligt rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [1] (nedan fråga 7).

vi) OA transporterar grekiska tidningar till ytterst låga priser jämfört med kostnaderna för denna verksamhet. Trots att regeringen inte formellt ålagt OA denna skyldighet (för vilken de årliga kostnaderna uppskattats till 1,5 miljarder drachmer), ansåg kommissionen att en verkligt självständig företagsledning inte skulle ha låtit en sådan onormal situation fortbestå (nedan fråga 8).

vii) Regeringen och den grekiska civila luftfartsmyndigheten har hittills inte betalat biljetter som utställts av OA för deras tjänstemän, ombud och politiska personal. Skulden uppgår till flera miljarder grekiska drachmer. Kommissionen ansåg att den omständigheten att denna skuld inte betalats tyder på ett bestående beroendeförhållande mellan den grekiska staten och dess nationella flygbolag (nedan fråga 9).

b) Åtagandet att skatterättsligt ge OA samma ställning som ett börsnoterat aktiebolag, jämförbar med den ställning som grekiska företag har enligt allmän lag, förutom att OA är undantaget från alla skatter som sannolikt skulle påverka den rekapitalisering som avses i artikel 1 c i det ursprungliga beslutet (artikel 1 c i det ursprungliga beslutet).

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

i) I artikel 1 l i lag nr 2271/94 föreskrivs att ”OA:s och Olympic Aviation SA:s vinster från bokföringsåren 1994, 1995, 1996 och 1997 skall undantas från alla slag av offentliga skatter eller avgifter i den utsträckning som de väsentligen härrör från omstruktureringen av dessa företags balansräkningar i överensstämmelse med den godkända återhämtningsplanen, förutsatt att dessa vinster ställs till förfogande för kapitalomstruktureringen och omorganiseringen av företaget”. Denna bestämmelse går långt utöver det undantag som godkänts i artikel 1 c i det ursprungliga beslutet. Eftersom 64 miljarder drachmer av företagets skulder omvandlats till aktiekapital och de olika kapitaltillskott på totalt 54 miljarder drachmer som getts inte har någon direkt effekt på beskattningen av företagen, gäller det ifrågavarande undantaget endast beskattningen av den extraordinära vinst, för enbart 1994, som uppstod genom avskrivningen av OA:s skulder på sammanlagt 427 miljarder drachmer. Följaktligen ansåg kommissionen att den mycket stora räckvidden av det undantag som anges i artikel 1 l i lag nr 2271/94 innebär att OA under åren 1995, 1996 och 1997 inte kan anses ha haft samma skatterättsliga ställning som ett börsnoterat aktiebolag, likvärdig den som grekiska företag har enligt allmän lag (nedan fråga 10).

ii) Detsamma gäller det undantag som avses i artikel 1 j i lag nr 2271/94, där det sägs att ”OA skall vara undantaget från alla provisioner, skatter eller avgifter som skall betalas till staten eller till tredje part och befriad från alla ytterligare pålagor” i samband med Greklands beviljande av lånegarantier och utbetalningarna av kapitaltillskottet (fråga 9). Det undantag som godkänns i artikel 1 c i det ursprungliga beslutet gäller enbart skatter och inte alla pålagor som företaget sannolikt kan komma att påföras, och det gäller uteslutande rekapitaliseringen och inte beviljandet av statliga garantier (nedan fråga 11).

c) Åtagandet att till den 31 december 1994 (artikel 1 d i beslutet) se till att avtalen mellan den grekiska staten och OA överensstämmer med bestämmelserna i det tredje åtgärdspaketet för avreglering av lufttransporterna [1].

i) Presidentdekretet som upphäver OA:s företrädesrätt till den inhemska fastlandstrafiken i Grekland från och med den 31 december 1995 har ännu inte trätt i kraft. Kommissionen ansåg att det förhållandet att nationell lagstiftning som strider mot förordning (EEG) nr 2408/92 fortfarande gällde utgör en underlåtenhet från Greklands sida att uppfylla det åtagande som nämns ovan (nedan fråga 12).

ii) Det verkar även som om den grekiska staten ännu inte har upphävt OA:s ensamrätt till inhemska regelbundna flyglinjer på det grekiska fastlandet som inte trafikerades före den 1 januari 1993 eller som inte har trafikerats sedan denna dag, särskilt de säsongsmässiga linjerna. Kommissionen anser att detta skulle innebära en underlåtelse att uppfylla det åtagande som nämns ovan, liksom det åtagande som avses i artikel 1 u i det ursprungliga beslutet, där det sägs att den grekiska regeringen, enligt artikel 5 i förordning (EEG) nr 2408/92, inte skall bevara den exklusiva koncessionen för OA på inhemska regelbundna flyglinjer på det grekiska fastlandet som inte trafikerades före den 1 januari 1993 eller som inte trafikerats kontinuerligt sedan denna dag (nedan fråga 13).

d) Åtagandet att inte bevilja något ytterligare stöd till OA i någon som helst form, i enlighet med gemenskapslagstiftningen (artikel 1 e i det ursprungliga beslutet).

i) I artikel 2.12 a i lag nr 2271/94 anges att ”kostnaderna för militära tjänster och de tidigare års tjänster som avses i punkt 2

[1] Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, EGT L 240, 24.8.1992, s. 1, rådets förordning (EEG) nr 2408/92, op.cit. och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik, EGT L 240, 24.8.1992, s. 15.

samt de betalningar som avses i punkterna 4 och 7 b i denna artikel skall belasta statens budget till ett belopp av upp till 11 miljarder drachmer". Kommissionen ansåg att detta belopp utgör stöd, eftersom staten tar ett direkt ansvar för kostnader som normalt skulle ha belastat OA. Detta stöd påverkar, på grund av lufttransporternas internationella karaktär och det faktum att förmånen är reserverad för OA, handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen. Det utgör därför statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet (nedan fråga 14).

ii) Såsom påpekades ovan är OA befriat från alla former av offentliga skatter och pålagor för åren 1995, 1996 och 1997. Företaget är även befriat från alla skatter och andra utgifter i samband med lånegarantierna. Kommissionen ansåg att även dessa åtgärder, som var specifika för OA, utgör nya statliga stöd, eftersom de, såsom förklarats ovan, inte har någon som helst täckning i artikel 1 c i det ursprungliga beslutet (nedan fråga 15).

iii) Slutligen har OA inte betalt landnings- och uppställningsavgifter sedan Grekland delgavs det ursprungliga beslutet. Trots att företaget inte formellt befriats från dem och dessa obetalda avgifter återfinns som skulder i företagets balansräkning, har OA:s befrielse från sådana avgifter, som härrör från artikel 5.1 och 5.2 i den grekiska förordningen nr DII/35502/15316 av den 16 september 1994, inte formellt upphävts (nedan fråga 16).

e) Åtagandet att godkänna principen att andra flygbolag än OA tillåts trafikera linjer mellan Grekland och länder som inte tillhör EES samt att valet av ett eller flera lufttrafikföretag skall göras uteslutande på grundval av innehållet i varje begäran (artikel 1 o i det ursprungliga beslutet).

Presidentdekretet om upphävande av OA:s ensamrätt att bedriva regelbunden internationell trafik (passagerare, frakt, post) under grekisk flagg mellan Grekland och länder som inte tillhör EES har ännu inte trätt i kraft. Detta är samma dekret som det som avskaffar OA:s företrädesrätt till inhemska grekiska flyglinjer (som nämns i punkt c i). Kommissionen ansåg att denna fördröjning sedan delgivningen av det ursprungliga beslutet innebär att det åtagande som nämns ovan inte har uppfyllts (nedan fråga 17).

7. Mot bakgrund av ovanstående ansåg kommissionen att trots att OA verkar återhämta sig tillfredsställande i linje med planen på vilken det ursprungliga beslutet grundade sig, leder den grekiska regeringens underlåtenhet att uppfylla flera av de åtaganden, som utgjorde villkor för kommissionens godkännande av stödet, till tvivel på att detta stöd fortfarande är förenligt med artikel 92 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet. Dessa nya omständigheter har rubbat balansen i det ursprungliga beslutet. Därför har godkännandet av stödet ifrågasatts. I detta läge ansåg kommissionen att den måste ompröva stödet för att fatta ett nytt beslut som, om nödvändigt, skiljer sig från det som antogs den 7 oktober 1994.

8. Att ett förfarande inleddes motiverades även av allvarliga tvivel på att de nya, icke anmälda stöden, i form av den grekiska statens övertagande av ansvaret för ett belopp på 11 miljarder drachmer och för lånegarantier, skattebefrielser för perioden 1995–1997, befrielse från icke-fiskala utgifter som sannolikt skulle påverka kapitaltillskotten samt eventuella befrielser från landnings- och uppställningsavgifter, som kommissionen hade upptäckt, var förenliga med artikel 92 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet.

9. Genom en skrivelse av den 31 maj 1996 underrättade kommissionen Grekland om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget och uppmanade formellt landet att inkomma med synpunkter. Kommissionen påminde genom denna skrivelse även Grekland om att enligt artikel 93.3 i fördraget får inga stödåtgärder genomföras förrän det förfarande

som nämns ovan lett till ett slutgiltigt beslut. På grund av detta kunde de återstående kapitaltillskotten på 23 miljarder respektive 12 miljarder drachmer inte genomföras och de återstående statsgarantierna på USD 378 miljoner kunde inte beviljas. Skrivelsen offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [1] och övriga medlemsstater och berörda parter uppmanades att inkomma med synpunkter.

III

10. Genom en skrivelse av den 1 juli 1996 lämnade Grekland sina synpunkter på kommissionens skrivelse av den 31 maj 1996 genom vilken Grekland underrättades om beslutet att inleda ett förfarande.

11. För det första hävdade Grekland att landet, oberoende av inledandet av ett förfarande beträffande de stöd som ursprungligen godkändes 1994, hade rätt att genomföra de planerade kapitaltillskotten för 1995, 1996 och 1997. I artikel 1 i i det ursprungliga beslutet sägs att Grekland endast åtagit sig att inte genomföra dessa kapitaltillskott under förutsättning att målen för omstruktureringsplanen inte uppnåtts. Underlåtenhet att uppfylla åtagandena nämns inte.

12. För det andra yttrade sig Grekland utförligt om de frågor som uppfyllandet av åtagandena inbegriper.

13. Efter att förfarandet inletts har regeringarna i Förenade kungariket och Danmark samt berörda parter, däribland British Airways, Lufthansa, SAS, Olympic Airways, IACA (International Air Carrier Association), ACE (European Community Air Carrier Association), ADL (German Charter Carrier Association) inkommit med synpunkter i detta ärende. I alla synpunkter som inlämnades, förutom OA:s, godkändes kommissionens beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget. Dessutom togs i dessa synpunkter ett antal frågor upp som rörde de tvivel som uttrycktes i beslutet.

14. I sina synpunkter påpekade de stater som yttrat sig att fördragets regler om statligt stöd måste tillämpas strikt under de förhållanden av ökad konkurrens som råder på den gemensamma marknaden för lufttransporter sedan det tredje åtgärdspaketet för avreglering av lufttransporterna trädde i kraft den 1 januari 1993. På denna grundval måste man effektivt säkerställa att de åtaganden som utgör villkor för stödens förenlighet med den gemensamma marknaden uppfylls. Ett förfarande måste inledas då en medlemsstat inte uppfyllt dessa åtaganden, som i det aktuella fallet, där den balans som fastställdes i kommissionens beslut av den 7 oktober 1994 har rubbats. I synnerhet åtagandet att inte ge något ytterligare stöd är ett mycket viktigt villkor. Förenade kungarikets regering tillade att om Grekland de facto inte hade uppfyllt åtagandena, bör de stöd som ursprungligen godkändes återbetalas. Den danska regeringen framhävde för sin del att de nya stödåtgärderna inte kan beviljas undantag, eftersom de inte uppfyller kraven enligt den marknadsekonomiska investerarprincipen, och det i vilket fall som helst inte finns några oförutsedda exceptionella omständigheter som ligger utanför OA:s kontroll som kunde berättiga dessa nya stödåtgärder.

15. Dessa synpunkter framkommer även i varierande utsträckning i övriga yttranden från berörda tredje parter, där även ytterligare synpunkter på Greklands underlåtenhet att uppfylla villkoren framförs.

16. Alla berörda parter förutom OA fördömde OA:s monopol på marktjänster för tredje part vid grekiska flygplatser, som leder till låg kvalitet på tjänsterna och höga priser. Dessutom hävdade de att OA tillhandahåller mycket bättre tjänster för sina egna flygningar jämfört med dem företaget tillhandahåller sina konkurrenter, och på så sätt tydligt diskriminerar dessa. SAS krävde att marktjänsterna omedelbart skulle avregleras i Grekland för att återställa balansen i kommissionens ursprungliga beslut.

[1] Se fotnot 1 på sidan 1.

17. Några av de berörda parterna påpekade att trots Greklands hävdande av motsatsen i det ursprungliga beslutet, är egen hanteringen i praktiken inte helt avreglerad i Grekland. Lufthansa påpekade att den grekiska civila luftfartsmyndigheten ännu inte besvarat dess ansökan från januari 1996 om tillstånd för egen hantering på Hellenikon-flygplatsen i Aten. British Airways nämnde sina bestående svårigheter att själv sköta marktjänsterna för sina flygningar.

18. Lufthansa påpekade vidare att det stöd som OA fått snedvrider konkurrensen på flyglinjerna mellan Tyskland och Grekland då OA sänkt sina biljettpriser på dessa linjer.

19. ACE ansåg att undantaget för de grekiska öarna vid tillämpningen av det tredje åtgärdspaketet skulle upphävas för att säkerställa balansen i det ursprungliga beslutet.

20. ADL påpekade att charterflygningar mellan andra medlemsstater och de grekiska öarna som utförs av lufttrafikföretag från gemenskapen fortfarande påläggs betydande restriktioner genom en grekisk förordning av den 1 mars 1996. De kan inte sälja enkelbiljetter eller frakta annat gods än jordbruksprodukter och tidningar. ADL underströk att dessa begränsningar inte tillämpades på OA. ADL krävde också att det tredje åtgärdspaketet skulle tillämpas på de grekiska öarna.

21. OA lämnade synpunkter liknande dem som lämnats av Grekland.

22. Alla dessa synpunkter lämnades till Grekland i en skrivelse av den 30 juli 1996.

IV

23. Genom de berörda parternas synpunkter framkom dessutom följande två frågor som ytterligare ifrågasatte balansen i det ursprungliga beslutet.

a) De begränsningar för icke-regelbundna lufttransporttjänster till de grekiska öarna som fastställs i den grekiska förordningen av den 1 mars 1996 är oförenliga med Greklands åtagande att följa definitionen av icke-regelbundna lufttransporttjänster såsom den indirekt framgår av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2408/92, särskilt att inte lägga några restriktioner på icke regelbunden trafik, t.ex. förbud mot tillhandahållande av ”endast sittplats” på returresor, förbud mot transporter av gods eller post och kravet på en minimitid för vistelsen (artikel 1 r i kommissionens ursprungliga beslut). Dessutom var kommissionen bekymrad över att dessa restriktioner inte skulle tillämpas på OA, som därför skulle gynnas av ett förmånssystem som inbegrep diskriminering (nedan fråga 18).

b) Trots att artikel 1 i det ursprungliga beslutet inte innehåller ett specifikt åtagande från Greklands sida beträffande egenhanteringen vid grekiska flygplatser, sägs det i det ursprungliga beslutet att ”kommissionen noterar de grekiska myndigheternas försäkringar om att alla aspekter på egenhantering är tillåtna vid dessa flygplatser” som ett alternativ till de tjänster av låg kvalitet som erbjuds av OA inom ramen för dess monopol på marktjänster för tredje part. Kommissionen hade beaktat denna försäkran i sin bedömning av stödets förenlighet.

De praktiska svårigheterna eller till och med omöjligheten för flera lufttrafikföretag i gemenskapen att själva sköta marktjänsterna för sina flygningar vid grekiska flygplatser fick kommissionen att anse att egenhanteringen i praktiken inte var helt accepterad vid grekiska flygplatser. Detta underbyggdes ytterligare av uppgifter som lämnades till kommissionen av Association of Greek Airlines den 11 juni 1996 enligt vilka den grekiska civila luftfartsmyndigheten ännu inte hade lämnat något svar på de ansökningar om egenhantering som lämnats in i december 1995 av Venus Airlines för Kos, Cronus Airlines för Thessalonien och KAL för Heraklion och Rhodos (nedan fråga 19).

24. Kommissionen har gjort Grekland uppmärksamt på dessa nya frågor och genom skrivelser av den 4 juli 1996 och 7 augusti 1996 begärt uppgifter om dem.

25. Efter en närmare granskning av OA:s ställning enligt grekisk lag med hjälp av en specialiserad advokat, fann kommissionen dessutom ytterligare en underlåtelse från Greklands sida att uppfylla åtagandet att inte bevilja något ytterligare stöd till OA i någon som helst form (artikel 1 e i kommissionens ursprungliga beslut). I artikel 2.4 i lag nr 2271/94 anges att på de avgångsvederlag som ges till anställda vid OA som accepterar förtidspensionering enligt de villkor som anges i samma bestämmelse inte tillämpas ordinarie inkomstbeskattning utan en förmånligare beskattning. Detta förmånssystem stimulerar de anställda att lämna företaget och gör det därför möjligt för OA att säkerställa det avgångsmål som uppställts i omstruktureringsplanen. På denna grund utgör det ett stöd, eftersom staten de facto åtar sig direkt ansvar för kostnader som i annat fall OA hade varit tvunget att bära för att uppnå samma mål. Detta stöd påverkar, på grund av lufttransporternas internationella karaktär och det faktum att förmånen är reserverad för OA, handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen. Det utgör därför statligt stöd enigt artikel 92.1 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet (nedan fråga 16a).

26. Slutligen visade undersökningen av OA:s ställning även att den grekiska statens obetalda skulder till OA inte enbart bestod av obetalda tjänster som levererats till den grekiska civila luftfartsmyndigheten, utan även till olika andra statliga organ, inklusive ministerier, regeringsorgan och offentliga företag. Förutom statens skuld, hade även grekiska politiska partier samlat på sig avsevärda skulder till OA (se den redan identifierade fråga 9).

27. Kommissionen sände den 4 december 1996 en skrivelse till Grekland med begäran om uppgifter om alla frågor som gäller åtaganden som inte uppfyllts såsom de identifierats i kommissionens beslut av den 30 april 1996 om inledande av ett förfarande samt om de nya frågor som nämns ovan.

V

28. Under 1997 fortsatte kontakterna och utbytet av information mellan kommissionen och Grekland.

29. Den 13 juni 1997 påpekade kommissionen för företrädare för den grekiska regeringen att på grund av den tid som förflutit sedan dess beslut att inleda ett förfarande (14 månader) och det faktum att den omstruktureringsplan som låg till grund för det ursprungliga beslutet löpte ut 1997, behövde kommissionen en bekräftelse på att OA uppnått planens mål och att företagets återställande av lönsamheten var säkerställt. Grekland sade att en rapport om detta skulle lämnas till kommissionen.

30. Den 20 augusti 1997 lämnade följaktligen Grekland en rapport till kommissionen om OA:s ekonomiska utveckling under perioden 1995–1997, inklusive prognoser till och med år 2001. Kommissionen utsåg tillsammans med Grekland och i enlighet med artikel 1 g i det ursprungliga beslutet en oberoende konsult (Deloitte&Touche) för att bedöma genomförandet av planen och de framsteg som uppnåtts. Konsultrapporten lämnades den 10 november 1997. Rapporten grundade sig på OA:s reviderade bokslut för 1996 och provisoriska bokslut för 1997.

31. Det framgick av rapporten att OA inte hade uppnått målen i omstruktureringsplanen trots företagets fortsatta ansträngningar för att återställa sin lönsamhet.

32. För det första ökade nettovinsten långsammare än planerat även om den stadigt ökat sedan 1995 (från 9,9 miljarder drachmer 1995 till planerade 14,6 miljarder drachmer 1997, medan planen förutsatt en ökning från 13,9 miljarder 1995 till 29,6 miljarder 1997). OA hade påverkats negativt av en högre växelkurs än förväntat mot USD. Effekterna av denna situation kompenserades dock till största delen av den större tillväxt än väntat på den marknad där OA verkade (5,5 % gentemot ursprungligen prognostiserade 3 %) och justeringar i bokslutet. En mer detaljerad analys visade att OA:s flygverksamhet i verkligheten fortfarande gick med förlust, och att företaget som helhet skulle gå med förlust utan bidraget från marktjänsterna som fortsatte att generera betydande intäkter tack vare OA:s monopolställning (40,9 miljarder drachmer 1996, 40 miljarder prognostiserade för 1997).

33. För det andra hade en del omstruktureringsåtgärder som ingick i planen ännu inte genomförts fullständigt eller inte gett förväntade resultat. Detta gällde särskilt personalminskningarna och ändringen av arbetsreglerna, omorganiseringen av företaget, upprättandet av ett pålitligt och heltäckande informationssystem för företagsstyrning och i mindre grad omorganiseringen av flyglinjenätet. Som följd av detta hade OA inte lyckats uppnå planens mål för verksamheten. Personalkostnaderna utgjorde ett väsentligt problem, eftersom de hade ökat långt mer än planerat. Från 1995 till 1996 ökade de betydligt trots att antalet anställda minskade. Ett annat problemområde var arbetsproduktiviteten, som var betydligt lägre än i andra lufttrafikföretag i gemenskapen som tillhör Association of European Air Carriers (AEA).

34. Trots att OA tills vidare förblev lönsamt, stod det dock klart att långsiktig lönsamhet i samband med den nära förestående av regleringen av marktjänsterna i gemenskapen (som trädde i kraft med rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen [1]) endast kunde uppnås om företaget såg till att dess flygverksamhet blev lönsam. Så hade inte skett, då OA fortfarande saknade en verkligt konkurrenskraftig struktur i form av anpassning av kostnaderna (särskilt arbetskostnaderna) till intäkterna. Dessutom fanns det stora frågetecken beträffande dess förmåga att klara av de viktiga investeringarna i samband med förnyandet av företagets flygplansflotta och flyttning till Atens nya flygplats i Spata. Dessa två frågor innebar uppenbart viktiga utmaningar på medellång sikt för OA:s lönsamhet. Slutligen måste företaget även beakta den begränsning som följde av att de två sista utbetalningarna av kapitaltillskottet som ursprungligen skulle ha betalats i januari 1996 och januari 1997 samt statsgarantierna till ett värde av 378 miljarder drachmer tills vidare hölls inne till följd av att förfarandet inletts.

35. Med utgångspunkt från detta var det uppenbart att OA dels måste fullständigt genomföra de omstruktureringsåtgärder som inte hade vidtagits, dels måste uppdatera planen och vidta ytterligare omstruktureringsåtgärder. Dessa ytterligare åtgärder blev nödvändiga på grund av OA:s rådande ekonomisk situation och de finansiella följderna av de utmaningar och restriktioner för företaget som nämns ovan.

36. Den 21 november 1997 lade kommissionen fram resultaten av sin granskning för OA:s ledning. OA:s ledning instämde i stort sett med dessa resultat och påpekade att omstruktureringsplanen höll på att uppdateras på basis av en rapport som utarbetats av ett finansiellt konsultföretag som OA utsett (McKinsey).

37. I december 1997 beslutade dock den grekiska regeringen att byta ut företagsledningen i OA. En ny ledningsgrupp tillträdde i januari 1998 och började utforma den reviderade omstruktureringsplanen. Den reviderade planen skulle grundas på nya tjänstereglementen som skulle avtalas mellan företaget och de 17 fackföreningar som företräder de anställda. Grekland förväntades lämna den reviderade planen till kommissionen i april 1998.

38. På grund av den negativa reaktionen från fackföreningarna, som förkastade förslaget till nytt tjänstereglemente, kunde OA inte slutföra arbetet med den reviderade omstruktureringsplanen enligt planerna. I slutet av mars 1998 genomgick företaget en allvarlig social kris, som ledde till betydande avbräck i dess verksamhet. Samtidigt framgick det att företaget hade allvarliga likviditetsproblem då det måste betala förskott på de flygplan som det hade beställt för att förnya sin flotta utan att ha vidtagit åtgärder för finansieringen på grund av att statsgarantier inte gavs. Den sociala krisen upphörde till slut då den grekiska regeringen, i enlighet med grekisk lag, beslutade att införa det tjänstereglemente som OA föreslagit genom lag nr 2602/98, som godkändes av det grekiska parlamentet den 9 april 1998.

39. Kontakterna mellan kommissionen, Grekland och OA samt utbyte av information om alla frågor som är aktuella i fallet (inklusive revideringen av omstruktureringsplanen) har fortsatt

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

efter februari 1998. Dessa kontakter inbegrep möten i Aten och Bryssel den 19 februari 1998, 16 mars 1998, 30 april samt den 5, 9, 22 och 29 juni 1998.

40. Genom två skrivelser av den 3 juli respektive 6 juli 1998 lämnade Grekland ett reviderat omstruktureringsprogram för OA till kommissionen samt ytterligare uppgifter om uppfyllandet av åtagandena och de ytterligare frågor som kommissionen utpekat i sin skrivelse av den 4 december 1996.

VI

41. På grundval av alla de uppgifter som Grekland lämnat efter det att förfarandet inletts, främst genom skrivelser av den 28 maj 1998, 3 och 6 juli 1998 samt vid olika möten, kan situationen beträffande å ena sidan åtagandena och de ytterligare frågor som kommissionen upptäckt och å andra sidan den reviderade omstruktureringsplanen beskrivas enligt följande:

Åtagandena och de ytterligare frågor som kommissionen upptäckt

42. Beträffande de åtaganden som anges i artikel 1 i det ursprungliga beslutet gäller följande:

a) Åtagandet att avstå från att blanda sig i ledningen av OA, förutom inom de snäva gränser som den grekiska regeringens roll som aktieägare sätter (artikel 1 b i det ursprungliga beslutet).

i) Beträffande utseende av styrelseledamöter i OA:s dotterbolag, har kommissionen fått formella garantier från de grekiska myndigheterna om att OA:s ledning ensam har befogenhet i denna fråga (fråga 1).

ii) Beträffande OA:s styrelses ständiga ingripanden i den dagliga ledningen av företaget (fråga 2), har kommissionen fått formella garantier av Grekland om att styrelsens uppgift, i enlighet med grekisk lag, förblir begränsad till de allmänna riktlinjerna för företagets verksamhet.

iii) Beträffande det omständliga administrativa rekryteringsförfarandet enligt artikel 1–24 i lag nr 2190/94 (fråga 3), har kommissionen fått ta del av den grekiska lag nr 2527/97 som innehåller bestämmelser om ett särskilt förenklat rekryteringsförfarande för säsongsanställd personal i OA. Enligt detta kan OA direkt anställa säsongpersonal från en lista utan något ytterligare förfarande.

iv) Beträffande godkännandet av tjänstereglementet för OA:s personal genom presidentdekret (fråga 4), har Grekland formellt bekräftat för kommissionen att detta förfarande endast tillämpades en gång inom ramen för lag nr 2271/94 och att det ordinarie systemet enligt den grekiska arbetslagstiftningen tillämpas sedan den 31 januari 1995. De grekiska myndigheterna påpekade vidare att det är allmän sed att arbetsmarknadens parter får sina avtal om tjänstereglementen formellt godkända genom lagstiftning.

v) Beträffande det särskilda system för OA som inrättades genom lag nr 2266/95 (fråga 5) och det faktum att lag nr 2271/94 fastställde arbetsvillkoren för OA och villkoren för frivillig förtidspension (fråga 6), var detta förfarande nödvändigt för att genomföra de ändringar som omstruktureringsprogrammet för OA medförde. De motsvarande bestämmelserna i lag nr 2271/94 var i själva verket en väsentlig del av planen.

vi) Beträffande OA:s frihet att definiera och organisera sitt flyglinjenät (fråga 7), påpekade Grekland att regeringen inte ålade OA skyldigheten att trafikera 6–7 små inhemska linjer. Detta bekräftades dessutom av OA självt, som påpekade att företaget har full frihet att avgöra

vilka linjer det vill trafikera. I detta sammanhang påpekade företaget att omorganiseringen av dess flyglinjenät är ett led i uppföljningen av dess omstrukturering och sker på grundval av affärsmässiga överväganden.

vii) Beträffande villkoren för transport av tidningar (fråga 8), har OA sedan den 1 juni 1998 tillämpat nya, högre tariffer. Dessa tariffer är baserade på tillämpliga IATA-regler.

viii) Beträffande avvecklingen av den grekiska statens och OA:s inbördes skulder (fråga 9), gav de grekiska myndigheterna följande uppgifter och försäkringar:

— På grundval av ett formellt avtal mellan den grekiska civila luftfartsmyndigheten och OA, levereras alla tjänster från OA till den grekiska civila luftfartsmyndigheten enligt OA:s normala affärsmässiga villkor och prissättning. OA:s och den grekiska civila luftfartsmyndighetens skulder till varandra har avräknats. Enligt avräkningen har OA en skuld på 1,29 miljarder drachmer till den grekiska civila luftfartsmyndigheten (främst obetalda landnings- och uppställningsavgifter). Detta belopp skall betalas före den 31 december 1998. Den grekiska civila luftfartsmyndigheten har för närvarande en skuld på 375 miljoner drachmer till OA. Denna fråga kommer att avgöras i grekisk domstol.

— Sedan januari 1995 utfärdas resebiljetter för grekiska regeringstjänstemän på uppdrag enligt normala affärs- och prismässiga villkor.

— Alla statliga organ har börjat betala tillbaka sina skulder till OA. De centrala regeringsorganen har redan betalat 5,78 miljarder drachmer och uppskattningsvis 2,63 miljarder drachmer kommer att betalas då beloppen verifierats. Socialförsäkringsfonder och andra statliga organ har redan betalat 228 miljoner drachmer och uppskattningsvis 1,22 miljarder drachmer kommer att betalas då beloppen verifierats. Om dessa organ av budgetskäl inte skulle kunna betala sina återstående skulder, kommer staten att garantera betalningarna till OA. I vilket fall som helst kommer alla statliga skulder att betalas före den 31 december 1998.

— OA kommer, vid grekisk domstol enligt normala förfaranden, att kräva in skulder från privata enheter som står under tillsyn av offentliga organ eller offentliga företag.

— De politiska partiernas skulder till OA, som uppgår till 1,64 miljarder drachmer, kommer att betalas enligt bestämmelserna i lag nr 2602/98, där det anges att de skall betalas senast den 31 december 1999. De aktuella beloppen för detta ändamål kommer att dras från de medel staten ställer till förfogande för de politiska partierna.

b) Om åtagandet att ge OA samma skatterättsliga ställning som ett börsnoterat aktiebolag som grekiska företag har enligt allmän lag (artikel 1 c i det ursprungliga beslutet).

— Beträffande räckvidden av den skattebefrielse som anges i artikel 1 l i lag nr 2271/94 (fråga 10), har Grekland skriftligt bekräftat för kommissionen att denna bestämmelse endast gäller skatt på extraordinära vinster under år 1994 som härrör från askrivningen av OA:s skuld på totalt 427 miljarder drachmer.

— Beträffande räckvidden av den skattebefrielse som anges i artikel 1 j i lag nr

2271/94 (fråga 11), har Grekland bekräftat att denna bestämmelse endast gällde skatter i samband med rekapitaliseringen av OA, och inte några andra former av avgifter, och inte heller skatter i samband med statsgarantierna.

c) Om åtagandet att till den 31 december 1994 se till att avtalen mellan den grekiska regeringen och OA överensstämmer med bestämmelserna i det tredje åtgärdspaketet (artikel 1 d i beslutet).

Beträffande ikraftträdandet av det presidentdekret som upphäver OA:s företrädesrätt till trafik på fastlandslinjer (fråga 12) och upphävandet av OA:s ensamrätt till regelbunden trafik på fastlandslinjer som inte trafikerades före den 1 januari 1993 eller som inte trafikerats av OA sedan denna dag (fråga 13), hänvisade de grekiska myndigheterna till presidentdekret nr 359 av den 13 september 1996, som trädde i kraft den 19 september 1996. Detta presidentdekret upphäver formellt alla företrädes- och/eller ensamrätter för OA både till trafiken på inhemska fastlandslinjer i Grekland och linjer mellan Grekland och icke-EES-länder.

d) Om åtagandet att inte bevilja något ytterligare stöd till OA i någon som helst form, i enlighet med gemenskapslagstiftningen (artikel 1 e i det ursprungliga beslutet).

i) Beträffande stöden i samband med de 11 miljarder drachmer som nämns i artikel 2.12 a i lag nr 2271/94 (fråga 14) och med den förmånliga beskattningen av avgångsersättningarna som OA:s anställda beviljats enligt artikel 2.4 i lag nr 2271/94 (fråga 16a), hävdade Grekland att kostnaden för den förmånliga beskattningen uppskattats till 2,2 miljarder drachmer. Grekland meddelade även kommissionen genom en skrivelse av den 6 juli 1998 att landet, med beaktande av att kommissionen ansåg att dessa åtgärder innebar nya stöd till OA, var berett att med 13,2 miljarder drachmer minska beloppet i den återstående delen av det kapitaltillskott som skulle göras enligt omstruktureringsplanen i den form den godkänts av kommissionen 1994.

ii) Beträffande det stöd som avses i artikel 1 l och j i lag nr 2271/94 (fråga 15), hänvisade Grekland till det faktum att den exakta omfattningen av skatte- och avgiftsbefrielserna hade utretts och att de inte inbegrep något annat stöd än de som uttryckligen godkänts i det ursprungliga beslutet.

iii) Beträffande stödet i samband med OA:s fortsatta befrielse från betalningen av landnings- och uppställningsavgifter vid grekiska flygplatser efter delgivningen av det ursprungliga beslutet (fråga 16), hänvisade Grekland till presidentdekret nr 138/97 av den 13 juni 1997 som formellt avskaffade den befrielse från dessa avgifter som OA åtnjutit enligt den grekiska förordningen nr DII/35502/15316. Grekland hänvisade även till att de obetalda avgifter som OA sedan den 1 januari 1995 var skyldig den grekiska civila luftfartsmyndigheten kommer att räknas av från de belopp som den grekiska civila luftfartsmyndigheten är skyldig OA (se fråga 9).

e) Om åtagandet att godkänna principen att andra flygbolag än OA godkänns för trafik på linjer mellan Grekland och länder som inte tillhör EES samt att val av ett eller flera lufttrafikföretag skall ske uteslutande på grundval av innehållet i varje begäran (artikel 1 o i beslutet).

Beträffande ikraftträdandet av det dekret som upphäver OA:s ensamrätt i detta avseende (fråga 17), hänvisade Grekland till det ovan nämnda presidentdekret nr 359 av den 13 september 1996, som trädde i kraft den 19 september 1996. Genom detta presidentdekret upphävdes alla OA:s ensamrätter till

trafiken på linjer mellan Grekland och icke-EES-länder.

f) Om åtagandet att acceptera den indirekta definitionen av icke-regelbunden flygtrafik såsom den framgår av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2408/92, särskilt att inte lägga några restriktioner på icke-regelbunden trafik (artikel 1 r i det ursprungliga beslutet).

Beträffande avskaffandet av befintliga begränsningar för tillhandahållande av icke-regelbunden trafik till de grekiska öarna (fråga 18), hänvisade Grekland till den grekiska förordningen nr D1/A/51328/2680 av den 17 december 1997 som upphäver den driftbegränsning som ursprungligen tillämpades på godstransporter enligt den grekiska förordningen av den 1 mars 1996, och som gäller i sin helhet för alla lufttrafikföretag i gemenskapen, inklusive OA.

43. Beträffande frågan om egenhantering (fråga 19), hänvisade Grekland till ändringen av den grekiska förordningen om förfarandet för beviljande av tillstånd för egenhantering, som antogs den 4 november 1997. Följaktligen är den grekiska civila luftfartsmyndigheten nu skyldig att besvara alla ansökningar inom två månader. Om något svar inte getts, följer godkännandet automatiskt och den grekiska civila luftfartsmyndigheten är därför skyldig att bevilja tillståndet.

44. Dessutom underrättade Grekland kommissionen om att Cronus Airlines hade beviljats tillstånd för egenhantering på flygplatserna i Thessaloniki, Aten och Heraklion. Ansökan från Venus Airlines för Kos behövde inte längre behandlas, eftersom företaget upphört med marktjänster. De inneliggande ansökningarna från KAL, Air Greece och Avionic för flygplatserna i Heraklion, Rhodos, Mitilini, Santorini och Thessaloniki, som först inte beviljades, håller nu på att omprövas. Beträffande den ansökan som Lufthansa lämnat in, påpekade Grekland att den håller på att granskas, och att en förfrågan i samband med detta och enligt det tillämpliga förfarandet har ställts till företaget om en granskning av dess personal och utrustning.

45. Slutligen påpekade Grekland för kommissionen att genomförandet av direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen befinner sig i sin slutfas, och att de flygplatser som inte omfattas av direktivet kommer att täckas av det system som nu tillämpas i Grekland. Enligt detta system är egenhantering helt tillåten. Tillstånd kan endast förnekas på grundval av objektiva utrymmes- och kapacitetsbegränsningar eller av säkerhetsskäl.

Den reviderade omstruktureringsplanen

46. Den reviderade omstruktureringsplan som Grekland lämnat till kommissionen omfattar perioden 1998–2002. I den beaktas OA:s slutliga resultat för 1997 och det preliminära resultatet för de första månaderna 1998. Av dessa resultat framgår att OA:s ställning har försämrats ytterligare i jämförelse med de resultat som ges i den rapport som Grekland lämnade den 20 augusti 1997. Medan det i denna rapport beräknades en planerad nettovinst i storleksordningen 14,6 miljarder drachmer för 1997 (jämfört med 19,6. miljarder drachmer enligt omstruktureringsplanen), noterade OA i verkligheten en nettoförlust på 6,8 miljarder drachmer. Den minskning i lönsamheten orsakades direkt av extraordinära löneökningar som beviljats för att lösa personalkonflikter. Löneökningarna medförde att arbetskostnaderna ökade med 19 % från 1996 (+25 miljarder drachmer).

47. I den reviderade omstruktureringsplanen förekommer inga andra stöd än de som godkänts i det ursprungliga beslutet. För att motsvara minskningen av det återstående belopp av kapitalökningen, som ännu inte beviljats OA, för att uppväga det nya stödet på 13,2 miljarder drachmer (jfr frågorna 16 och 16a), anges dock i den reviderade planen endast en kapitalökning på 21,8 miljarder drachmer i stället för det ursprungligen planerade beloppet på 35 miljarder drachmer.

48. Den reviderade planen syftar till att säkerställa företagets långsiktiga lönsamhet genom att fullständigt genomföra de omstruktureringsåtgärder som anges i den ursprungliga planen samt ytter-

ligare omstruktureringsåtgärder. Dessa åtgärder koncentreras på följande två mål:

a) Omorganisering av företagets kostnadsstruktur.

Planen grundar sig i huvudsak på de nya tjänstereglementen som ingår i lag nr 2606/98 av den 9 april 1998, som fastställer ny arbetsvillkor på grundval av rekommendationerna i en rapport som upprättats av McKinsey. Bland dessa finns följande:

i) Allmänt lönestopp under perioden 1998–2000 och begränsade höjningar för löneutjämning under perioden 2001–2002.

ii) Införande av arbetstidsbestämmelser för besättningsmedlemmar som överensstämmer med internationella normer.

iii) En minskning av antalet befattningar (uppskattningsvis 1 000) och hierarkinivåer (från 8 till 4).

iv) Stopp för olika lönetillägg för vissa personalkategorier.

v) Minskad övertid, införande av flexibla arbetsscheman anpassade till företagets driftsbehov, sammanslagning av befattningar (för markpersonalen).

vi) Personalminskning med 1 300 anställda, genom naturlig avgång och minskning av antalet säsongsanställda med 30 %.

Dessa åtgärder kommer att göra det möjligt för OA att minska driftskostnaderna. De har redan börjat genomföras.

b) Förbättrad avkastning.

Förutom de nya arbetsvillkoren, som kommer att få en positiv effekt på företagets produktivitet, och följaktligen på avkastningen, anges följande åtgärder i planen:

i) Förbättrat och omvandlat produktsortiment tillsammans med genomförande av en ny marknadsföringspolicy.

ii) Omdimensionering av flyglinjenätet genom ökad trafiktäthet och uppbyggnad av trafiknavverksamhet i Aten. Trafiktätheten på de potentiellt lönsammaste linjerna kommer att utökas och tidtabellerna att ändras. Trafiken på olönsamma linjer kommer att upphöra.

iii) Komplettering av flottan med nya flygplan, som är bättre lämpade för OA:s trafikbehov och som är mer kostnadseffektiva. Antalet flygplan kommer att öka från 35 i början av 1998 till 40 år 2002.

Man räknar med att OA:s avkastning på denna grundval kommer att nå upp till de nivåer som gäller för andra lufttrafikföretag i Sydeuropa, vars marknader också påverkas av säsongsmässig turisttrafik, om än i mindre utsträckning än OA:s.

49. I planen ingår även en omorganisation av hela företaget.

a) Alla icke-kärnverksamheter kommer att omdefinieras och gradvis omvandlas till självständiga dotterföretag för att uppnå bättre resultat. Under mellantiden skall affärsplaner utvecklas för underhålls-, marktjänst- och fraktavdelningarna.

b) Chartertrafikenskall utvecklas genom ett särskilt företag för detta ändamål, Macedonian Airlines.

50. Till grund för planen ligger ett större investeringsprogram som skall genomföras utan tillskott av nytt kapital från aktieägaren. Investeringarna omfattar följande:

a) Förvärv av 12 nya flygplan som ersättning för gamla till en total kostnad av USD 980 miljoner.

— Flygplansflottan skall utökas med två A340 i september och oktober 1998, medan ytterligare två tillkommer under 1999. De ersätter de fyra B747 som skall utgå (skall säljas år 2000). Ytterligare en A340 kan komma att förvärvas beroende på driftsbehoven under omstruktureringsperioden.

— Åtta B737 skall förvärvas år 2000.

b) Flyttningen till Atens nya flygplats i Spata år 2001 till en uppskattad kostnad av 75 miljarder drachmer, varav man räknar med att uppskattningsvis 35 miljarder drachmer finansieras genom kompensation från den grekiska staten för förlusten av anläggningar vid den befintliga Hellenikon-flygplatsen, som kommer att läggas ned då Spata tagits i bruk.

c) Ytterligare investeringar i infrastruktur som är nödvändiga för den nuvarande verksamheten till en genomsnittlig kostnad på 10 miljarder drachmer per år.

51. Nyckeltalen i den finansiella planen återges i tabellen nedan.

	1998	1999	2000	2001	2002
Finansiella indikatorer					
Omsättning (miljoner drachmer)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Rörelsresultat efter räntenetto (miljoner drachmer)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Vinst före skatt (miljoner drachmer)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Långfristiga skulder (miljoner drachmer)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Rörelseindikatorer					
Genomsnittlig flyglängd (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Lastfaktorer	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Avkastning (GRD/RPK [1]) i 1998 års priser	100	106,0	110,4	107,2	106,1
Antal anställda (heltid)	8 875	8 467	8 356	8 078	8 032
Totalt antal flygplan	35	37	40	40	40
Genomsnittlig linjekapacitet	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329

(1) RPK: Passagerarintäkter per kilometer..

	1998	1999	2000	2001	2002
Finansiella nyckeltal					
Rörelseresultat / Omsättning	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %
Skuldsättningsgrad	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Produktivitetstal					
ASK (1) / antal anställda	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Personalkostnader / ASK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Flybesättningskostnader / ASK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Kabinpersonalkostnader / ASK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Kostnadskvoter					
Flygdriftskostnader / ASK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Personalkostnader / Totala driftskostnader	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Flygbesättningskostnader / Flygdriftskostnader	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Kabinpersonalkostnader / Flygdriftskostnader	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

(1) ASK: Antalet erbjudna passagerarplatser per kilometer.

52. Siffrorna ovan grundar sig särskilt på antagandet att flygintäkterna kommer att öka med 25,5 % under planens löptid (från 269 miljarder drachmer 1998 till 337,6 miljarder år 2002), medan intäkterna av marktjänster minskar med 28,2 % (från 46,5 miljarder drachmer 1998 till 33,3 miljarder år 2002) som följd av avregleringen på detta område. Rörelseresultatet väntas öka till 21,2 miljarder drachmer år 1999. Sedan minskar det till 1,6 miljarder drachmer 2001 för att stabiliseras på 8,4 miljarder år 2002 som följd av de stora investeringar som OA skall göra för sin flyttning till Spata och förnyandet av flygplansflottan (kumulerade finansiella utgifter och hyresutgifter, ränteutgifter och avskrivningskostnader). Vinsten före skatt kommer därför att följa samma utveckling, och förbli positiv under hela den reviderade planens löptid.

53. Den reviderade planen kompletteras av en genomförandeplan med en tidtabell för de olika åtgärderna, genomförandekostnader samt tidsschema och storleken av de planerade fördelarna.

54. Kommissionen utsåg i samförstånd med de grekiska myndigheterna den konsult som kontrollerade den rapport som de grekiska myndigheterna lämnade in den 20 augusti 1997 för att bedöma sundheten i den reviderade omstruktureringsplanen. Konsultrapporten överlämnades till kommissionen den 16 juli 1998.

55. Av rapporten framgår att OA:s reviderade plan är realistisk och bör göra det möjligt för företaget att återställa lönsamheten på medellång sikt.

56. OA förväntas återställa lönsamheten under 1998, trots att företaget fått extraordinära kostnader på 15 miljarder drachmer på grund av driftstörningar i mars och april 1998. Nettovinsten (efter skatt) kommer då att öka till 20,9 miljarder för 1999, och således nå en mycket tillfredsställande nivå. På grund av den stora ökningen av de finansiella utgifterna som följer av programmet för förnyelse av flygplansflottan och minskningen av intäkterna från marktjänster som följd av att OA:s monopol upphör, kommer nettovinsten (efter skatt) sedan att minska och stabiliseras på 3,9 miljarder drachmer i slutet av planens löptid, år 2002.

57. Den förväntade minskningen av nettoresultatet från år 2000 innebär att OA för att upprätthålla lönsamheten efter denna tidpunkt måste vidta följande:

— Effektivt hålla kostnaderna kvar på en lägre nivå, särskilt arbetskostnaderna, samtidigt som den nuvarande verksamhetsnivån upprätthålls under hela planens löptid och därefter. I detta avseende underströks i konsultrapporten att det krävs ett förbättrat informationssystem för företagsstyrning, för att OA:s företagsledning konstant skall få aktuella analyser av de totala driftskostnaderna och driftsintäkterna som gör det möjligt att anpassa den reviderade planen genom att vidta ytterligare åtgärder om det behövs. Dessa ytterligare åtgärder måste motverka alla intäktsminskningar och ytterligare minska arbetskostnaderna.

— Se till att den ersättning som Grekland skall bevilja för förlusten av investeringarna vid Hellenikon-flygplatsen faktiskt ges i tid för de planerade investeringarna vid flygplatsen i Spata. Annars kan företaget få ett större behov av kontanta medel.

58. Mot bakgrund av de fakta som sammanfattas ovan, kan kommissionen göra en slutlig bedömning av detta fall.

RÄTTSLIG BEDÖMNING

VII

59. Enligt bestämmelserna i artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden och med EES-avtalet.

60. I detta fall är det viktigt att mot bakgrund av dessa bestämmelser bedöma följande:

a) De stödåtgärder som Grekland beviljat och avser att bevilja OA, och som ursprungligen godkändes i beslutet av den 7 oktober 1994 och med avseende på vilka kommissionen den 30 april 1996 beslutade att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget. Dessa stödåtgärder omfattar följande:

i) Lånegarantier till företaget fram till den 7 oktober 1994, enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75.

ii) Nya lånegarantier på sammanlagt USD 378 miljoner för lån som måste tecknas före den 31 december 1997 för köp av nya flygplan.

iii) Minskning av företagets skuldbörda med 427 miljarder drachmer.

iv) Omvandling av 64 miljarder drachmer av företagets skulder till eget kapital.

v) Ett kapitaltillskott på 54 miljarder drachmer i tre rater på respektive 19, 23 och 12 miljarder för åren 1995, 1996 och 1997.

b) De nya icke-anmälda stödåtgärder som Grekland beviljat OA och för vilka kommissionen den 30 april 1996 beslutade att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget, samt den ytterligare icke-anmälda stödåtgärd som kommissionen upptäckt i samband med detta förfarande. Dessa åtgärder omfattar följande:

i) Statens betalning av inköpskostnaderna för militära tjänster och tidigare års

tjänster samt av avgångsersättningar till anställda som accepterar förtidspensionering till ett belopp på upp till 11 miljarder drachmer, enligt artikel 2.12 a i lag nr 2271/94.

ii) Skattebefrielserna för perioden 1995–1997 och för lånegarantier samt befrielsen från icke-fiskala utgifter som sannolikt skulle följa av kapitaltillskotten enligt artikel 1 l och i i lag nr 2271/94.

iii) Den uppenbarligen fortsatta befrielsen av OA från betalning av landnings- och uppställningsavgifter vid grekiska flygplatser efter dagen för delgivning med Grekland av det ursprungliga beslutet.

iv) Den förmånliga beskattningen av den avgångsersättning som beviljas anställda vid OA som accepterar förtidspensionering enligt artikel 2.4 i lag nr 2271/94.

VIII

61. Beträffande de stödåtgärder som ursprungligen godkändes och med avseende på vilka kommissionen beslutade att inleda ett förfarande, anser kommissionen att de otvivelaktigt utgör statliga stöd och att de påverkar handeln mellan medlemsstaterna och även snedvrider konkurrensen på den gemensamma marknaden. Kommissionen hänvisar i detta avseende till sin bedömning i det ursprungliga beslutet.

62. Kommissionen anser att de undantag som avses i artikel 92.2 i fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet samt i artikel 92.3 a och b i fördraget och 61.3 a och b i EES-avtalet inte är tillämpliga i det aktuella fallet. Kommissionen hänvisar i denna fråga till sin bedömning i det ursprungliga beslutet. Kommissionen anser inte heller att det undantag som avses i artikel 92.3 c med avseende på stöd för att underlätta utveckling av vissa regioner är tillämpligt i det aktuella fallet. Kommissionen hänvisar i detta avseende till sin bedömning i det ursprungliga beslutet.

63. Även beträffande det undantag som avses i artikel 92.3 c i fördraget med avseende på stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, hänvisar kommissionen till det ursprungliga beslutet, där det undersöktes om kriterierna för att anse att ett stöd för omstrukturering av ett företag kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden är uppfyllda. I detta beslut ansåg kommissionen att detta stöds förenlighet med den gemensamma marknaden var beroende av att Grekland uppfyllde de 21 åtaganden som anges i artikel 1 i beslutet. Med beaktande av Greklands underlåtenhet att uppfylla flera av dessa åtaganden samt av ytterligare frågor som är relevant i detta fall, har kommissionen omprövat detta stöds förenlighet med den gemensamma marknaden.

64. För detta ändamål har kommissionen granskat huruvida Grekland nu uppfyller alla åtaganden i det ursprungliga beslutet och om situationen beträffande egenhanteringen vid grekiska flygplatser motsvarar de försäkringar som de grekiska myndigheterna gav i det ursprungliga beslutet.

65. Beträffande de åtaganden för vilka kommissionen upptäckt överträdelser från Greklands sida, såväl i sitt beslut att inleda ett förfarande (artikel 1 b, c, d, e och o i det ursprungliga beslutet) som under loppet av det påföljande förfarandet (artikel 1 r i det ursprungliga beslutet av den 7 oktober 1994), anser kommissionen på grundval av de uppgifter och försäkringar som de grekiska myndigheterna har lämnat, främst genom skrivelser av den 28 maj 1998, 3 och 6 juli 1998, att alla de frågor som hänger samman med uppfyllandet av dessa åtaganden har lösts (frågorna 1–18).

66. Med avseende på de särskilda frågor som nämns nedan, har kommissionen kommit fram till följande:

a) Det omständliga administrativa förfarandet enligt artiklarna 1–24 i lag nr 2190/94 (fråga 3). Kommissionen anser att tillämpningen av detta förfarande på fast anställd personal kan lämpa sig för en flexibel personalförvaltning då behovet av sådan personal vanligtvis är planerat på förhand. Omvänt möjliggör

det nya undantagsförfarandet, som nu tillämpas på säsongsanställd personal, den flexibilitet som behövs, samtidigt som den medför öppenhet.

b) Villkoren för transport av tidningar (fråga 8). Med beaktande av de försäkringar som Grekland lämnat, har kommissionen bekräftat att OA fastställer de nya tarifferna enligt normala affärsmässiga principer och gör det möjligt för företaget att täcka sina kostnader för denna verksamhet (de nya tarifferna kommer att öka de motsvarande intäkterna från 25 drachmer/TKT till 408 drachmer/TKT och lastfaktorn där intäkterna motsvarar kostnaderna kommer att minska från 110 % till 53,2 %.

c) Avvecklingen av OA:s och den grekiska statens skulder till varandra (fråga 9). Kommissionen anser att betalningen inom en rimlig tid av den grekiska statens alla skulder till OA nu har säkerställts.

d) Stöden i samband med de 11 miljarder drachmer som nämns i artikel 2.12 a i lag nr 2271/94 (fråga 14) och med de 2,2 miljarder drachmer som följer av den förmånliga beskattningen av avgångsersättningarna enligt artikel 2.4 i lag nr 2271/94 (fråga 16a). Kommissionen anser att dessa åtgärder utgör statligt stöd till OA som är oförenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.1 i fördraget. På grund av, för det första, att Grekland ensidigt har beslutat att minska beloppet av den återstående kapitalökningen med ett belopp som är lika stort som det nominella värdet av detta stöd, och, för det andra, att OA inte gynnats av det återstående beloppet av kapitalökningen, eftersom de utbetalningar som var planerade för januari 1996 och januari 1997 ännu inte har ägt rum, anser kommissionen att den motsvarande finansiella förmånen för OA (kapital och ränta) kommer att neutraliseras. På grund av detta kommer stödet inte att ha haft någon påverkan på konkurrensen.

e) Det stöd som följer av artikel 1 j, b och i i lag nr 2271/94 (fråga 15). Kommissionen anser att eftersom Grekland bekräftat för kommissionen att de skattebefrielser som avses i artikel 1 j, b och i är begränsade till de befrielser som godkänns genom artikel 1 c i det ursprungliga beslutet, innehåller dessa bestämmelser inget stöd till OA.

f) Det stöd som följer av den uppenbarligen fortsatta befrielsen av OA från betalning av landnings- och uppställningsavgifter vid grekiska flygplatser efter dagen för delgivningen med Grekland av det ursprungliga beslutet (fråga 16). Kommissionen anser att eftersom en avräkning gjorts mellan å ena sidan OA:s obetalda landnings- och uppställningsavgifter vid grekiska flygplatser till den grekiska civila luftfartsmyndigheten, och å andra sidan den grekiska civila luftfartsmyndighetens skulder till OA, och eftersom Grekland har bekräftat att OA kommer att betala tillbaka det utestående beloppet på uppskattningsvis 1,29 miljarder drachmer (inklusive ränta) till den grekiska civila luftfartsmyndigheten senast den 31 december 1998, inbegriper denna fråga inget stöd till OA.

67. Beträffande de andra åtaganden för vilka det i det ursprungliga beslutet (artikel 1 a, 1 f–n, 1 p, 1 q, 1 s–u) inte påvisades några överträdelser från Greklands sida, visar de uppgifter som kommissionen har tillgång till att Grekland inte har brustit i uppfyllandet av dessa åtaganden.

68. Följaktligen anser kommissionen att Grekland nu till fullo uppfyller alla de åtaganden som anges i det ursprungliga beslutet.

69. Beträffande situationen för egenhanteringen vid grekiska flygplatser, anser kommissionen, med beaktande av ändringen av förordningen om förfarandet för beviljande av tillstånd för egenhantering, de uppgifter som lämnats av Grekland om de ansökningar som lämnats in av lufttrafikföretag i gemenskapen och de försäkringar som de grekiska myndigheterna gav i sin skrivelse av den 3 juli 1998, att alla aspekter på egenhantering är fullständigt tillåtna vid grekiska flygplatser i enlighet med de försäkringar som gavs i det ursprungliga beslutet och att denna fråga nu är löst (fråga 19).

70. Kommissionen anser dock att det faktum att Grekland nu till fullo uppfyller alla åtaganden

inte är tillräckligt för att stödet skall vara förenligt med den gemensamma marknaden. Följaktligen är det också nödvändigt att bedöma effekten på det gemensamma intresset av Greklands tidigare underlåtelser att uppfylla en del av dessa åtaganden.

71. Statens fortsatta inblandning i ledningen av OA bortom de strikta gränser som dess roll som aktieägare sätter har inte lett till att OA:s problem belastat dess konkurrenter. Dessutom har detta uppträdande inte medfört några som helst fördelar för OA. Tvärtom har det haft en negativ inverkan på vissa aspekter när det gäller omstruktureringen av företaget. Detsamma gäller det faktum att staten inte har gett OA skatterättslig ställning som börsnoterat aktiebolag likvärdig den som grekiska företag har enligt allmän lag.

72. De icke-godkända stöd på totalt 13,2 miljarder drachmer som OA beviljats kunde ha snedvridit konkurrensen. Den sammanlagda effekten av att det återstående kapitaltillskottet ännu inte betalats ut och av att det kommer att minskas med samma belopp neutraliserar dock alla snedvridande effekter på konkurrensen av detta stöd.

73. Den omständigheden att presidentdekretet som upphäver OA:s företrädes- och ensamrätter till trafiken på inhemska fastlandslinjer inte har trätt i kraft före den 31 december 1994 har inte haft någon praktisk effekt på konkurrensvillkoren, eftersom alla de inhemska fastlandslinjerna redan hade öppnats för konkurrens.

74. Den omständigheten att presidentdekretet som upphäver OA:s ensamrätt till trafiken på internationella regelbundna linjer till icke-EES-länder inte trätt i kraft inom rimlig tid, tycks inte ha haft någon praktisk effekt på konkurrensvillkoren, eftersom kommissionen inte har fått uppgift om något fall där de grekiska myndigheterna skulle ha vägrat att bevilja tillstånd till trafik på sådana linjer.

75. Den omständigheten att vissa begränsningar för trafiken på icke-regelbundna linjer till Grekland kvarstått efter det att det ursprungliga beslutet antogs, har sannolikt haft viss effekt på konkurrensvillkoren. På grund av att dessa begränsningar endast gällde trafik till de grekiska öarna och vissa aspekter på lufttransporter, har deras effekter på konkurrensvillkoren varit begränsade. Kommissionen anser att dessa begränsade effekter i vilket fall som helst uppvägs av att OA inte fått det återstående beloppet av kapitaltillskottet och inte kunnat utnyttja de statliga garantierna.

76. På grundval av det ovanstående, anser kommissionen att Greklands tidigare bristande uppfyllelse av en del av åtagandena inte hade någon eller endast begränsad effekt på det gemensamma intresset, som till största delen uppvägts av de negativa följderna för OA av att ett förfarande inletts.

77. Dessutom har kommissionen undersökt om stödet fortfarande är en del av ett omfattande omstruktureringsprogram med målet att förbättra OA:s finansiella ställning, så att företaget inom en rimlig tid kan bli lönsamt och konkurrenskraftigt i den miljö där det verkar.

78. Kommissionen noterar i detta avseende att den grekiska regeringen den 6 juli 1998 inlämnade ett reviderat omstruktureringsprogram för perioden 1998–2002, och på så sätt utsträcker tiden för omstruktureringen utöver vad som angavs i den ursprungliga planen (1997). Det var nödvändigt att uppdatera den ursprungliga planen och förlänga omstruktureringsperioden för att göra det möjligt för OA att rätta till situationen beträffande uppnåendet av de mål som angavs i den ursprungliga planen.

79. I den reviderade planen anges inga andra stödåtgärder än dem som godkändes i det ursprungliga beslutet och som ännu inte beviljats OA. Bland dessa finns en kapitalökning på 35 miljarder drachmer och de statliga garantier på USD 378 miljoner som ursprungligen var avsedda att användas för lån som tecknats före den 31 december 1997. Som Grekland påpekade i sin skrivelse av den 6 juli 1998 anges i planen endast en kapitalökning på 21,8 miljarder drachmer för att ta i beaktande de nya icke-godkända

stöd som OA beviljades enligt lag nr 2271/94. Beträffande de statliga garantierna anges dessutom i planen att dessa skall användas för lån som skall tecknas före den 31 december 2000.

80. I den reviderade planen omdefinieras och intensifieras OA:s insatser för kostnadskontroll och produktivitet. Den grundar sig på nya arbetsvillkor, som redan tillämpas, och som kommer att göra det möjligt för OA att sänka sina arbetskostnader och höja personalens produktivitet. Arbetsproduktiviteten förväntas således öka med 16 % mellan 1998 och 2002. De nuvarande låga avkastningsnivåerna kommer att öka genom höjda biljettpriser, omstrukturering av flyglinjenätet, genomförande av ett system för styrning av kapaciteten och produktförbättringar. Ett intensivt utnyttjande av flygplansflottan planeras, medan tillväxten av den skall förbli begränsad till fyra nya flygplan under perioden. Eftersom programmet för förnyelse av flygplansflottan kommer att innebära mindre flygplan än de som nu används, kommer emellertid den kapacitetsökning som OA tillför i EES (+12 % av antalet erbjudna passagerarplatser per kilometer) inte att överstiga den genomsnittliga marknadstillväxten (20–25 %) [1].

81. Som en följd av det ovanstående, förväntas OA ha återställt lönsamheten så tidigt som 1998. Genom att öka intäkterna och minska kostnaderna gör planen det möjligt för OA att upprätthålla lönsamheten under hela dess löptid och att klara av de viktiga investeringar som krävs genom programmet för förnyelse av flygplansflottan och flyttningen till flygplatsen i Spata.

82. Medan köpet av nya flygplan (311 miljarder drachmer) skall finansieras med en blandning av kassareserver, långfristiga lån från affärsbanker och driftsavtal, kommer flyttningen till Spata att finansieras genom kassaflödesreserver (40 miljarder drachmer) och genom en kompensation som staten skall lämna för förlusten av investeringar vid Hellenikon-flygplatsen som följd av nedläggningen av denna (uppskattad till 35 miljarder drachmer). Beträffande denna kompensation, bekräftade Grekland för kommissionen i en skrivelse av den 3 juli 1998 att den inte kommer att innehålla något stödelement till OA, eftersom den skall beviljas på grundval av allmän grekisk lag, och att det belopp som skall beviljas kommer att strikt motsvara vad varje företag i en liknande situation skulle ha rätt till. För att stilla kommissionens oro över tidpunkten för denna kompensation, har Grekland även försäkrat kommissionen att kompensationen enligt den överenskommelse som skall ingås mellan OA och den grekiska staten kommer att betalas ut så att den sammanfaller i tiden med företagets utgifter för flyttningen till flygplatsen i Spata.

83. Mot bakgrund av dessa investeringar på sammanlagt 346 miljarder drachmer, som beträffande förnyelsen av flygplansflottan är nödvändiga för företagets framtida lönsamhet och beträffande flyttningen till flygplatsen i Spata krävs därför att Hellenikon-flygplatsen kommer att läggas ned 2001, anser kommissionen att, med beaktande av det nya icke-godkända stöd till ett belopp av 13,2 miljarder drachmer som OA beviljats, både kapitaltillskottet på 21,8 miljarder och statsgarantierna på USD 378 miljoner (120 miljarder drachmer) vara nödvändiga för att hålla de finansiella kostnaderna på en hållbar nivå genom hela planperioden. Under tiden för den reviderade planen kommer skuldsättningsgraden att förbli högre än genomsnittet i branschen (förhållandet mellan skulder och eget kapital kommer att uppnå 2,34 år 2002). Det är dock i linje med den betydande investeringsnivå som OA bör kunna upprätthålla då avkastningar och intäkter ökar väsentligt (omsättningen skall öka från 324,294 miljarder 1998 till 380,260 miljarder 2002).

84. På grundval av den rimliga nivån på de förväntade vinsterna och utvecklingen av skuldsättningsgraden, anser kommissionen att den stödnivå som godkändes i det ursprungliga beslutet är tillräcklig och inte för hög.

85. Beträffande det effektiva genomförandet av den reviderade planen, lugnas kommissionen av förekomsten av en detaljerad plan för genomförandet som kompletterar den reviderade planen. Denna genomförandeplan underbygger den reviderade planens trovärdighet genom att ange tidtabellen för de olika åtgärderna, kostnaderna för genomförandet samt tidtabellen för de olika åtgärderna, kostnaderna för genomförandet samt tidtabellen för och storleken på de planerade fördelarna. Kommissionen noterar dock att det informationssystem för företagsstyrning som OA nu använder inte gör det möjligt för företagsledningen att konstant få tillräcklig information så att den skulle kunna följa resultaten

[1] Baserat på AEA:s beräkningar

av genomförandet och om nödvändigt ytterligare anpassa den reviderade planen. Därför avser kommissionen att på grundval en detaljerad rapport som Grekland skall lämna in senast den 1 december att kontrollera om OA:s företagsledning har tillgång till ett fullt funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning.

86. På grundval av ovanstående anser kommissionen att den reviderade planen bildar en tillräcklig ram för att göra det möjligt för OA att bli lönsamt till år 2000 och därefter upprätthålla sin lönsamhet.

87. Slutligen påminner kommissionen om förekomsten av de 21 åtaganden som Grekland gjorde inom ramen för det ursprungliga beslutet och som nu iakttas fullt ut. Dessa åtaganden gäller i sin helhet under den period som den reviderade omstruktureringsplanen omfattar, dvs. till den 21 december 2002, och är nödvändiga för att säkerställa att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.3 c i fördraget.

88. Kommissionen anser dock, med beaktande av att omstruktureringsplanen har reviderats och utsträckts bortom 1997 samt att denna plan bör göra det möjligt för OA att uppnå lönsamhet år 2000, att det är nödvändigt att uppdatera och precisera de villkor som följer av åtagandena för att säkerställa att stödet faktiskt är förenligt med den gemensamma marknaden. För detta ändamål gäller följande:

a) Utbetalningen av den andra raten på 7,8 miljarder drachmer förutsätter att alla de villkor som ställdes för att säkerställa att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden uppfylls, att den reviderade omstruktureringsplanen faktiskt genomförs och att de förväntade resultaten uppnås (särskilt beträffande de kostnads- och produktivitetskvoter som anges i del VI). Denna rate kommer inte att betalas ut om inte villkoren är uppfyllda och målen för den reviderade omstruktureringsplanen uppnådda.

b) Senast tio veckor före frisläppandet av den andra raten, som är planerat till den 15 juni 1999 och slutet av månaderna oktober 1999, mars 2000 och oktober 2000, skall Grekland lämna en rapport till kommissionen om uppfyllandet av alla de villkor som ställts för att se till att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden, att den reviderade omstruktureringsplanen genomförts och att de planerade resultaten uppnåtts (särskilt beträffande de kostnads- och produktivitetskvoter som anges i del VI).

c) Grekland måste fortsättningsvis försäkra att OA inte skall fungera som prisledare på de regelbundna linjerna Aten–Stockholm och Aten–London under den period som omfattas av den reviderade omstruktureringsplanen. Det är inte nödvändigt att utvidga denna skyldighet till andra flyglinjer som OA trafikerar än de som uttryckligen nämns i artikel 1 p i det ursprungliga beslutet, eftersom kommissionen inte har fått några väsentliga belägg för att de biljettpriser som OA erbjuder på andra linjer ger upphov till konkurrensproblem. Beträffande linjerna Aten–Stockholm och Aten–London, noterar kommissionen att det åtagande som ges i artikel 1 p har uppfyllts till fullo.

d) Grekland måste fortsättningsvis försäkra att OA under den tid som den reviderade omstruktureringsplanen omfattar inte skall erbjuda fler platser på regelbundna flyglinjer i EES, inklusive extra och säsongsmässiga flygningar samt i trafiken mellan det grekiska fastlandet och de grekiska öarna, än det antal som företaget erbjöd på EES-marknaden 1997 (7 792 243 platser), dock med beaktande av en eventuell ökning i proportion till tillväxten på denna marknad. Denna skyldighet är mer omfattande än vad som anges i artikel 1 s i det ursprungliga beslutet för att inbegripa den kapacitet som OA erbjuder i den inhemska trafiken till de grekiska öarna, vilket beror på att de grekiska öarna inte längre är undantagna från tillämpningen av förordning (EEG) nr 2408/92. Det är inte nödvändigt att utvidga denna skyldighet till trafiken på icke-EES-länder, eftersom OA:s konkurrensposition på dessa linjer i jämförelse med andra lufttrafikföretag från gemenskapen inte utgör något problem.

Antalet linjer till icke-EES-länder som trafikeras av OA är begränsat, liksom företagets utbud på dessa linjer. Dessutom avser OA att upphöra med trafiken på en del linjer (Boston, Montreal, Toronto och Nairobi).

89. Kommissionen bekräftar vidare uttryckligen att de statliga garantierna på totalt 378 miljoner USD för lån som måste tecknas före den 31 december 2000 kan användas antingen för köp eller för hyra av flygplan eftersom detta avsågs i det ursprungliga beslutet.

IX

90. Beträffande de nya, icke-anmälda stödåtgärder för vilka kommissionen beslutade att inleda ett förfarande samt den ytterligare icke-anmälda stödåtgärd som upptäckts under detta förfarande, hänvisar kommissionen till den bedömning som görs i del VIII ovan av Greklands uppfyllelse av åtagandet att inte bevilja något ytterligare stöd till OA i någon som helst form (frågorna 14, 15, 16 och 16a).

91. På grundval av detta anser kommissionen att de olagliga stöd som har avseende på artiklarna 2.12 a och 4 i lag nr 2271/94 är oförenliga med den gemensamma marknaden. Eftersom effekterna av dessa stöd kommer att neutraliseras, anser dock kommissionen att Grekland inte skall behöva återkräva dessa stöd. Vidare anser kommissionen att bestämmelserna i artikel 1 b och i i lag nr 2271/94 samt frågan om OA:s obetalda landnings- och uppställningsavgifter vid grekiska flygplatser inte inbegriper något stödelement till OA.

X

92. De överväganden som görs i delarna VIII och IX ovan gäller de farhågor som kommissionen uttryckte i sitt beslut av den 30 april 1996 om att inleda ett förfarande och som medlemsstaterna och berörd tredje part uttryckt i de synpunkter de därefter framfört.

93. Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att

a) det stöd som Grekland beviljat och ämnar bevilja OA i form av

i) lånegarantier till företaget fram till den 7 oktober 1994, enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75,

ii) nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner USD för lån som måste tecknas före den 31 december 2000 för köp av nya flygplan,

iii) minskning av företagets skuldbörda med 427 miljarder drachmer,

iv) omvandling av 64 miljarder drachmer av företagets skulder till eget kapital,

v) ett kapitaltillskott på 54 miljarder drachmer minskat till 40,8 miljarder i tre rater på respektive 19, 14 och 7,8 miljarder för åren 1995, 1998 och 1999,

kan omfattas av det undantag som anges i artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, förutsatt att de villkor som anges i artikel 1 a–u i det ursprungliga beslutet uppfylls liksom ett antal andra villkor, för att säkerställa att stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset,

b) de olagliga stöd som Grekland beviljat OA enligt artikel 2.12 a och 2.4 i lag nr 2271/94 är oförenliga med den gemensamma marknaden. Grekland skall inte behöva återkräva dessa stöd.

Artikel 1

1. Det omstruktureringsstöd som Grekland beviljat och ämnar bevilja Olympic Airways i form av

i) lånegarantier till företaget fram till den 7 oktober 1994, enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75,

ii) nya lånegarantier på sammanlagt USD 378 miljoner för lån som måste tecknas före den 31 december 2000 för köp av nya flygplan,

iii) minskning av företagets skuldbörda med 427 miljarder drachmer,

iv) omvandling av 64 miljarder drachmer av företagets skulder till eget kapital,

v) ett kapitaltillskott på 54 miljarder drachmer minskat till 40,8 miljarder drachmer i tre rater på respektive 19, 14 och 7,8 miljarder för åren 1995, 1998 och 1999,

bedöms vara förenligt med den gemensamma marknaden och EES-avtalet enligt artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, förutsatt att

a) Grekland uppfyller de åtaganden som anges i artikel 1 a–u i kommissionens beslut av den 7 oktober 1994 om det stöd som Grekland beviljat Olympic Airways,

b) Grekland försäkrar att OA inte skall uppträda som prisledare på de regelbundna flyglinjerna Aten–Stockholm och Aten–London under perioden 1998–2002,

c) Grekland försäkrar att OA till och med år 2002 inte skall erbjuda fler platser på regelbundna flyglinjer i EES, inklusive extra och säsongsmässiga flygningar samt i trafiken mellan det grekiska fastlandet och de grekiska öarna, än det antal som företaget erbjöd på EES-marknaden 1997 (7 792 243 platser), dock med möjlighet till en eventuell ökning i proportion till tillväxten på denna marknad,

d) Grekland försäkrar att OA senast den 1 december 1998 skall ha infört ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning, och senast den 1 december 1998 lämna en rapport till kommissionen i denna fråga.

2. Utbetalningen av den andra raten på 7,8 miljarder drachmer förutsätter att alla de villkor som ställts för att säkerställa att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden är uppfyllda, att den reviderade omstruktureringsplanen faktiskt genomförs och att de förväntade resultaten uppnås (särskilt beträffande de kostnads- och produktivitetskvoter som anges i del VI).

Senast tio veckor före frisläppandet av den andra raten, som är planerat till den 15 juni 1999 och vid utgången av månaderna oktober 1999, mars 2000 och oktober 2000, skall Grekland lämna en rapport till kommissionen som garanterar att alla de villkor som ställs för att stödet skall vara förenligt med den gemensamma marknaden är uppfyllda, att den reviderade omstruktureringsplanen genomförs och att de planerade resultaten uppnås (särskilt beträffande de kostnads- och produktivitetskvoter som anges i del VI). Den andra raten får inte frisläppas om inte villkoren är uppfyllda och/eller om målen för den reviderade omstruktureringsplanen inte är uppnådda.

Artikel 2

De olagliga stöd som Grekland beviljat OA enligt artikel 2.12 a och 2.4 i lag nr 2271/94 är oförenliga med den gemensamma marknaden och EES-avtalet enligt artikel 92.1 i fördraget och artikel 62.1 i EES-avtalet.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Grekland.

Utfärdat i Bryssel den 14 augusti 1998

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen