Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B**

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 17 септември 2008 година

относно държавна помощ C 61/07 (ex NN 71/07) — Гърция Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(нотифицирано под номер C(2008) 5073)

(само текстът на гръцки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

►**C1** (2010/459/ЕО) ◄

(ОВ L 222, 24.8.2010 г., стр. 62)

Поправено със:

►**C1** Поправка, ОВ L 231, 1.9.2010 г., стр. 7 (2010/459/ЕО)

▼B

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 17 септември 2008 година

относно държавна помощ C 61/07 (ex NN 71/07) — Гърция Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(нотифицирано под номер C(2008) 5073)

(само текстът на гръцки език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

►C1 (2010/459/ЕО) ◄

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С писмо от 19 декември 2007 г. Комисията уведоми Гърция за решението си да започне процедурата, посочена в член 88, параграф 2 от Договора, по отношение на редица финансови потоци и преводи, които пораждат съмнения за държавна помощ във връзка с финансирането и дейността на Olympic Airways Services SA и Olympic Airlines SA.

(2) На 14 януари 2008 г. Гърция поиска удължаване на срока за отговор, което беше прието от Комисията. Гърция предаде мненията си на 13 февруари 2008 г.

(3) Решението на Комисията да открие процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно въпросните мерки в срок един месец от датата на публикуване.

(4) Комисията получи мнения по този въпрос от заинтересованите страни. Тя предостави на Гърция тези мнения по електронна поща на 9 април 2008 г. На Гърция бе дадена възможност да отговори на тези мнения. Комисията получи забележките на Гърция по електронна поща от 13 май 2008 г.

([1]) ОВ C 50, 23.2.2008 г., стр. 13.
([2]) Вж. бележка 1.

▼B

2. ОПИСАНИЕ НА ФАКТИТЕ

2.1. Заинтересовани страни

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA е настоящото наименование на дружеството, известно по-рано с наименованието Olympic Airways SA ([1]). Дружеството е ангажирано основно в сферата на осигуряване на услуги по наземно обслужване и инженерно-техническо обслужване на въздухоплавателни средства на територията на Гърция и не експлоатира въздухоплавателни средства. Дружеството е 100 % държавна собственост.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA започна дейността си през декември 2003 г. и беше основано от отделите на Olympic Airways, обезпечаващи полетите. Дружеството извършва редовни въздушни превози на територията на Гърция по вътрешно-общностни и междуконтинентални маршрути. Дружеството е 100 % държавна собственост ([2]).

2.2. Разследвани мерки

(7) Решението за откриване разследва следните четири мерки:

— Потенциална държавна помощ за Olympic Airways Services SA посредством отлагане на събирането на задължения. Република Гърция може да е предоставила на посоченото дружество незаконна и несъвместима с общия пазар държавна помощ, като продължава да отлага събирането на данъчни и социалноосигурителни задължения от Olympic Airways, натрупани от януари 2005 г. ([3])

— Потенциална държавна помощ за Olympic Airways Services SA посредством отсъждания на арбитражен състав. Република Гърция може да е предоставила на Olympic Airways Services незаконна и несъвместима с общия пазар държавна помощ посредством плащания, извършени по силата на редица решения от арбитражен състав. Тези решения произтичат от редица искове за обезщетение, заведени от това дружество срещу държавата.

— Потенциална държавна помощ за Olympic Airways SA. Република Гърция може да е предоставила незаконна и неотговаряща на изискванията държавна помощ посредством плащания за лизинг на самолети и

([1]) Olympic Airways SA беше официално преименувано на Olympic Airways — Services SA. Изменението на устава на Olympic Airways SA беше публикувано в Държавен вестник на Република Гърция № 1485/19.2.2004 г., серия SA, на 19 февруари 2004 г. Изменението засегна разпоредбата на член 1, на базата на която дружеството беше преименувано на „Olympic Airways — Services SA“, а срокът му на действие беше определен на 46 години, по-точно до 31.12.2049 г. включително. Изменението се отнася и до разпоредбата на член 2. Основният предмет на дейност на дружеството е наземно обслужване, капитални ремонтни дейности на двигатели и въздухоплавателни средства, представителство и агентство за оператори на въздухоплавателни линии и т.н. В настоящото решение по-долу терминът „Olympic Airways“ се използва за обозначаване на Olympic Airways SA до февруари 2004 г., а след това на Olympic Airways — Services SA.

([2]) На 14 септември 2005 г. Комисията прие окончателно отрицателно решение (Решение 2005/2706/ЕО — все още непубликувано) относно помощта, предоставена от Република Гърция на Olympic Airways и Olympic Airlines.

([3]) Решението от 2005 г. взе предвид само помощта, предоставена на Olympic Airways до декември 2004 г. включително.

▼B

непогасяване на задълженията (включително данъчни и социалноосигурителни задължения) на това задлъжняло държавно дружество от юни 2005 г. ([1])

— Потенциална държавна помощ за Olympic Airways Services SA и Olympic Airlines посредством специална защита срещу кредитори: в смисъл, че никой частен кредитор не може да заведе съдебно дело или индивидуално или колективно да наложи принудителни мерки (включително предпазни мерки и съдебни нареждания) във или извън Гърция срещу което и да е от двете дружества. Подобна правна защита не се предоставя на никое друго дружество в Гърция и се прилага единствено за тези дружества. Всяко друго дружество в Гърция, което търси такава защита срещу кредитори, трябва да обяви несъстоятелност.

(8) Потенциалната държавна помощ за Olympic Airways Services посредством отсъждания на арбитражен състав изисква допълнително, по-подробно разследване. По тази причина е изключена от обхвата на настоящото решение и ще бъде уредена чрез отделно последващо решение на Комисията.

2.2.1. *Данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services, натрупани от декември 2004 г.*

(9) В решението си от 2005 г. Комисията установи схема, чрез която държавата не е събирала своите данъчни и социалноосигурителни задължения от Olympic Airways, когато тези задължения станат изискуеми; те се „заверяват“ по отношение на дружеството, но държавата не предприема действия за уреждането им. В течение на времето дружеството прави частични плащания на вноски ([2]). В решението от 2005 г. Комисията заключи, че забавеното или непълно плащане на данъчни и социалноосигурителни задължения от страна на Olympic Airways е осигурило паричен поток в полза на това дружество за сметка на държавата.

(10) В решението от 2005 г. (член 3 от него) Комисията задължи Гърция „незабавно да преустанови всички по-нататъшни плащания на помощ на Olympic Airways и Olympic Airlines“. Комисията многократно ([3]) поиска от гръцките органи да предоставят информация за начина на прилагане на този аспект от това решение, както и да предоставят на службите на Комисията информация относно данъчните и социалноосигурителните вноски, платени от това дружество на държавата. Въпреки тези многократни конкретни искания, гръцките органи не предоставиха задоволителна информация в това отношение.

(11) На службите на Комисията не само не беше предоставена информация и потвърждение, че тези дружества плащат своите данъчни и социалноосигурителни задължения изцяло и навреме, но предоставената от гръцките органи на Комисията и на европейските съдилища информация подсказва, че двете дружества — Olympic Airways Services и Olympic Airlines — не могат и не изплащат на публичните органи своите непрекъснато увеличаващи се задължения.

([1]) Решението от 2005 г. взе предвид само помощта, предоставена на Olympic Airlines до май 2005 г. включително.

([2]) Така например през 2003—2004 г. Olympic Airways направи плащания на стойност 7,7 милиона евро, отнасящи се до споразумение за уреждане на задължения за години преди 2003 г.

([3]) Писма на Комисията от 25 август 2006 г. (номер за справка D (2006) 217009) и от 16 юли 2007 г. (номер за справка D (2007) 313288).

▼B

(12) С писмо от 30 октомври 2006 г. ([1]) гръцките органи предоставиха на службите на Комисията писмо от 13 юни 2006 г. от „независим оценител“, наречен *„Progressive Finance“*, по въпроса за финансовото състояние на Olympic Airways. Експертът се е позовал на счетоводния баланс за 2004 г. (не е предоставен на Комисията) и паричните потоци за 2006 г. Експертът е направил заключение на базата на предоставената му на разположение информация, че отрицателното финансово състояние на дружеството е пряко свързано със задълженията му към държавата и към администрацията по социално осигуряване и свързаните с държавната помощ нерешени въпроси. „Progressive Finance“ също така заявява, че на базата на паричните потоци за 2006 г. дружеството не се счита за кредитоспособно и не е имало възможност за сключване на договор и обслужване на заем за възстановяване на държавната помощ, установена в решението от 2005 г.

(13) Освен това, в контекста на дело T-423/05 R, председателят на Първоинстанционния съд поиска от Olympic Airways да предостави на Съда информация за възможностите на дружеството да възстанови установената от Комисията държавната помощ и степента на задлъжнялост на дружеството.

(14) С писмо от 27 ноември 2006 г. дружеството предостави на Съда доклад от независимия експерт PriceWaterhouseCoopers относно възможността за възстановяване на помощта на вноски и оценка на помощта, възстановена след отрицателните решения на Комисията от 2002 и 2005 г.

(15) Експертът на Olympic Airways (PwC) е изчислил сумите, които следва да бъдат възстановени в резултат на решението от 2005 г., на 411 милиона евро, които според него биха могли да бъдат възстановени чрез 48 месечни вноски и които, като се имат предвид задълженията към администрацията по социално осигуряване, биха могли да бъдат удължени до 96 вноски само след промяна в законодателството. Експертът обаче потвърждава, че „*анализът на паричните потоци на Olympic Airway във вида, в който са ни предоставени от дружеството (и които поради липса на време не могат да бъдат предмет на подробен контрол по отношение на тяхната точност и изчерпателност), води до заключението, че вероятност за пълно или частично възстановяване на дължимите суми е невъзможна“*.

(16) При откриване на процедурата за разследване Комисията достигна до първоначалното заключение, че не е спазено задължението за преустановяване на всички последващи плащания на помощ за Olympic Airways, съдържащо се в член 3 на решението от 2005 г. Освен това Комисията достигна до предварителното заключение, че Olympic Airways не плаща своите данъчни и социалноосигурителни задължения изцяло и навреме и дори не може да плати съществуващите си задължения и това поведение е възможно само поради отлагането от държавата на събирането на задълженията.

2.2.2. *Държавна помощ за Olympic Airlines, натрупана от 2005 г.*

(17) По отношение на Olympic Airlines в своето решение от 2005 г. Комисията определи като държавна помощ за Olympic Airlines „Приемането от Olympic Airways и Гърция на плащания от Olympic Airlines за сублизинг на самолети, които плащания са по-ниски от сумите, платени по основните лизингови договори …“.

([1]) Номер за справка 3082.07/004/A/9749.

▼B

(18) Република Гърция ([1]) не оспорва факта, че държавата и Olympic Airways са предоставили на сублизинг въпросните самолети на Olympic Airlines при по-ниски стойности от тези на първоначалните лизингови договори, тя обаче не е съгласна с оценката, че това представлява държавна помощ. Твърдението на Република Гърция е, че щом като Olympic Airlines са заплатили пазарната цена за тези сублизингови договори, те не са получили предимство.

(19) Както беше споменато преди това, член 3 от решението от 2005 г. изиска от Гърция незабавно да преустанови всички плащания на държавна помощ. Въпреки многократните напомняния на Комисията ([2]) за задължението „незабавно да преустанови всички последващи плащания на помощ за Olympic Airways и Olympic Airlines“ и искания за предоставяне на Комисията на информация дали към настоящия момент Olympic Airlines извършва или е извършило посочените в решението от 2005 г. плащания по основните лизингови договори за предоставените на лизинг самолети, гръцките органи не направиха това.

(20) По отношение на финансовото състояние на Olympic Airlines Комисията поиска от Гърция да предостави информация относно текущото финансовото състояние на Olympic Airlines и как работи дружеството в момента. Информацията, предоставена от гръцките органи преди откриването на процедурата, не удовлетвори Комисията. Комисията не разбира как дружеството финансира ежедневната си дейност и как се справя със загубите си. Комисията изрази съмнения дали дружеството изцяло и навреме плаща на държавата своите данъци и социалноосигурителни задължения или се възползва в това отношение от отлагането на събирането на задължения от страна на държавата.

(21) В решението за откриване Комисията отбеляза, че макар Olympic Airlines да е започнало дейността си през декември 2003 г. с малък или никакъв дълг ([3]), през 2004 г. то вече е претърпяло оперативна загуба от 94,5 милиона евро при оборот от 616,7 милиона евро и нетна загуба за годината преди облагане от 87,1 милиона евро. През 2005 г. Olympic Airlines обяви нетна загуба от 123,7 милиона евро ([4]) при приходи на стойност 643 милиона евро за 2005 г. ([5]) В средствата за масова информация ([6]) беше широко отразено, че загубите на дружеството за 2006 г. ще надвишат 120 милиона евро. На тази база, тъй като започна работа през декември 2003 г., Olympic Airlines реализира загуби на стойност над 330 милиона евро през първите три години от дейността си.

2.2.3. *Държавна помощ за Olympic Airways Services SA и Olympic Airlines SA посредством специална защита срещу кредитори*

(22) Член 22 от Закон № 3404/05 ([7]) предвижда, че „до 28 февруари 2006 г. включително не може да бъде заведено съдебно дело или индивидуално, или колективно

([1]) Писмо от 16 ноември 2006 г.

([2]) Писма от 25 август 2006 г. (номер за справка D (2006) 217009) и от 16 юли 2007 г. TREN (номер за справка D (2007) 313288).

([3]) Цялото дългосрочно задължение остава за сметка на Olympic Airways, а от данъците, социалноосигурителните и други задължения към гръцката държава на Olympic Airlines са прехвърлени само едномесечни задължения.

([4]) Източник: Reuters, 20 декември 2006 г.

([5]) Изглежда че дружеството не е публикувало одитирани счетоводни отчети от декември 2003 г.

([6]) Източник: Kathimerini, 21 септември 2007 г.

([7]) „Постановление за въпросите, отнасящи се до области, свързани с университетите и технологиите в рамките на висшето образование, и други разпоредби“ (Държавен вестник на Република Гърция A 260).

▼B

да бъдат наложени принудителни мерки (включително предпазни мерки и запрещение) във или извън Гърция, срещу Olympic Airlines S.A., Olympic Airways – Services S.A., Olympic Aviation S.A., техните активи или която и да е част от техните активи, която е необходима или полезна за тези активи, като всеки такъв текущ съдебен процес и последиците от тези мерки се преустановяват за споменатия по-горе период от време. Гръцката държава е изключена от тези ограничения.“ Срокът на действие на тази разпоредба беше удължаван три пъти: първоначално до 31 октомври 2006 г. ([1]), впоследствие до 31 октомври 2007 г. ([2]) и накрая до 31 октомври 2008 г.

(23) Тази разпоредба фактически забрани изпълнението на съдебни решения във или извън Гърция срещу което и да е дружество от групата Olympic. Целта на този закон е да предпази едностранно тези дружества от техните определени от съда задължения, като спре процедурите, предназначени да наложат спазването на тези задължения, и блокира възможността за предпазни мерки.

(24) Комисията заключи, че по тази причина разпоредбата третира Olympic Airways и другите дружества в групата преференциално, като им предоставя правна защита, която не е предоставена на други местни или чужди въздушни превозвачи или всъщност на никой друг стопански субект. Всяко друго дружество в Гърция, което търси такава защита срещу кредитори, ще трябва да обяви несъстоятелност.

2.3. **Първоначална оценка на Комисията**

2.3.1. *Наличие на помощ*

2.3.1.1. Данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services, натрупани от декември 2004 г.

(25) При откриване на процедурата за разследване Комисията заключи, че отлагането от държавата на събирането на данъчните и социалноосигурителните задължения към нея на Olympic Airways Services, натрупани от януари 2005 г., представлява ясно предоставяне на държавни ресурси, предназначени за едно предприятие, което се конкурира с други, и като такова представлява държавна помощ.

2.3.1.2. Държавна помощ за Olympic Airlines, натрупана от 2005 г.

(26) При откриване на процедурата за разследване Комисията заключи, че предполагаемите намалени плащания за лизинг на самолети и непогасяване на задълженията към държавата (включително данъчни и социалноосигурителни задължения) в полза на Olympic Airlines, натрупани от май 2005 г., включват държавни ресурси, предназначени за конкретни предприятия, които се конкурират с други, и като такива представляват държавна помощ.

2.3.1.3. Държавна помощ посредством специална защита срещу кредитори

(27) Комисията заключи също така, че специалната защита срещу кредитори, с която се ползват двете дружества, наподобява защита от несъстоятелност. В това отношение е установена съдебна практика ([3]), при която в случаите, когато

([1]) Член 28 от Закон № 3446/2006 (Държавен вестник на Република Гърция A 49 от 10.3.2006 г.).

([2]) Член 35(Б) от Закон № 3492/2006 (Държавен вестник на Република Гърция A 210 от 5.10.2006 г.).

([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA/International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

държава-членка е създала система на дерогация от обичайното законодателство, отнасящо се до несъстоятелност, в полза на едно предприятие, подобна система се разглежда като държавна помощ, когато се установи, че на предприятието е било разрешено да продължи търговската си дейност при обстоятелства, при които това не би му било позволено, ако са били спазени правилата на обичайното право, отнасящи се до несъстоятелност, или ако предприятието се е ползвало с допълнителни предимства от държавата.

2.3.2. *Съвместимост на помощта*

(28) При откриване на разследването във връзка с публичното финансиране, за което се смяташе, че е дадено на Olympic Airways Services посредством отлагане на събирането на задължения (включително данъчни и социалноосигурителни) и специалната защита срещу кредитори, Комисията изрази сериозни съмнения дали някоя от тези мерки може да бъде обявена за съвместима с общия пазар, след като не изглежда да е приложимо никое от изключенията от общата забрана за държавна помощ.

(29) По подобен начин по отношение на публичното финансиране, за което се смяташе, че е дадено на Olympic Airlines посредством отлагане на събирането на задължения (включително данъчни и социалноосигурителни), намалени плащания за лизинг на самолети и специалната защита срещу кредитори, Комисията изрази сериозни съмнения дали някоя от тези практики може да бъде обявена за съвместима с общия пазар, след като не изглежда да е приложимо никое от изключенията от общата забрана за държавна помощ.

3. **МНЕНИЯ ОТ ГЪРЦИЯ**

(30) Република Гърция започна своите забележки, като подчерта важността на изясняването на периода от време, проучван в настоящото разследване. Откриването на процедурата по отношение на Olympic Airways е посочено, че обхваща периода от декември 2004 г., а по отношение на Olympic Airlines — от май 2005 г. Република Гърция не е съгласна с това и посочва, че например сумата от 12 267 250 EUR (главница заедно с лихва), посочена на третия ред на таблицата в параграф 138 от решението от 2005 г., се отнася до задължение на Olympic Airways — Services S.A. от 9 март 2005 г., което представлява задължение към данъчните органи. Според мнението на гръцките органи началният момент за настоящото разследване на Комисията по член 88, параграф 2 от Договора за ЕО трябва да бъде датата, на която е издадено решението от 2005 г. (14 септември 2005 г.).

(31) Освен това Република Гърция посочи, че вече е възстановила помощта, обхващаща периода, посочен в решението от 2005 г. С писмо от 21 ноември 2007 г. Република Гърция информира Комисията, че изцяло е изпълнила решението от 2005 г.

3.1. **Данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services, натрупани от декември 2004 г.**

(32) По отношение на това направление за помощ Република Гърция твърди, че дружеството притежава удостоверение за липса на данъчни и социалноосигурителни задължения. Това означава, че в момента гръцката държава няма претенция към дружеството, която дружеството е длъжно да уреди незабавно. Дружеството не е задължено да изплаща незабавно каквито и да е задължения към данъчните

▼B

органи, които остават неплатени поради факта, че то успешно е потърсило средства за правна защита и е получило съдебни решения от компетентните национални съдилища. Няма претенции от органа по гражданско въздухоплаване за дългове, подлежащи на плащане, отнасящи се до Olympic Airways Services. Определени по-стари задължения на Olympic Airways Services към фонда на Института за социално осигуряване (IKA) са в процес на изплащане на месечни вноски в съответствие с общоприложимите разпоредби на Закон № 3518/2006. Следователно Гърция твърди, че няма „удължено отлагане“ на събирането на задължения от страна на гръцката държава във връзка с твърденията за неплащане на задължения.

(33) Република Гърция признава, че забавянето от страна на дружеството да публикува счетоводния си баланс не е в съответствие с неговите задължения по силата на националното законодателство. Тя обаче информира Комисията, че вече е взела подходящи мерки, за да гарантира, че този въпрос ще бъде уреден. Съветът на директорите на Olympic Airways Services вече е взел решение да наеме одитно дружество, което да актуализира неговите финансови отчети. Дружеството вече е изготвило проект на счетоводни баланси за периода от 2004 до 2006 г. Дружеството дава представа за финансовото си състояние за 2007 г. в прогнозен счетоводен баланс.

(34) Проектите на счетоводните баланси за периодите от 2004 до 2006 г. показват, че дружеството е било на загуба със собствен капитал от **[…]** (*) милиона в края на 2006 г. и е имало данъци и дългове и социалноосигурителни задължения на стойност 1 098 милиона евро. В края на периода за 2007 г. обаче дружеството значително е подобрило своя собствен капитал, който към момента възлиза на […]* милиона. Неговите данъци, дългове и социалноосигурителни задължения към момента възлизат на […]* милиона.

(35) Според предоставената информация (основаваща се на предоставени от дружеството предвиждания) структурата на задълженията към държавата и социалноосигурителните предприятия на 31.12.2007 г. е била, както следва:

(В млн. EUR)

	Задължения на Olympic Airways Services	Суми	Обща сума
Социалноосигурителни задължения	Салдо на стари задължения към фонда IKA, плащани на месечни вноски	[…]*	
Социалноосигурителни задължения	Неизискуеми задължения на Olympic Airways Services за месец декември и коледната премия (платими до края на февруари 2008 г.)	[…]*	
Социалноосигурителни задължения			[…]*
Данъци — задължения	Заверени задължения към данъчна служба FABE, временно спрени поради успешна правна защита (от данъчни одити до 30.4.2007 г.)	[…]*	

(*) Информацията представлява професионална тайна.

▼B

(В млн. EUR)

	Задължения на Olympic Airways Services	Суми	Обща сума
	Предвиждания на Olympic Airways Services за данъци и глоби от май до декември 2007 г.	[…]*	
Данъци — задължения			[…]*
Обща сума			[…]*

(36) По отношение на социалноосигурителните задължения Olympic Airways Services са изплатили всички свои задължения към фонда IKA и са предприели мерки за изплащането на стари задължения за периода до 31.10.2006 г. включително по силата на Закон № 3518/2006. За счетоводни цели в оценките на финансовите отчети за 2007 г. на дружеството е включено задължение към социалноосигурителни предприятия в общ размер, представляващ сумата от схемата за изплащане на задълженията на 31.12.2007 г., плюс вноски за месец декември и коледната премия за 2007 г.

(37) Република Гърция посочи по отношение на схемата за изплащане на стари задължения на Olympic Airways Services към фонда IKA и възстановяването чрез месечни вноски, че както според законодателството на Общността, така и според установената съдебна практика изплащането на задължения към държавата следва да бъде извършвано в съответствие с правилата на националното законодателство. Това е в съответствие с общностното право, чиято специфична законова рамка не въвежда никакво разграничение между длъжници. В това отношение Република Гърция цитира и Съобщение на Комисията за прилагане на правилата за държавни помощи по отношение на мерките за пряко данъчно облагане на дружества ([1]), в което Комисията посочва, че мерките за данъчно облагане, които се прилагат за всички стопански субекти, извършващи дейност на територията на държава-членка, са *prima facie* общи мерки.

(38) В този случай процедурите за събиране на стари задължения към фонда IKA, които се съдържат в националното законодателство, се прилагат без каквото и да е разграничение за всички длъжници, включително Olympic Airways Services, в съответствие с общата законодателна рамка, уреждаща плащането на задължения към държавата. Следователно според виждането на Гърция няма специфичност и по тази причина няма нарушение на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

(39) По отношение на неговите данъчни задължения Olympic Airways Services е изплатило всички заверени задължения към данъчната служба (данъчни служби FABE и FAEE), с изключение на тези задължения, за които успешно е получило правна защита от гръцките съдилища. Следователно единствените непогасени задължения на дружеството са тези, които не са изискуеми и платими по силата на националното законодателство.

(40) В предварителната оценка на счетоводния баланс за 2007 г. на дружеството е представено задължение за данък — дълг, което включва всички суми в посочената таблица, отнасящи се до 2007 г. Като цяло тези суми (плюс глоби и допълнителни начисления) възлизат на […]* милиона евро. Република Гърция обаче посочва, че към настоящия момент

([1]) ОВ C 384, 10.12.1998 г., стр. 3.

▼B

дружеството не е задължено да плати на гръцката държава никое от споменатите по-горе задължения, тъй като дружеството успешно е получило правна защита по тези въпроси.

(41) Освен това предварителните оценки на счетоводния баланс за 2007 г. съдържат предвиждане от дружеството за вероятни дългове на стойност […]* милиона евро.

(42) В това отношение Република Гърция поиска Комисията да разграничи: а) тези задължения, които са представени за целите на счетоводството в регистрите на дружеството, и б) тези задължения, които са платими към момента на гръцката държава в съответствие с общоприложимите разпоредби на националното законодателство. Разследването на всички въпроси, които са в процес на разглеждане от Комисията в контекста на настоящата процедура, може да се съсредоточи само върху последните.

(43) На основата на предоставената информация Република Гърция е на мнение, че в този случай не стои въпросът за прехвърляне на държавни ресурси по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО и още по-малко — за преференциално третиране на Olympic Airways Services.

3.2. **Държавна помощ за Olympic Airlines, натрупана от 2005 г.**

(44) По отношение на сублизинга на самолети на Olympic Airlines от Olympic Airways Services и гръцката държава гръцките органи посочват, че Olympic Airlines са имали финансовата възможност да сключат договори за оперативен лизинг пряко с участници на пазара и че Olympic Airlines никога не е било поставяно в по-благоприятно положение чрез сключване на договори за оперативен лизинг, тъй като тези договори за лизинг са били сключени на текущи пазарни цени и поради това не е имало скрита държавна помощ.

(45) Освен това Olympic Airways Services е действало при избирането на Olympic Airlines така, както би действал всеки частен инвеститор в същото положение, тъй като не само е успяло да намали месечните си загуби по най-добрия възможен начин, но също така е гарантирала, че тази загуба ще бъде ограничена с течение на времето при наличието на заявеното намерение на Olympic Airlines да предоговори и поеме основните договори за лизинг.

(46) Република Гърция би желала също така да посочи, че направените от Olympic Airlines лизингови плащания по договори за оперативен сублизинг не трябва да бъдат сравнявани с лизингови плащания за финансов лизинг, с които според нея Комисията погрешно ги е сравнила. Това всъщност са различни видове лизинг.

(47) По отношение на данъчните и социалноосигурителни задължения на Olympic Airlines Република Гърция посочи, че не е имало отлагане на събирането при неплащане и Olympic Airlines изцяло са уредили своите социалноосигурителни задължения. По отношение на данъчните задължения на дружеството забавянето при плащането само на част от неговите данъчни задължения към гръцката държава за ограничен период от решението от 2005 г. не представлява „удължено отлагане“ на събирането на задължения от страна на гръцката държава. Във всеки случай гръцката държава посочва, че вече е взела всички мерки, които се изискват по силата на националното законодателство, за да завери и след това да събере по-голямата

▼B

част от просрочените задължения на дружеството. Освен това дружеството вече е подало заявление за изплащане на неговите заверени данъчни задължения на 48 вноски по силата на общоприложимите правила на националното законодателство.

3.2.1. *Сублизинг на самолети*

(48) Сублизингът на самолети на цена под тази на лизинговите плащания в основните лизингови договори не представлява държавна помощ, защото не е имало преференциално третиране на Olympic Airlines, нито пък това дружество е получило облага, която не би получило във всеки случай при пазарни условия. Гръцките органи твърдят, че Комисията изобщо не е проучила равнището на плащанията за лизинг от гледна точка на критерия за частен инвеститор и е използвала несъвместима методология, като е взела предвид разликата между основния лизинг и сублизинга на самолетите, вместо да проучи дали сублизингът е бил сключен по пазарни стойности.

3.2.2. *Финансов лизинг и оперативен лизинг*

(49) Република Гърция счита, че Комисията очевидно греши, като не прави разлика между финансов и оперативен лизинг.

(50) На първо място Република Гърция посочи, че от всички самолети, взети на лизинг от Olympic Airlines, четири самолета A340-300 са били предоставени на сублизинг на това дружество от Olympic Airways Services, което е разполагало с тези самолети на базата на финансов лизинг. От декември 2004 г. гръцката държава замени Olympic Airways Services в посочените договори за финансов лизинг: от декември 2004 г. нататък (за първата двойка) и от април 2005 г. нататък (за втората двойка). Оттогава досега тези самолети са предоставени на сублизинг на Olympic Airlines от гръцката държава.

(51) Гърция обяснява, че финансов лизинг е лизинг, при който рисковете и ползите, произтичащи от собствеността върху актива, действително се прехвърлят (в крайна сметка правото на собственост може да бъде или да не бъде прехвърлено). В действителност това е равностойно на покупка при условията на заплащане на цената на вноски. Оперативен лизинг е всеки лизинг, който не е финансов лизинг. Следователно лизинговото плащане при условията на финансов лизинг съответства на сумата на вноската, която следва да изплати стойността на самолета, така че в крайна сметка финансовият лизингополучател да стане собственик на самолета в края на лизинга. Месечното лизингово плащане, правено от гръцката държава към лизингодателите за самолета, ще спре през 2011 г., тъй като след това самолетът ще стане изцяло нейна собственост.

(52) Решението на гръцката държава да предостави самолета на сублизинг на цени, по-ниски от плащанията за финансов лизинг, направени по силата на основния лизинг, не представлява предоставяне на държавна помощ на Olympic Airlines, тъй като: а) това е оправдано от различната същност на двата типа договори, и б) плащанията за лизинг, направени в контекста на договори за оперативен сублизинг, отразяват пазарните стойности за лизинг за подобни самолети в решаващия момент, когато са сключени договорите.

(53) Следователно само по себе си е очевидно, че лизинговото плащане по финансов лизинг е по-високо от лизинговото плащане за обикновен оперативен лизинг, тъй като такова плащане включва и постепенно изплащане на стойността на

▼B

самолета. Напротив, Olympic Airlines направиха плащане за лизинг към гръцката държава само за експлоатацията на самолетите, без каквито и да е очаквания по силата на договора за придобиване на собственост в бъдеще.

(54) По отношение на договорите за оперативен лизинг на експлоатирани от Olympic Airlines самолети Република Гърция информира Комисията, че всички такива договори за сублизинг на самолети между Olympic Airways Services и Olympic Airlines са изтекли, освен един (за самолет A300-600). В редица случаи договорите бяха предоговорени и подновени (на различни дати между 2005 и 2007 г.) между Olympic Airlines и първоначалните лизингодатели, без посредничеството на Olympic Airways Services, на базата на текущи пазарни стойности.

(55) По-конкретно в случая с четири договора за лизинг за самолети DHC 8-102, четири договора за лизинг за самолети B-737-400, един договор за лизинг за самолет B-737-300 и три договора за лизинг за самолети B-717-200, при които лизингополучател е бил Olympic Airways Services, сега в позицията на лизингополучател по главния оперативен лизинг е Olympic Airlines.

(56) Според Гърция решението на Olympic Airways Services да реализират приход от самолетите и да намалят загубите си чрез предоставянето им на сублизинг на Olympic Airlines е напълно оправдано от икономическа гледна точка и в съответствие с критерия за частен инвеститор. Освен това чрез сключването на тези договори за сублизинг Olympic Airways Services се е освободило от разходите за охрана и поддръжка на самолетите и е извлякло полза от услугите за наземно обслужване и поддръжка, които е предоставило на Olympic Airlines за тези самолети.

3.2.3. *Задължения и текущо финансово състояние на Olympic Airlines*

(57) През периода 2004—2007 г. Olympic Airlines отчете приходи в размер на около 16,5 % и успя да намали увеличаването на разходите си (горивото е изключено) до 9,7 %.

(58) Според разпоредбите на Закон № 2190/1920 дружеството е задължено да завърши изготвянето на своите финансови отчети за 2007 г. до края на април 2008 г. Гърция предостави следната таблица, за да обясни финансовото състояние на Olympic Airlines.

ПРИХОД — РАЗХОД	2007 г. Приблизителни оценки	2006 г.	2005 г.	2004 г.
ОБЩА СТОЙНОСТ НА ПРИХОДА	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
САМОЛЕТНО ГОРИВО	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ДРУГИ ПРОПОРЦИОНАЛНИ РАЗХОДИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ОБЩА СТОЙНОСТ НА ПРОПОРЦИОНАЛНИТЕ РАЗХОДИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
РЕЗУЛТАТИ ПРЕДИ ДЪЛГОСРОЧНИ РАЗХОДИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

ПРИХОД — РАЗХОД	2007 г. Приблизителни оценки	2006 г.	2005 г.	2004 г.
ПЛАЩАНИЯ ЗА ЛИЗИНГ НА САМОЛЕТИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ДРУГИ РАЗХОДИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ОБЩА СУМА	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA (печалба преди облагане с данъци и разходи за лихви и амортизация)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ОБЩА СТОЙНОСТ НА АМОРТИЗАЦИЯТА	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
РЕЗУЛТАТИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ДРУГИ ФИНАНСОВИ РАЗХОДИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ОБЩА СУМА НА РАЗХОДИТЕ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ПЕЧАЛБА ПРЕДИ ОБЛАГАНЕ С ДАНЪЦИ И ИЗВЪНРЕДНИ ПОЗИЦИИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ИЗВЪНРЕДНИ РЕЗУЛТАТИ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT (печалба преди облагане с данъци)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Както е посочено в таблицата, общият приход на Olympic Airlines през 2004 г. е бил […]* милиона, а общите разходи са били […]* преди облагане с данъци, като в резултат на това дружеството е отчело загуби от 87,1 милиона евро. През следващите години състоянието на дружеството се влоши. През 2007 г. загубите му бяха […]* милиона.

(60) Според гръцките органи тази промяна във финансовото състояние на Olympic Airlines до голяма степен е следствие от тяхната невъзможност от законна гледна точка да увеличат своя акционерен капитал ([1]), наложена от единствения акционер (гръцката държава), и от усложненията, които са създали предишни решения за държавна помощ в опит да бъдат включени частни средства в дружеството.

(61) Дружеството е посочило, че поради дългосрочен недостиг на капитал е било принудено значително да увеличи разходите, особено във връзка със самолетите на лизинг, в който случай краткосрочните лизингови договори са допринесли в по-голяма степен за неговите отрицателни резултати, отколкото дългосрочните лизингови договори. Освен това поради недостига на капитал е имало значителни забавяния при осъществяването на нововъведения в производствения процес в рамките на дружеството, което е довело до забавяне например на прилагането на покупко-продажбата на билети по електронен път.

(62) Въпреки тези факти гръцките органи посочват, че дружеството редовно е уреждало своите задължения към схемите за социално осигуряване и няма изискуеми задължения по главната схема за социално осигуряване — фонд IKA.

([1]) За разлика от своя основен конкурент на вътрешния пазар — Aegean Airlines, което неднократно повиши акционерния си капитал.

▼B

(63) Към настоящия момент дружеството е забавило плащанията на задълженията си към определен брой кредитори. По-специално общата сума на изискуемите задължения (до 31.12.2007 г.) към Olympic Airways Services (и неговото дъщерно предприятие — Olympic Aviation) са били […]*, към Международното летище на Атина — […]* милиона, и към Olympic Catering — […]* милиона.

(64) Към настоящия момент забавяне има и в изплащането на определени задължения, които дружеството има към данъчните органи и органа по гражданско въздухоплаване (CAA). Според данните, които са на разположение на Република Гърция, на 7 февруари 2008 г. заверените данъчни задължения на Olympic Airways Services са възлизали на […]* милиона за периода до 31.12.2007 г. Към настоящия момент само […]* милиона от тази сума са станали изискуеми и платими.

(65) Дружеството се е забавило да направи плащания за лизинг на самолети към гръцката държава на обща стойност […]* милиона. Дружеството не е платило на гръцката държава и сумата от […]* милиона резерви за поддръжка на самолетите.

(66) Република Гърция посочва, че въпросът за удължено отлагане на събирането при неплащане на дългове от страна на Olympic Airlines към гръцката държава е повдигнат за първи път в решението от 2005 г. Тя посочва, че решението от 2005 г. установява, че според разследването от експерти на Общността, в това отношение дружеството е изпълнило задълженията си за проучвания период (т.е. до май 2005 г.).

(67) По тази причина Република Гърция подчертава, че дори ако към настоящия момент съществуват определени неплатени задължения на Olympic Airlines към държавата, всяко забавяне на изплащането им е свързано само с кратък период от време. Според държавата това само по себе си не е достатъчно за предявяване на иск за удължено отлагане на събирането на задължения от страна на гръцката държава при зачитане условията, установени в съдебната практика на Общността в това отношение.

(68) Според съдебната практика „когато публичен орган, с отговорност да събира социалноосигурителни вноски, проявява търпимост към изплащането на посочените вноски със закъснение, неговото поведение несъмнено дава значително търговско предимство на получаващото предприятие, като намалява товара за това предприятие, свързан с обичайното прилагане на схемата за социално осигуряване“ ([1]).

(69) За да бъде разглеждано това икономическо предимство като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО обаче, е необходимо да се покаже, че предприятието не би получило това предимство при нормални пазарни условия, с други думи, необходимо е да се проучи дали организацията, която е получила вноските, е действала по същия начин, както би действал частен кредитор при същите обстоятелства.

(70) Според Гърция не е лесно да се приложи този критерий на практика, тъй като няма стандарт за поведението на частния кредитор. По-специално в зависимост от финансовите перспективи на длъжника и неговата жизнеспособност кредиторът може да реши да не прави нищо или да

([1]) C-256/97, DM Transport [1999] ECR I-3913, параграф 19.

▼B

използва всичките правни средства, с които разполага, за да събере изискуемите задължения. По тази причина Гърция е на мнение, че трябва да се проучи дали публичният орган е предприел всички налични правни стъпки, за да събере задължението, и дали е направил това без забавяне ([1]).

(71) В делото Magefesa ([2]) съдът постанови, че неплащане на данъчни и социалноосигурителни задължения в продължение на много години (повече от 8 години) показва, че органите не са използвали всички законни средства, за да осигурят плащането на задълженията.

(72) По подобен начин в делото Lenzing ([3]) Първоинстанционният съд е приел, че: а) отлагането на събирането на неплатени вноски за социално осигуряване за период, не по-кратък от 6 години, което е позволило задълженията да се натрупат, б) отлагането на правоприлагането във връзка с неспазване на сключеното споразумение за изплащане на дълга, и в) сключването на ново споразумение за изплащане на задължението, въпреки че органите са били в състояние да предявят незабавно изплащане на цялата сума на вземанията поради нарушаване на условията на първоначалното споразумение — евентуално чрез принудително изпълнение, не са отговорили на критерия за частен кредитор и съответно са били равностойни на държавна помощ.

(73) Накрая в делото Испания срещу Комисията ([4]) Европейският съд се е произнесъл в полза на това, че испанските органи, независимо че са им били необходими три години, за да постигнат с предприятията споразумения за преструктуриране на дълга и независимо че са отписали две трети от задълженията и са сключили споразумения за преструктуриране на дълга за период от 10 години с двегодишен гратисен период, са действали в съответствие с критерия за частен кредитор и са използвали всички законни средства, за да съберат задълженията.

(74) В тази връзка Република Гърция счита, че няма продължително отлагане от нейна страна във връзка със събирането на изискуемите задължения от Olympic Airlines.

3.3. **Държавна помощ посредством специална защита срещу кредитори**

(75) В своя отговор Република Гърция твърди, че въпросните правни разпоредби не водят до премахване на правата на кредиторите на Olympic Airways и Olympic Airlines по отношение на изпълнението на техните искания по силата на националното законодателство, а просто до временното им спиране, което националната съдебна практика е установила, че е съвместимо с националното законодателство (и по-специално с Конституцията). По-нататък те отбелязват, че държавата (включително всички агенции на държавата, които биха могли да предоставят предимства посредством държавни ресурси) е изрично изключена от обхвата на тази защита срещу кредитори. Следователно според тях не може да има държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Държавна помощ би имало само ако гръцката държава беше гарантирала плащане на задължения на Olympic Airways Services и/или Olympic Airlines към кредитори или ако беше направила плащания от името на тези дружества към доставчици и/или кредитори.

([1]) C-480/98, Испания/Комисия (Magefesa) (2000 г.), Recueil, стр. I-8717 и C-276/02, Испания/Комисия (2004 г.), стр. 1-8091.
([2]) Вж. бележка под линия 23.
([3]) T-36/99 Lenzing AG/Комисия (2004 г.), Recueil, стр. II-3597, параграфи 131, 136, 138 и 146.
([4]) Дело C-276/02, Испания/Комисия.

▼B

(76) Република Гърция не възразява, че тези конкретни разпоредби се отнасят специално до Olympic Airways Services и Olympic Airlines. Спецификата на тези разпоредби обаче сама по себе си не е достатъчна, за да представлява нарушение на член 87 от Договора за ЕО, тъй като член 22 от Закон № 3404/2005 не предоставя никакво икономическо предимство.

(77) Според Гърция е изключително важно държавните ресурси да бъдат действително прехвърлени ([1]), за да представляват държавна помощ съгласно член 87 от Договора за ЕО. Защитата срещу кредитори, предоставена от 17 октомври 2005 г. до 28 февруари 2006 г., а след това последващото удължаване на първоначалния краен срок до 31 октомври 2006 г., след това до 31 октомври 2007 г. и след това 31 октомври 2008 г. за Olympic Airways Services и Olympic Airlines, се отнася само до задължения към частни кредитори.

(78) Обосновката за изключването на гръцката държава от обхвата на тази разпоредба беше именно да гарантира съответствие с изискванията на общностното право в областта на държавната помощ, както посочва обяснителният доклад, придружаващ закона.

(79) Република Гърция подчерта, че единственият случай, в който би могло да има отпускане на държавна помощ на основата на специална защита срещу кредитори за частни кредитори, би бил случай, в който гръцката държава е гарантирала плащането на задълженията на Olympic Airways Services и Olympic Airlines към техните кредитори или в който е направила плащания от името на дружествата към техните доставчици и/или кредитори.

4. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Мнението на Olympic Airlines беше изцяло в съответствие с предоставения от Република Гърция отговор от 11 февруари 2008 г.

(81) По отношение на сублизинга на самолети от Olympic Airways и гръцката държава Olympic Airlines е на мнение, че както Olympic Airways, така и гръцката държава са действали по начин, който напълно съответства на критерия за частен инвеститор и че не е имало преференциално третиране за Olympic Airlines. Освен това Olympic Airlines счита, че плащанията за лизинг, направени от Olympic Airlines към Olympic Airways и гръцката държава, по принцип са в съответствие с текущите пазарни стойности.

(82) Olympic Airlines се позовават и на разграничението, което следва да бъде направено между случая с финансов лизинг и оперативен лизинг.

Финансов лизинг

(83) Направеният от гръцката държава избор да предостави на сублизинг самолети на цени под цените за финансов лизинг, платени по основния лизинг, не представлява непременно предоставяне на незаконна държавна помощ за Olympic Airlines. Първо, разликата в равнището на лизинговите плащания е оправдана от различната същност на двата вида лизинг и, второ, от факта, че плащанията за лизинг, направени в контекста на оперативен лизинг, отразяват пазарните стойности за отдаване на сходни самолети на лизинг в решаващия момент, когато са сключени договорите за лизинг.

([1]) C-248/84, Германия/Комисия (1987 г.), Recueil, стр. 4013, параграф 17.

▼B

(84) По-просто казано, финансовият лизингополучател придобива правото да очаква да придобие собственост върху самолета в края на финансовия лизинг, което не би станало в случая с оперативния лизинг. Следователно лизинговите плащания за финансов лизинг съответстват на сумата на вноските, която следва да изплати стойността на самолета, така че в крайна сметка финансовият лизингополучател да е собственик на самолета в края на лизинга. В конкретния случай месечното плащане за лизинг, направено от гръцката държава към лизингодателите за самолета, ще спре през 2011 г., тъй като след това самолетът ще стане изцяло нейна собственост.

Оперативен лизинг

(85) Olympic Airlines посочи, че към момента всички договори за оперативен сублизинг за самолети от Olympic Airways са изтекли.

(86) Договорите за оперативен лизинг, сключени между Olympic Airways и Olympic Airlines, за времето, през което са били в сила (до момента, в който последното заема мястото му в основните договори за лизинг), са били сключени на базата на текущи пазарни стойности, както беше посочено по-горе. Следователно не е имало скрита държавна помощ. Olympic Airlines повториха, че не са получавали преференциално третиране при условията на посочените договори за оперативен сублизинг, тъй като плащането за лизинг, договорено по времето на тяхното сключване (11.12.2003 г.), е отразявало пазарната стойност, както може да бъде видяно от споменатия по-горе доклад за икономиката на авиацията. В резултат на това Olympic Airlines директно са сключили договори за лизинг с първоначалните лизингодатели (в някои случаи през 2005 г., а в други — през 2007 г.) по текущи пазарни стойности.

(87) Освен това единственият оперативен лизинг, който е бил сключен между Olympic Airways и Olympic Airlines през 2003 г. и който продължи да е в сила до преди няколко дни, който се отнасяше до самолет A 300-600, беше сключен по текущи пазарни стойности, както всички други договори. Към настоящия момент този договор е изтекъл.

(88) Решението на Olympic Airways да предостави посочените самолети на Olympic Airlines при условията на сублизинг беше продиктувано от обстоятелствата и беше в съответствие с поведението на всеки частен инвеститор в същото положение. Ако това не беше направено, на Olympic Airways би било вменено да плати огромни суми за компенсация на лизингодателя на самолетите, които то не би било в състояние да използва повече поради премахването на услугите за въздушен превоз от неговите стопански цели през декември 2003 г.

(89) Трябва да се отбележи, че съгласно лизинга с първоначалния лизингодател извършването на плащанията за лизинг е продължавало да бъде задължително, независимо дали самолетите са били използвани за полети от Olympic Airways. При тези обстоятелства решението на Olympic Airways да реализира приход от самолетите и да намали загубите си чрез предоставянето им на сублизинг на Olympic Airlines е било напълно оправдано от стопанска гледна точка и в съответствие с критерия за частен инвеститор. Освен това чрез сключването на тези договори за сублизинг Olympic Airways са се освободили от разходите за охрана и поддръжка на самолетите. Дружеството е извлякло полза и от предоставянето на наземни услуги и поддръжка за тези самолети на Olympic Airlines.

▼B

(90) По отношение на задълженията и текущото финансовото състояние на Olympic Airlines дружеството потвърди информацията, която вече беше предоставена от Република Гърция.

(91) По отношение на твърдението за държавна помощ за Olympic Airlines посредством специалната защита срещу кредитори дружеството заема становището, че член 22 от Закон № 3404/2005 не носи финансова полза на Olympic Airlines.

(92) В заключение Olympic Airlines счита, че след като вземе под внимание тези мнения, Комисията няма да има повече съмнения относно проучваните въпроси.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Мненията, получени от Olympic Airways Services, се отнасяха главно до процедурите и отсъжданията на арбитражния състав. Същите са изключени от обхвата на настоящото решение ([1]). Доколкото са засегнати във връзка с другите въпроси, обхванати от настоящото решение, те са напълно в съответствие с получените от Olympic Airlines мнения и предоставения от Република Гърция отговор от 11 февруари 2008 г.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines е конкурент на Olympic Airlines и в своето мнение то пожела да разгледа по-специално въпроса с отсъжданията от арбитражен състав. Aegean Airlines посочи също така, че с 35 милиона пътници на гръцкия авиационен пазар и експлоатация на повече от 150 авиолинии Olympic Airlines обхваща 17 % от пазара и като такова — то не е „съществена“ част от пазара. По мнение на Aegean Airlines на гръцкия авиационен пазар са необходими регулаторна справедливост, равностойно третиране и отсъствие на специални субсидии, разходи или права за един участник на пазара.

4.4. **HATTA**

(95) Гръцката асоциация на пътническите и туристическите агенции (HATTA) представлява повече от 1 500 гръцки туристически агенции и туроператори и изразява голяма загриженост за бъдещето на Olympic Airlines и влиянието, което то може да има върху гръцката туристическа индустрия.

(96) HATTA изразява мнението, че Olympic Airlines трябва да стане частно притежавано и управлявано дружество, което да работи при равни конкурентни условия с други местни и общностни превозвачи. HATTA желае също така да подчертае степента на въздействие на потенциалната несъстоятелност на Olympic Airlines върху гръцката икономика; според HATTA това прави от този случай по-скоро политически въпрос, отколкото правна процедура.

(97) Тъй като туризмът представлява 18 % от брутния вътрешен продукт на Гърция, ако Olympic Airlines трябва да изчезне, HATTA смята, че не би имало достатъчно търговски интерес, за да се запълни цялата празнина в полетите, които биха били загубени. На риск е изложено не само бъдещето на притежавано от държавата дружество, но и бъдещето и стабилността на един сектор, от който гръцката икономика е силно зависима.

([1]) Вж. съображение 8 по-горе.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair посочват, че към настоящия момент не обслужват никакви маршрути до и от Гърция, въпреки че летят до туристически дестинации, които са по-малко популярни за пътници от Западна Европа, като Рига в Латвия, Каунас в Литва и Констанца в Румъния. Ryanair заявява, че отсъствието му на гръцкия пазар се дължи на изкуственото поддържане на Olympic Airlines и Olympic Airways Services чрез държавна помощ. Ако тази държавна помощ изчезне, Ryanair с въздухоплавателния флот, с който разполага, би било в много по-добра позиция, за да стане конкурент на Olympic Airlines по редица местни и международни маршрути до и от Гърция. В резултат на това Ryanair заявява, че е не само засегната страна, но и пазарната позиция на дружеството е засегната в значителна степен от държавната помощ в полза на Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Според гледната точка на Ryanair разследването съгласно член 88, параграф 2 от Договора за ЕО е трябвало да бъде започнато по-рано и да бъде приключено без забавяне доста преди 18-месечния срок. Ryanair посочва многобройните действия по отношение на държавната помощ, предприети от Комисията във връзка с Olympic Airways от 1994 г. Ryanair посочва, че макар на пръв поглед тези разнообразни действия и разследвания да се отнасят до различни форми и примери на държавна помощ, всички мерки за помощ са взаимно свързани. Те доказват систематично и по тази причина много успешно усилие от страна на гръцките органи да забавят целия процес, като постоянно преструктурират предишна и нова помощ в нови форми и след това чрез всички налични средства опровергават, че тези мерки представляват незаконна държавна помощ. Близките връзки между различните форми на държавна помощ, предоставяна чрез различни средства в продължение на много години, са очевидни и от изложението на Комисията.

(100) Според Ryanair, доколкото може да се съди по миналото, подробната финансова информация, изисквана от Комисията, ще бъде непълна и/или закъсняла, рано или късно Комисията ще приеме отрицателно решение, разпореждащо възстановяване, което гръцките органи ще обжалват, както и ще пренебрегнат, и до момента, в който общностните юрисдикции утвърдят решението на Комисията и установят, че Гърция е нарушила своите задължения, една част или цялата държавна помощ, която е използвана, ще е трансформирана в нови форми на неправомерна помощ за Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair посочва, че Комисията има пълномощията и задължението значително да ускори процеса. Според Ryanair би било възмутително, ако официалното разследване, започнато най-накрая от Комисията, обхване или дори превиши периода от 18 месеца, предвиден в член 7, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ([1]) (наричан по-долу „процедурен регламент“). Такъв формален подход само ще възнагради тактиката на гръцките органи за забавяне и ще осигури прецедент, който други да последват. Предоставяната информация за размера на помощта е непълна, тъй като ключови данни, описани като „поверителни“ от гръцките органи, не са надлежно оповестени.

([1]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

▼B

(102) Според Ryanair няма причина, която да оправдае третирането на определена информация, отнасяща се до размерите на помощта и как тя е била изчислена, като поверителна. Нейното разкриване не би предоставило конкурентно предимство на конкурентите или други страни, но би им помогнало да отговорят на поканата на Комисията с по-конкретни доводи, да предоставят сравнителни данни и да покажат пропуските в машинациите на Olympic Airlines/ Olympic Airways Services, които могат да убягнат на разследването от Комисията.

(103) Във връзка с отлагането на събирането на данъчни и социалноосигурителни задължения, натрупани от декември 2004 г., Ryanair посочва, че показателните цифри за загубите на Olympic Airways Services подчертават сериозността на случая.

(104) По отношение на специалната защита срещу кредитори Ryanair настойчиво поиска от Комисията да изясни по-специално правата за компенсации, които частни лица ще извлекат от това нарушаване на правилата за държавна помощ.

5. МНЕНИЯ НА ГЪРЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ

(105) Република Гърция обяви, че е напълно съгласна с направените от Olympic Airways Services, Olympic Airlines и HATTA бележки. По отношение на бележките на Aegean Airlines и Ryanair обаче Република Гърция оспорва изложеното мнение и според Република Гърция бележките на Aegean Airlines и Ryanair не добавят по същество никаква нова или особено важна информация и/или документация към разследването.

(106) По отношение на мненията на Aegean Airlines Република Гърция подчертава, че Aegean Airlines е имало особено голям успех на гръцкия пазар през последните десет години и че в крайна сметка този успех работи в полза на крайния потребител — пътника, като по този начин доказва ползите от конкуренцията. Съществуването на конкуренция във въздушния транспорт представлява основната позиция и цел на гръцкото правителство.

(107) Гръцките органи изтъкват, че те считат за противоречие в бележките на Aegean Airline, че последното представя своя основен конкурент — Olympic Airlines — със значителна дейност от една страна, но заменимо от друга. Според Република Гърция тази оценка се основава на предположението, че Olympic Airways има малък процент от общия трансфер на пътници от/до гръцки летища, но гръцките органи оспорват тази оценка.

(108) Главната цел на гръцкото правителство представлява осигуряването на безпрепятствен въздушен транспорт до гръцките острови и отдалечени области, с използването на специални разпоредби за предоставянето на публична услуга (PSOs — задължения за предоставяне на публични услуги), когато е необходимо. Те посочват, че до днес Aegean не е участвало в нито един търг на органа по гражданско въздухоплаване за задълженията за предоставяне на публични услуги.

(109) Гръцките органи оспорват позоваването на „Групата Olympic Airways“ от страна на Aegean Airlines, което според държавата е неточно, тъй като Olympic Airways Services нито участва в акционерния капитал или управлението на Olympic Airlines, нито контролира решенията на общото събрание на последното, нито има пълномощия да

▼B

назначава членове в неговия съвет на директорите. По-специално двете дружества не представляват един общ финансов субект, тъй като едното дружество не оказва влияние върху финансовата политика на другото, нито има общ интерес между тях, напротив — техните стопански взаимоотношения се извършват изцяло при пазарни условия.

(110) Що се отнася до финансовото състояние на Olympic Airways, Република Гърция отбелязва, че Aegean Airlines не е представило никаква информация, която да доказва, че ежедневната работа на Olympic Airways е обезпечена посредством държавна помощ.

(111) Според Република Гърция Ryanair не може да бъде смятано за „заинтересована страна“ в този случай. Това е, защото Ryanair не извършва полети до и/или от Гърция, така че не може да се поддържа твърдението, че Ryanair е засегнато по какъвто и да е начин от предполагаемото предоставяне на държавна помощ на Olympic Airlines и Olympic Airways.

(112) Според Гърция претенциите на Ryanair, че не извършват полети до и/или от Гърция поради дългосрочното предоставяне на конкурентно предимство на Olympic Airways и Olympic Airlines от гръцкото правителство, не се доказани от фактите. Гръцките органи посочват, че други нискотарифни авиолинии — „Easy Jet“, „Aer Lingus“, „Air Berlin“, „Sky Europe“, „Germanwings“ и „Virgin Express“ — са активни на гръцкия пазар. „Easy Jet“ ([1]) и „Germanwings“ ([2]) извършват ежедневни полети до и от международното летище на Атина, като в същото време са свързани с други основни гръцки летища. По подобен начин „Air Berlin“ извършва полети до общо петнадесет от летищата на страната ([3]), с ежедневни полети (повече от един) до и от международното летище на Атина.

(113) На второ място не съществува пречка за навлизане на Ryanair на гръцкия пазар поради предполагаеми предимства в полза на Olympic Airlines, при положение че двете дружества осигуряват своите услуги на базата на два изцяло различни бизнес модела. Както е видно от навлизането на споменатите по-горе нискотарифни авиолинии на гръцкия пазар, дейността на Olympic Airline и Aegean не би попречила или повлияла на навлизането на Ryanair, нито пък съществува проблемът с ограничен брой слотове на гръцките летища.

(114) По тази причина гръцките органи намират за странно, че Ryanair твърди, че не е в състояние да извършва полети на гръцкия пазар поради предполагаемо нарушаване на конкуренцията, тъй като всички от споменатите по-горе превозвачи, много от които са по-малки и по-скъпи от Ryanair, правят това успешно.

(115) Република Гърция обобщава основните становища на споменатите по-горе дружества, както следва:

5.1. **Относно данъчните и социалноосигурителните задължения на Olympic Airways Services**

(116) Към 11 февруари 2008 г. актуализираните данъчни и застрахователни записи на Olympic Airways Services вече са потвърдени. Относно по-старите задължения на Olympic

([1]) EasyJet е свързано с Атина, Корфу, Миконос, Родос, Хераклион и Солун (вж. http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings е свързано с Атина, Корфу, Кавала, Миконос, Родос, Хераклион и Солун (вж. http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin е свързано с Атина, Корфу, Кавала, Миконос, Родос, Хераклион, Солун, Волос, Превеза, Закинт, Санторини, Кос, Самос, Карпатос, Лесбос (вж. http//www.aia.gr).

▼B

Airway към социалноосигурителния институт, направена е корекция, за да се изплатят тези задължения на месечни вноски, съгласно общите разпоредби на Закон № 3518/2006, приложими към всички гръцки дружества и физически лица ([1]).

(117) Следователно според Гърция не може да има „търпимост“ и още по-малко „постоянна търпимост“ от страна на гръцкото правителство, що се отнася до неплащането на задълженията на Olympic Airway.

5.2. **Относно предполагаемата държавна помощ за Olympic Airlines**

5.2.1. *Държавна помощ чрез сублизинг на самолети*

(118) Гърция е съгласна с направеното от Olympic Airlines изявление, че Olympic Airlines има финансовия потенциал да сключва договори за оперативен лизинг директно на пазара. Доказано е, че това е вярно, тъй като незабавно след изтичането на всеки договор за оперативен лизинг някои от първоначалните лизингодатели в основните договори сключват договори директно с Olympic Airlines по текущите пазарни стойности, без посредничеството на Olympic Airways.

(119) От своя страна Olympic Airways при избора на Olympic Airlines е действало, както би действал всеки друг частен инвеститор в същата позиция. От една страна, то е успяло да намали месечните разноски по най-добрия възможен начин, а от друга страна е гарантирало ограничаване на въпросните разноски във времето при наличието на заявеното намерение на Olympic Airlines да предоговори и да се включи в основните лизингови договори.

(120) Olympic Airlines не е облагодетелствано дори в случая с предоставянето на сублизинг на четири договора за финансов лизинг за Airbus A340-300 на гръцкото правителство, тъй като тези договори са били изготвени на пазарни цени. В това отношение следва да се отбележи, че лизинговите такси, платени от Olympic Airlines по договори за оперативен лизинг, могат да бъдат сравнявани само със съответните такси за оперативен лизинг през същия период на пазара, а не с таксите за финансов лизинг, както Комисията неправилно е направила.

5.2.2. *Държавна помощ чрез данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airlines*

(121) Република Гърция отбелязва, че няма „постоянна търпимост“ по отношение на просрочени плащания на това дружество.

5.3. **Относно специалната защита срещу кредитори**

(122) Разпоредбите на Закон № 3404/05 предполагат по-скоро временно спиране, отколкото изключване на правата на кредиторите на Olympic Airways и Olympic Airlines по отношение на изпълнението на техните искове. Това е съвместимо с гръцкото законодателство.

(123) Тази кредитна защита, предоставена на Olympic Airlines и Olympic Airways, засяга само задължения към частни лица, а не задължения, свързани с държавата, т.е. гръцкото правителство. Следователно не може да има държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

([1]) Разпоредбите на Закон № 3518/2006 са включени в отговора на Република Гърция от 11 февруари 2008 г., параграф 75.

▼B

6. РЕЗУЛТАТИ ОТ ЕКСПЕРТНОТО ПРОУЧВАНЕ, ПОИСКАНО ОТ КОМИСИЯТА

(124) Преди да може Комисията да се ангажира с оценка на въпросите, повдигнати с откриването на процедурата, и на информацията, предоставена от Гърция и третите страни, беше необходимо да проучи текущото икономическо и финансовото състояние на Olympic Airways Services и Olympic Airlines.

(125) За тази цел Комисията ангажира услугите на независим експерт (Moore Stephens) за извършване на проучване на финансирането и дейността на двете дружества, за да определи какво се е случило след решението на Комисията от 2005 г.

(126) Moore Stephens (по-долу „експертите“) извършиха своето проучване в Атина между 1 и 15 юли 2008 г. При извършването на това проучване те бяха подпомогнати от гръцките органи, Olympic Airways Services и Olympic Airlines, както и техните съветници.

6.1. Относно данъчните и социалноосигурителните задължения на Olympic Airways Services

(127) По отношение на отлагането на събирането на данъци (включително допълнителни начисления и глоби) Moore Stephens определиха (на базата на оценка на общия размер на задълженията, направена от данъчните органи, предоставена на 17 юни 2008 г.), че сумата, дължима от Olympic Airways Services, е […]* милиона евро. Салдата към 31 май 2008 г. представляват салдата с натрупване на тази датата, които, освен когато е посочено друго, включват суми, възникнали преди 31 декември 2004 г. До това задължение се е стигнало след прихващането на […]* милиона евро на базата на отсъждания от арбитражен състав, т.е. ([…]* милиона евро – […]* милиона евро). Задължението включва:

— неизплатен данък върху доходите, ДДС, гербов налог и данъци при източника ([1]) пътническа такса за развитие на летищата (Spatosimo),

— летищни такси за паркиране и обработка за летища, различни от международното летище в Атина,

— изплащане на заем към ABN, направени от гръцката държава от името на Olympic Airways Services.

(128) Moore Stephens отбелязва, че тази сума е била предмет на обжалване пред съда от страна на Olympic Airways Services. Съдът е издал решение, което временно спира задължението в очакване на постановяването на окончателно решение. Временното спиране представлява прилагане на общата правна рамка при искания за временни мерки, които могат да бъдат потърсени от всяко физическо лице или предприятие в съдебен процес с гръцката държава. Сумата, приспадната от отсъждането на арбитражния състав, представлява тази част от общото салдо, която не е оспорвана от Olympic Airways Services.

(129) Допълнителните начисления, включени в сумата от […]* милиона евро, се отнасят за периода до юни 2008 г.

(130) Текущите данъци, удържани при източника (главно данък върху доходите на служителите), за периода от май 2007 г. до май 2008 г. възлизат на около […]* милиона евро, а

([1]) Обхваща данък, удържан при източника, различен от платимия за посочените в таблицата по-долу периоди.

▼B

текущите данъци, удържани при източника (данък върху доходите на служителите), относно служителите, командировани в Olympic Aviation за периода от декември 2006 г. до май 2008 г.), са около […]* милиона евро.

(131) Що се отнася до отлагането на събирането на социалноосигурителни вноски, същите възлизат на около […]* милиона евро за периода до октомври 2006 г., като се приспадне плащането на […]* милиона евро от гръцката държава през септември 2007 г. от средства, получени след отсъжданията от арбитражен състав. Сумата в размер на […]* милиона евро (включително допълнителни начисления и глоби) е това, което остава (през юли 2008 г.) да бъде платено от Olympic Airways Services чрез бъдещи вноски, съгласно общата рамка на Закон № 3518/2006. Администрацията по социално осигуряване (IKA) е приела депозит в размер на […]* милиона евро от Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Отбелязани са и допълнителните социалноосигурителни задължения за периода от ноември 2006 г. до май 2008 г. от […]* за Olympic Airways Services и […]* милиона евро за лица, командировани в Olympic Aviation.

(135) Въпреки всичко, посочено по-горе, Комисията отбелязва, че Olympic Airways Services са получили потвърждение от IKA, че задълженията им не са просрочени. Забележките на Moore Stephens могат да бъдат обобщени, както следва:

(В млн. евро)

	Салдо
Оценка на общата сума на задълженията, направена от данъчните органи, предоставена на 17 юни 2008 г. (временно спрени)	[…]*
Текущ данък, удържан при източника: май 2007 г. — май 2008 г. (главно данък върху доходите на служителите)	[…]*
Текущ данък, удържан при източника: декември 2006 г. — май 2008 г. (Olympic Aviation)	[…]*
Социалноосигурителни задължения до октомври 2006 г.	[…]*
Социалноосигурителни задължения: ноември 2006 г. — май 2008 г.	[…]*
Социалноосигурителни задължения: ноември 2006 г. — май 2008 г. (Olympic Aviation)	[…]*
Задължения на Olympic Airways Services към държавата към юни 2008 г. (с изключение на временно спрените задължения)	[…]*
Обща стойност на задълженията на Olympic Airways Services към държавата към юни 2008 г.	[…]*

(136) Moore Stephens заключават, че, при положение че Olympic Airways Services са разчитали на около […]* от отсъждания на арбитражен състав, за да покрият частично своите данъчни и социалноосигурителни задължения (плащане в размер на […]* милиона евро на данъчните органи и […]* милиона евро на IKA), ако Комисията направи заключението, че продължаваното отлагане от държавата на събирането на задължения на Olympic Airways Services от 2005 г. представлява държавна помощ, тогава Olympic Airways Services

▼B

не би било в състояние да възстанови тази държавна помощ на базата на неговите текущи оперативни резултати и финансово положение.

6.2. **Относно предполагаемата държавна помощ за Olympic Airlines**

6.2.1. *Държавна помощ чрез сублизинг на самолети*

(137) Moore Stephens отбелязаха сума в размер на […]* милиона евро като дължима на гръцката държава по отношение на лизинг за самолети. Moore Stephens отбелязват, че към 31 май 2005 г. въпросната сума е била […]* EUR, което означава, че по време на периода, обхванат от настоящото решение, Olympic Airlines са направили дълг в размер на […]* милиона евро към държавата за лизинг на самолети. Платимата сума е приблизително […]* милиона евро на месец за […]* и […]* милиона евро на месец резерви за поддръжка. Приблизително […]* милиона евро са платени през 36-месечния период, което представлява плащания за около 6 месеца. През 2007 и 2008 г. не е плащано нищо.

6.2.2. *Държавна помощ чрез данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airlines*

(138) Просрочената сума за пътническа такса за развитие на летищата (Spatosimo) според оценката на данъчните органи възлиза на […]* милиона евро. Общото задължение към 31 май 2008 г. е било […]* милиона евро. От тях […]* милиона евро са дължими на месечни вноски до 2012 г. и не са счетени като просрочени. От оставащото салдо в размер на […]* милиона евро […]* милиона евро са предмет на съдебно обжалване от Olympic Airlines. Съдът издаде решение, което временно спира тази част от задължението в очакване на постановяването на окончателно решение.

(139) Moore Stephens установи просрочена сума в размер на […]* EUR спрямо Olympic Airways Services и Olympic Aviation за получени услуги съгласно различни договори за предоставяне на услуги за наземно обслужване и поддръжка.

(140) Установена е също допълнителна сума в размер на […]* милиона евро за такси за кацане и паркинг, платима на гръцкия орган по гражданско въздухоплаване.

(В милиони евро)

		Салдо
Размер на просрочените задължения за лизинг на самолети	[…]*	[…]*
Изискуеми лизингови плащания	[…]*	[…]*
Изискуем резерв за поддръжка	[…]*	[…]*
Плащане на лихва по лизинг и резерв за поддръжка	[…]*	[…]*
Разлика между основен лизинг и сублизинг	[…]*	[…]*
Spatosimo (пътническа такса за развитие на летищата — обща изискуема сума: 98 милиона евро, от която 59,9 милиона евро е предмет на временно спиране по съдебен ред)	[…]*	[…]*
Размер на просрочените задължения към други правни субекти	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Такси за кацане и паркинг (на летища, различни от международното летище в Атина)	[…]*	[…]*

▼B

(В милиони евро)

		Салдо
Задължения на Olympic Airlines към държавата към юни 2008 г. (с изключение на временно спрените задължения)	[…]*	[…]*
Обща прогнозна сума на задълженията на Olympic Airlines към държавата към юни 2008 г.	[…]*	[…]*

6.3. **Относно специалната защита срещу кредитори**

(141) Moore Stephens потвърдиха, че специалната защита срещу кредитори е удължена до 31 октомври 2008 г. чрез член 21 от Закон № 3607/2007.

7. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

7.1. **Правно основание за оценка на помощта**

(142) По силата на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар“.

(143) Понятието за държавна помощ се прилага към всяко предимство, предоставено пряко или косвено, финансирано от ресурси на държавата, предоставени от самата държава или от някой посреднически орган, действащ по силата на поверените му пълномощия.

(144) Критериите, посочени в член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, са кумулативни. По тази причина, за да се определи дали мерките, за които е постъпило уведомление, представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, е необходимо да бъдат изпълнени всички от следните условия. По-конкретно финансовата подкрепа:

— да е предоставена от държавата или чрез ресурси на държавата,

— да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на определени стоки,

— да нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, и

— да засяга търговията между държавите-членки.

(145) Настоящото решение се отнася само до помощта, предоставена от началото на периода, взет под внимание в решението от 2005 г.

7.2. **Наличие на помощ**

(146) Комисията извърши внимателен и задълбочен анализ на мненията, получени в хода на откриването на процедурата, както и на бележките на Гърция и на експертното проучване на отчетите и дейността на Olympic Airways Services и Olympic Airlines. В това отношение Комисията реши да направи своята оценка на наличието на помощ в три основни направления, именно:

— потенциална държавна помощ за Olympic Airways Services чрез отлагане на събирането на нейните данъчни и социалноосигурителни задължения от декември 2004 г. ([1]),

([1]) Вж. бележка под линия 5.

▼B

— потенциална държавна помощ за Olympic Airlines посредством плащания за лизинг на самолети и непогасяване на неговите дългове (включително данъчни и социалноосигурителни задължения), натрупани от май 2005 г. ([1]),

— потенциална държавна помощ за Olympic Airways Services и Olympic Airlines посредством специална защита срещу кредитори.

7.2.1. *Държавна помощ за Olympic Airways Services чрез отлагане на събирането на задължения*

(147) Както беше доказано от експерта на Комисията, от датата на приемане на решението от 2005 г. Olympic Airways Services са отсрочвали плащанията на сумите, дължими на държавата, и техните данъчни и социалноосигурителни задължения към държавата са се увеличили.

(148) Трудното и влошаващо се положение на Olympic Airways Services по отношение на техните данъчни и социалноосигурителни задължения вече беше описано. Данъчните и социалноосигурителните задължения на Olympic Airways Services, както са взети под внимание в решението от 2005 г., вече са били значителни — около 627 милиона евро, като по предварителна преценка се състоят от 431 милиона евро неплатен данък и допълнителни 196 милиона евро неплатени вноски към IKA.

(149) По отношение на неговите данъчни задължения и въпреки „прихванато“ плащане в размер на […]* милиона евро, направено след отсъжданията от арбитражен състав, общата прогнозна сума на данъчни задължения към юни 2008 г. и както е посочена в таблицата след параграф 135 по-горе, се оценява към настоящия момент от порядъка на […]* милиона евро. Това отсрочване на данъчно плащане на стойност, не по-малка от […]* милиона евро, може да бъде приписано държавата.

(150) Olympic Airways Services твърдят, че сумата в размер на […]* милиона евро относно данъчни задължения е временно спряна, което означава, че дружеството е със статут „данъчно изрядно“; това игнорира факта, че ако от една страна част от неговите данъчни задължения към държавата може да са били отсрочени, това отсрочване не поставя сумата под въпрос. Въпреки че гръцкият съд може да коригира тази цифра в посока надолу, заключението на Комисията е, че показателят за размера на сумата, която Olympic Airways Services дължи на държавата във връзка с данъците, няма да се промени съществено. Въпреки това мнение Комисията може да заключи, че сумата, която Olympic Airways Services дължи на държавата по отношение на своите данъчни задължения, е от порядъка на […]* милиона евро.

(151) По отношение на увеличаващите се данъчни задължения на Olympic Airways Services именно държавата е тази, която чрез данъчната администрация допуска продължаващото отсрочване и неплащане на различни данъци и такси, дължими от Olympic Airways Services.

(152) Ситуацията е подобна по отношение на социалноосигурителните вноски. Социалноосигурителните задължения, установени в решението от 2005 г., възлизащи на […]*, са се

([1]) Вж. бележка под линия 6.

▼B

увеличили сега на […]* милиона евро, както е посочено в таблицата след съображение 135 по-горе, въпреки плащането на 27 септември 2007 г. на еднократна сума в размер на […]* милиона евро от отсъжданията от арбитражен състав.

(153) По отношение на тези социалноосигурителни задължения органът, натоварен с тяхното събиране (IKA), е публичен орган, създаден по силата на гръцкото законодателство ([1]), на който е възложено, под надзора на държавата, да управлява социалноосигурителната система и да събира задължителните социалноосигурителни вноски. Той има правото ([2]), но не и задължението да сключва споразумения за забавени плащания на задължения. По тази причина непрекъснато увеличаващите се социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services към държавата несъмнено могат да бъдат приписани на държавата.

(154) Данъчните и социалноосигурителните фондове са ресурси на държавата и поради това отлагането на събирането им включва прехвърлянето на държавни ресурси.

(155) Това отлагане на събирането на задължения предоставя предимство на Olympic Airways Services. Отлагането на събирането на задължения от страна на държавата отсрочва плащането на такси, които предприятието обикновено следва да плати навреме, като по този начин предоставя на получателя източник на оперативен капитал. Olympic Airways Services е в непрекъсната загуба и с хронична задлъжнялост, поради което това отлагане не може да бъде разглеждано като обичайно или обикновено поведение на кредитор в пазарна икономика, то е системно и като се вземе предвид рисковото финансово състояние на Olympic Airways Services, както беше доказано от експерта на Комисията, няма реална перспектива Olympic Airways Services да бъде някога в състояние да изплати тези суми на държавата на какъвто и да е етап в бъдеще. Отлагането на събирането на задължения засяга търговията между държавите-членки и нарушава конкуренцията, тъй като засегнатите пазари са напълно либерализирани.

(156) Следователно Комисията трябва да направи заключение, че отлагането на събирането на задължения от страна на държавата на неплатени и увеличаващи се данъци и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services е равнозначно на държавна помощ за Olympic Airways Services по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Тъй като Комисията никога не е била уведомявана за тази помощ, то тя е незаконна.

7.2.2. *Държавна помощ за Olympic Airlines чрез отлагане на събирането на задължения*

(157) Според заключението на експерта на Комисията от началото на периода, взет под внимание в решението от 2005 г., Olympic Airlines са загубили пари и са натрупали допълнителни задължения към държавата.

(158) По отношение на лизинговите договори за четири самолета A340 по време на периода, обхванат от настоящото разследване, задълженията на Olympic Airlines към държавата са достигнали […]* милиона евро, като салдото на тази сума към 31 май 2005 г. е било […]* EUR. Това означава, че по време на периода, обхванат от настоящото решение, Olympic Airlines са направили дълг в размер на […]* милиона евро към държавата за неплатени вноски за лизинг на самолети.

([1]) Член 11 от Закон № 1846/1951.
([2]) Закон № 2676/1999.

▼B

(159) Според Комисията обаче тази сума не отразява напълно размерите на сумите, които Olympic Airlines дължи на държавата по отношение на тези договори за лизинг на самолети. Както е посочено в решението от 2005 г., след поемането от негова страна на основните договори за лизинг от Olympic Airways държавата е заплатила цена, която е между […]* EUR и […]* EUR на месец по отношение на всеки от тези самолети. Както беше доказано от експерта на Комисията обаче, Olympic Airlines е заплатило между […]* USD и […]* USD. Като приема тази ниска сума, държавата „приема“ да загуби между […]* EUR и […]* EUR за всеки самолет на месец — като осигурява допълнителна държавна помощ в размер на поне 36 милиона евро и до 50,4 милиона евро.

(160) По отношение на пътническата такса за развитие на летищата (Spatosimo) сумата, дължима към настоящия момент от дружеството на държавата, е […]* милиона евро. Olympic Airlines твърди, че общият размер на тази сума не е изискуем, тъй като около […]* милиона евро от тази сума са били временно спрени с разпореждане на съдия в очакване на съдебно решение. В тази връзка Комисията отбелязва, че това временно спиране не ликвидира задължението, а само временно спира плащането му. В тази връзка Комисията може да заключи, че сумата, която Olympic Airlines дължи за неплатена такса Spatosimo към май 2008 г., е приблизително между 38 милиона евро и 98 милиона евро.

(161) Olympic Airlines дължи сума в размер на 86,3 милиона евро на две свързани юридически лица: Olympic Airways Services и Olympic Aviation. Сумата, дължима от Olympic Airlines на тези две дружества към 31 май 2005 г., беше 2,6 милиона евро, която сума бързо нарасна през следващите три години, което означава, че през периода на разследването от настоящото решение изискуемите задължения са се увеличили с 83,7 милиона евро. Допълнителна сума в размер на 4,5 милиона евро е дължима за такси за кацане и паркинг на летища, различни от международното летище в Атина, и е платима на гръцкия орган по гражданско въздухоплаване, като Olympic Airlines твърдят, че тази сума не е изискуема, тъй като плащането ѝ е временно спряно с разпореждане на съдия в очакване на съдебно решение. Комисията отбелязва още един път, че това временно спиране не ликвидира задължението, а само временно спира плащането му.

(162) Цялото отлагане на събирането на задължения, описано по-горе, което възлиза на 326 милиона евро, както е посочено в таблицата след съображение 140 по-горе, използва ресурси на държавата, тъй като се отнася до задължения към държавата, държавни органи (гръцкия орган по гражданско въздухоплаване) или притежавани от държавата предприятия (Olympic Airways Services и Olympic Aviation).

(163) Относно приписването на държавата на отлагането на събирането на задължения, показани от Olympic Airways Services и Olympic Aviation, спрямо Olympic Airlines Комисията отбелязва, че възможността за приписване на държавата на мярка, предприета от публично предприятие, може да бъде загатната от набор от показатели, възникващи от обстоятелствата на случая и контекста, в който е предприета мярката.

(164) В това отношение Комисията отбелязва, че държавата притежава 100 % от акциите на трите дружества. В допълнение цялото ръководство и всички управителни съвети на тези дружества са били назначени от държавата. При тези обстоятелства следва да се направи заключение, че

▼B

във всеки един съществен момент дружествата са били под контрола на държавата. Гърция е била в състояние, пряко или косвено (като най-големия кредитор на Olympic Airways Services и Olympic Airlines), да упражнява доминиращо влияние върху всички предприятия. В заключение това отлагане на събирането на задължения е съпътствано от отлагането на събирането на задължения от страна на самата държава и публични органи. Като такива решенията на Olympic Airways Services и Olympic Aviation да предоставят кредит на Olympic Airlines и да допуснат формирането на задължения, възлизащи на 86,3 милиона евро, не са били действия на независими предприятия и по тази причина могат да бъдат приписани на държавата.

(165) Това отлагане на събирането на задължения включва и предимство за Olympic Airlines чрез освобождаването му от задължения, които в противен случай ще трябва да понесе.

(166) Трудното финансовото състояние на Olympic Airlines вече беше подробно изложено. През 2004 г. дружеството отчете загуби от 87,1 милиона евро, като с всяка следваща година продължава да губи повече пари, а през 2007 г. загубите му са […]* милиона евро. Бизнесът на Olympic Airlines е силно цикличен, както доказва отрицателният паричен поток в месеците от октомври до март, което се компенсира от положителния паричен поток през месеците от април до септември. Този цикъл се повтаря всяка година със задълбочаване на загубите. Нетните входящи потоци през летните месеци никога не компенсират изцяло нетните изходящи потоци през зимните месеци, така че като цяло дружеството губи все повече пари. Дружеството може да съществува само благодарение на щедростта на държавата. Изобщо не е ясно дали при начина, по който е структурирано дружеството към настоящия момент, паричният поток може някога да стане положителен. По тази причина е очевидно, че това отлагане на събирането на задължения не може да отразява нормално поведение на кредитор в пазарна икономика, то е системно и като се вземе под внимание трудното положение на Olympic Airlines, вероятността тези дългове да бъдат изплатени някога е малка.

(167) Комисията отбелязва също така, че използваните мерки засягат междудържавната търговия и нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията на този пазар, тъй като включват въздушен превозвач от Общността. По тази причина Комисията заключи, че продължаващото отлагане на събирането на данъчни и други оперативни задължения на Olympic Airlines от страна на държавата, държавни органи и притежавани от държавата предприятия представлява държавна помощ за Olympic Airlines по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора. Тъй като Комисията никога не е била уведомявана за тази помощ, то тя е незаконна.

7.2.3. *Държавна помощ посредством специална защита срещу кредитори*

(168) Според установената съдебна практика понятието за помощ обхваща предоставени от публични органи предимства, които, под различна форма, облекчават тежестите, които обикновено натоварват бюджета на едно предприятие [1]. Значително предимство изглежда е предоставено от

[1] Вж., *inter alia*, решението по дело 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/High Authority* (1961), Recueil, стр. 1, дело C-387/92 *Banco Exterior de España* (1994), Recueil, стр. I-877, параграф 13; дело C-241/94 *Франция/Комисия* (1996), Recueil, стр. I-4551, параграф 34 и дело C-256/97 *DM Transport* (1999), Recueil, стр. I-3913, параграф 19.

▼B

държавата на Olympic Airways Services и Olympic Airlines посредством специалната и единствена по рода си защита срещу кредитори с помощта на специално приетия закон, чрез който се отлага изпълнението на всяко съдебно решение срещу това дружество от който и да е частен кредитор.

(169) В настоящия случай специалната защита срещу кредитори е била предоставена само на Olympic Airways Services и Olympic Airlines и с оглед на това тя се разглежда като избирателна и специфична мярка по смисъла на член 87, параграф 1.

(170) Установена съдебна практика е, че понятието за помощ е по-широко от понятието за субсидия, защото включва не само позитивни престации като самите субсидии, но и мерки, които под различна форма облекчават тежестите, които обичайно натоварват бюджета на едно предприятие и които, без да са субсидии в строгия смисъл на думата, са подобни по същество и имат същото въздействие ([1]).

(171) Изразът „помощ“ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора неизбежно предполага предимства, предоставени, пряко или косвено, чрез ресурси на държавата или представляващи допълнителни такси за държавата или за органи, предназначени или създадени от държавата за тази цел ([2]).

(172) По аналогия с това, което Съдът постанови в *Ecotrade* ([3]) относно член 4, буква в) от Договора за създаване на Европейската общност за въглища и стомана, няколко характеристики на специална защита срещу кредитори позволяват да се установи наличието на помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора.

(173) Първо, очевидно е, че специалната защита срещу кредитори се прилага само спрямо Olympic Airways Services и Olympic Airlines, като и двете са юридически лица, притежавани от държавата, които имат особено големи задължения към определени, главно публични, групи кредитори. Както всъщност вече беше показано в настоящото решение, Olympic Airlines дължи около 86,3 милиона евро на Olympic Airways Services за неплатени услуги.

(174) Безспорно е също така, че специалната защита срещу кредитори поставя Olympic Airways Services и Olympic Airlines в по-благоприятна ситуация от другите, доколкото това им позволява да продължат да търгуват при обстоятелства, при които това не би било позволено, ако бяха приложени обичайните правила при несъстоятелност, тъй като определящ фактор при тези правила е защитата на интересите на кредиторите. Фактът, че тези две дружества могат да продължат дейността си, причинява допълнителна тежест за публичните органи, тъй като измежду главните кредитори на предприятието в затруднение са притежавани от държавата органи, още повече че по определение това предприятие има задължения на значителна стойност. Настина, като се вземат предвид рисковото финансово състояние на Olympics и специалната защита срещу кредитори, при нормални стопански условия частните дружества по всяка вероятност няма да желаят да правят бизнес с Olympic Airlines или Olympic Airways Services при нормални делови

([1]) Дело C-387/92 Banco Exterior de Espana/Ayuntamiento de Valencia (1994), Recueil, стр. I-877, параграф 13; дело C-200/97, Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA (1998), Recueil, стр. I-07907, параграф 34.

([2]) Съединени дела C-52/97 до C-54/97 Viscido и други/Ente Poste Italiane (1998), Recueil, стр. I-2629, параграф 13.

([3]) Дело C-200/97, вж. бележка под линия 40.

▼B

условия, тъй като не съществува реална възможност за възстановяване на изискуемите суми. Освен това, като се вземат под внимание големите задължения към публични кредитори (вж. съображение 139), притежавани от държавата дружества ще загубят ресурси в резултат на специалната защита срещу кредитори и като се вземе предвид, че непрекъснатата държавна подкрепа за Olympic Airlines и Olympic Airways Services може да се дължи по-скоро само на съображения, свързани с политиката за националната промишленост, отколкото на съображения на кредитор — участник на пазара, който търси възстановяване на изискуеми суми, Комисията може да заключи, че са използвани ресурси на държавата и че мярката може да бъде приписана на държавата.

(175) В светлината на предходното следва да се направи заключение, че прилагането към предприятие на система за специална защита срещу кредитори като разглежданата в настоящия случай, която дерогира „от правилата на обичайното право, отнасящи се до несъстоятелност“, следва да бъде разглеждано като пораждащо предоставянето на държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, в който е постановено, че:

— на предприятието е разрешено да продължи да извършва търговска дейност при обстоятелства, в които нямаше да му бъде разрешено да направи това, ако бяха приложени правилата на обичайното право, отнасящи се до несъстоятелност, или

— предприятието се е ползвало от ефективен отказ от публични вземания, изцяло или частично, за които друго несъстоятелно предприятие не би могло да претендира при прилагането на правилата на обичайното право, отнасящи се до несъстоятелност ([1]).

(176) В настоящия случай, що се отнася до специалната и единствена по рода си защита срещу кредитори, предоставена на Olympic Airways Services и Olympic Airlines, Комисията отбелязва, че и двата критерия, посочени по-горе, са спазени. На въпросните дружества е било разрешено да продължат да извършват своята стопанска дейност при обстоятелства, в които нямаше да им бъде разрешено да направят това, ако бяха приложени правилата на обичайно право, отнасящи се до несъстоятелност. Освен това и както беше показано чрез това решение, въпросните дружества са се ползвали от редица предимства от държавата, за които друго несъстоятелно предприятие не би могло да претендира при прилагане на правилата на обичайното право, отнасящи се до несъстоятелност.

(177) Споменатите мерки засягат търговията между държавите-членки, тъй като се отнасят до дружества, които работят на либерализиран пазар. По тази причина те също така нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията в рамките на този пазар, тъй като са концентрирани върху конкретни предприятия, които се конкурират с други оператори от Общността.

(178) При тези условия, като взе предвид специалната защита срещу кредитори, предоставена на Olympic Airways Services и Olympic Airlines, Комисията заключи, че това е равнозначно на държавна помощ. Тъй като Комисията никога не е била уведомявана за тази помощ, то тя е незаконна.

([1]) Дело C-295/97 Rinaldo Piaggio (параграф 43 от него).

▼B

7.3. **Съвместимост на помощта**

7.3.1. *Съвместимост на помощта, предоставена на Olympic Airlines чрез плащания за лизинг на самолети, отлагане на събирането на задължения и специална защита срещу кредитори*

(179) Като достигна до заключението, че Olympic Airlines получава държавна помощ от 2005 г., Комисията следва да проучи мерките в полза на това дружество във връзка с член 87, параграфи 2 и 3 от Договора, които предвиждат изключения от общото правило за несъвместимост, посочено в член 87, параграф 1.

(180) Изключенията в член 87, параграф 2 от Договора не могат да бъдат приложени в настоящия случай, защото мярката за помощ няма социален характер и не е предоставена на индивидуални потребители, нито отстранява щети, причинени от природни бедствия или извънредни събития, нито пък е предоставена на икономиката на определени области от Федерална република Германия, засегнати от нейното разделяне.

(181) Допълнителни изключения от общата забрана за държавна помощ са определени в член 87, параграф 3. Изключенията в член 87, параграф 3, буква б) и член 87, параграф 3, буква г) не се прилагат в този случай, защото помощта не стимулира изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес или преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава-членка, нито пък стимулира културата и опазване на наследството.

(182) Член 87, параграф 3, букви а) и в) от Договора съдържа дерогация по отношение на помощ, предназначена да стимулира икономическото развитие на райони, в които стандартът на живот е необичайно нисък или в които има сериозна безработица. Гърция е регион, който изцяло попада в обхвата на член 87, параграф 3, буква а). Въпреки това помощта не отговаря на критерия на приложимите „Насоки за национална регионална помощ“ ([1]).

(183) Що се отнася до дерогацията, предоставена от член 87, параграф 3, буква в) от Договора, относно помощ за улесняване развитието на определени икономически дейности, в които тази помощ не засяга неблагоприятно търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията следва да проучи дали тази разпоредба може да бъде приложена към настоящата ситуация. При извършването на това проучване Комисията следва да има предвид приложимите насоки, отнасящи се до авиационния сектор ([2]).

(184) В този контекст е очевидно, че в настоящия случай не е спазена никоя от разпоредбите на насоките. Очевидно е също така, че помощта не е насочена към компенсирането на задължения за извършване на публични услуги по смисъла на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО и по тази причина е несъвместима с общия пазар.

([1]) За периода 2000—2006 г.: ОВ C 74, 10.3.1998 г., стр. 9; за периода 2007—2013 г.: ОВ C 54, 4.3.2006 г., стр. 13.

([2]) „Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението на ЕИП за държавни помощи за авиационния сектор“ (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5) и „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, оперираци на регионални летища“ (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

▼B

7.3.2. *Съвместимост на помощта, предоставена на Olympic Airways Services чрез отлагане на събирането на задължения и специална защита срещу кредитори*

(185) Като заключи, че Olympic Airways Services също е получило незаконна държавна помощ, Комисията следва да проучи мярката във връзка с член 87, параграфи 2 и 3 от Договора, които предвиждат изключения от общото правило за несъвместимост, посочено в член 87, параграф 1.

(186) Изключенията в член 87, параграф 2 от Договора не могат да бъдат приложени в настоящия случай, защото мярката за помощ няма социален характер и не е предоставена на индивидуални потребители, нито отстранява щети, причинени от природни бедствия или извънредни събития, нито пък е предоставена на икономиката в определени области от Федерална република Германия, засегнати от нейното разделяне.

(187) Допълнителни изключения от общата забрана за държавна помощ са посочени в член 87, параграф 3. Изключенията в член 87, параграф 3, буква б) и член 87, параграф 3, буква г) не се прилагат в този случай, защото помощта не стимулира изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес или преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава-членка, нито пък стимулира културата и опазване на наследството.

(188) Член 87, параграф 3, буква а) от Договора за ЕО съдържа дерогация по отношение на помощ, предвидена да насърчи икономическото развитие на райони, в които стандартът на живот е необичайно нисък или в които има високо равнище на безработица. Въпреки това помощта не отговаря на критериите на приложимите „Насоки за национална регионална помощ“.

(189) Що се отнася до дерогацията, предоставена чрез член 87, параграф 3, буква в) от Договора по отношение на помощ за улесняване развитието на определени икономически дейности, в които тази помощ не засяга неблагоприятно търговските условия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията ще трябва да проучи дали това условие може да бъде приложено към настоящата ситуация. При извършването на това проучване Комисията трябва да има предвид приложимите насоки, отнасящи се до авиационния сектор ([1]).

(190) В този контекст е очевидно, че в настоящия случай не е спазена никоя от разпоредбите на насоките. Очевидно е също така, че помощта не е насочена към компенсирането на задължения за извършване на публични услуги по смисъла на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО и поради това е несъвместима с общия пазар.

(191) Комисията съответно заключи, че Гърция е предоставила неотговаряща на изискванията държавна помощ на Olympic Airways Services чрез своята търпимост към забавяне или неплащане на данъчни и социални осигуровки и посредством специалната защита срещу кредитори, която е предоставила на това дружество,

([1]) „Прилагане на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението на ЕИП за държавни помощи за авиационния сектор“ (ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5) и „Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища“ (ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

▼B

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Продължаваното отлагане от гръцката държава на събирането на данъчни и социалноосигурителни задължения на Olympic Airways Services към държавата, които по предварителна преценка възлизат на не по-малко от 590,4 милиона евро, представлява незаконна държавна помощ за Olympic Airways Services, което е несъвместимо с Договора.

2. Продължаваното отлагане от гръцката държава на събирането на задължения от Olympic Airlines по отношение на лизинг на самолети, по предварителна оценка възлизащи на сумата от 137,2 милиона евро, задължения към Olympic Airways Services и Olympic Aviation, по предварителна оценка възлизащи на обща стойност 86,3 милиона евро, задължения към гръцкия орган по гражданско въздухоплаване, възлизащи на 4,5 милиона евро, и таксата „Spatosimo“ на стойност от не по-малко от 38,1 милиона евро, представлява незаконна държавна помощ за Olympic Airlines, което е несъвместимо с Договора.

3. Специалната защита срещу кредитори, предоставена на Olympic Airways Services и Olympic Airlines чрез гръцкото законодателство, представлява незаконна държавна помощ за двете дружества, което е несъвместимо с Договора.

Член 2

1. Гърция следва да възстанови помощта, посочена в член 1, от бенефициера.

2. Сумите, които следва да се възстановят, включват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на получателя, до датата на действителното им възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 ([1]), изменен с Регламент (ЕО) № 271/2008 ([2]).

4. Гърция следва да отмени всички предстоящи плащания на помощта, посочена в член 1, с действие от датата на приемане на настоящото решение.

Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, следва да бъде незабавно и ефективно.

2. Гърция следва да гарантира, че настоящото решение ще бъде приложено в срок от четири месеца след датата на оповестяването му.

Член 4

1. В срок два месеца от датата на уведомяване за настоящото решение Гърция предоставя на Комисията следната информация:

а) общата сума (главница и лихви върху сумата за възстановяване), която ще бъде възстановена от бенефициера;

б) подробно описание на предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение;

([1]) ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1.

▼B

в) документи, доказващи, че на бенефициера е било разпоредено да възстанови помощта.

2. Гърция информира Комисията за напредъка на националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 1. При поискване от Комисията тя предоставя незабавно информация за предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение. Освен това тя предоставя подробна информация за размера на помощта и лихвите за възстановяване, които са вече възстановени от бенефициера.

Член 5

Гърция следва да преустанови незабавно всички по-нататъшни плащания на помощ на Olympic Airways Services и Olympic Airlines.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Република Гърция.