Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 17. september 2008

om statsstøtte C 61/07 (ex N 71/07) — Grækenland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(meddelt under nummer K(2008) 5073)

(Kun den græske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

►C1 (2010/459/EF) ◄

(EUT L 222 af 24.8.2010, s. 62)

Berigtiget ved:

►C1 Berigtigelse, EUT L 231 af 1.9.2010, s. 7 (2010/459/EF)

▼B

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 17. september 2008

om statsstøtte C 61/07 (ex N 71/07) — Grækenland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(meddelt under nummer K(2008) 5073)

(Kun den græske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

►C1 (2010/459/EF) ◄

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Kommissionen underrettede ved brev af 19. december 2007 Grækenland om, at den havde besluttet at indlede proceduren efter traktatens artikel 88, stk. 2, for så vidt angik en række finansielle strømme og overførsler, som gav anledning til tvivl om, hvorvidt der var tale om statsstøtte i forbindelse med finansieringen og driften af Olympic Airways Services SA og Olympic Airlines SA.

(2) Den 14. januar 2008 anmodede Grækenland om en udsættelse af svarfristen, hvilket Kommissionen imødekom. Grækenland fremsendte sine bemærkninger den 13. februar 2008.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger om de pågældende foranstaltninger inden for en frist på en måned efter offentliggørelsesdatoen.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger om sagen fra interesserede parter. Den videresendte disse bemærkninger til Grækenland ved elektronisk post af 9. april 2008. Grækenland fik mulighed for at fremsætte svar til disse bemærkninger, og Kommissionen modtog Grækenlands bemærkninger ved elektronisk post af 13. maj 2008.

([1]) EUT C 50 af 23.2.2008, s. 13.
([2]) Jf. fodnote 1.

▼B

2. BESKRIVELSE AF DE FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

2.1. Parterne

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA er det nuværende navn på det selskab, som tidligere var kendt som Olympic Airways SA ([1]). Selskabet beskæftiger sig primært med groundhandlingydelser og flyvedligeholdelse/-ingeniørtjenester i Grækenland og flyver ikke nogen luftfartøjer. Det er 100 % statsejet.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA startede sin drift i december 2003 og blev etableret på grundlag af luftfartsdivisionerne i Olympic Airways. Det udfører ruteflyvning inden for Grækenland, inden for EU og på interkontinentale ruter. Det er 100 % statsejet ([2]).

2.2. De undersøgte foranstaltninger

(7) I beslutningen om at indlede proceduren blev følgende fire områder undersøgt:

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airways Services SA i form af gældshenstand: Den Hellenske Republik kan have givet ulovlig og uforenelig statsstøtte til dette selskab gennem sin fortsatte gældshenstand til Olympic Airways i forbindelse med skatte- og socialsikringsgæld siden januar 2005 ([3]).

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airways Services SA gennem voldgiftskendelser: Den Hellenske Republik kan have ydet ulovlig og uforenelig statsstøtte til Olympic Airways Services i forbindelse med nogle udbetalinger angående en række voldgiftskendelser. Disse kendelser stammer fra en række skadeserstatningssager, som selskabet anlagde mod staten.

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airlines SA: Den Hellenske Republik kan have ydet ulovlig og uforenelig statsstøtte i form af flyleasingydelser og manglende inddrivelse af

([1]) Olympic Airways SA blev formelt omdøbt til Olympic Airways — Services SA. Der blev offentliggjort en ændring af Olympic Airways SA's stiftelsesoverenskomst i Grækenlands officielle tidende nr. 1485/19.2.2004, SA-sektionen, den 19. februar 2004. Ændringen vedrørte bestemmelserne i artikel 1, hvorved selskabet blev omdøbt til »Olympic Airways — Services SA«, og dets varighed blev sat til 46 år, dvs. til og med den 31.12.2049. Ændringen vedrørte også bestemmelserne i artikel 2. Selskabets overordnede formål er at udføre groundhandlingydelser, eftersyn af maskiner og fly, repræsentation og agentvirksomhed for flyselskaber osv. I denne beslutning henvises der herefter med betegnelsen »Olympic Airways« både til »Olympic Airways SA« frem til februar 2004 og derefter til »Olympic Airways — Services SA«.

([2]) Den 14.9.2005 vedtog Kommissionen en endelig negativ beslutning (beslutning 2005/2706/EF — endnu ikke offentliggjort) vedrørende den støtte, Den Hellenske Republik havde ydet til Olympic Airways og Olympic Airlines.

([3]) I beslutningen fra 2005 blev der kun taget hensyn til støtte, der var ydet til Olympic Airways til og med december 2004.

▼B

gæld (herunder skatte- og socialsikringsgæld) fra dette gældsramte statsejede selskab siden juni 2005 ([1]).

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airways Services SA og Olympic Airlines i form af speciel kreditorbeskyttelse: dvs. at ingen privat kreditor må anlægge sag eller træffe individuelle eller kollektive håndhævelsesforanstaltninger, hverken i eller uden for Grækenland, mod et af disse selskaber. Denne retsbeskyttelse gives ikke til andre enheder i Grækenland og er specifik for disse to selskaber. Hvis noget andet selskab i Grækenland søgte en sådan kreditorbeskyttelse, ville det skulle melde sig konkurs.

(8) Den potentielle statsstøtte til Olympic Airways Services gennem voldgiftskendelserne kræver en yderligere og mere detaljeret undersøgelse. Den er derfor ikke omfattet af denne beslutning og vil blive behandlet senere i en særskilt kommissionsbeslutning.

2.2.1. *Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld siden december 2004*

(9) Kommissionen identificerede i sin beslutning fra 2005 en fremgangsmåde, der gik ud på, at staten ikke inddrev sine skatte- og socialsikringstilgodehavender fra Olympic Airways, når disse forfaldt; denne gæld blev så »attesteret« over for selskabet, men staten iværksatte ingen inddrivelse af gælden. Selskabet skulle i tidens løb delvis afbetale beløbet gennem afdrag ([2]). Kommissionen konkluderede i beslutningen fra 2005, at Olympic Airways' forsinkede eller utilstrækkelige betaling af skatte- og socialsikringsgæld udgjorde en likviditetsfordel for selskabet på statens bekostning.

(10) I beslutningen fra 2005 (artikel 3) forpligtede Kommissionen Grækenland til straks at suspendere alle videre betalinger af støtte til Olympic Airways og Olympic Airlines. Kommissionen anmodede flere gange ([3]) de græske myndigheder om at fremlægge oplysninger om, hvordan de havde gennemført dette aspekt i beslutningen, og om at give Kommissionens tjenestegrene oplysninger vedrørende den skat og socialsikring, dette selskab havde betalt til staten. Til trods for disse gentagne specifikke anmodninger har de græske myndigheder ikke forelagt hensigtsmæssige oplysninger herom.

(11) De græske myndigheders oplysninger til Kommissionen og EF-Domstolen og Retten i Første Instans godtgør langt fra, at disse selskaber betaler deres skatte- og socialsikringsgæld fuldt ud og rettidigt, men tyder derimod på, at de to selskaber, Olympic Airways Services og Olympic Airlines, hverken kan betale eller faktisk betaler deres stadig stigende gæld til de offentlige myndigheder.

([1]) I beslutningen fra 2005 blev der kun taget hensyn til støtte, der var ydet til Olympic Airlines til og med maj 2005.

([2]) F.eks. betalte Olympic Airways i 2003-20047,7 mio. EUR i forbindelse med en forligsaftale for årene før 2003.

([3]) Kommissionens breve af 25.8.2006 (ref. D (2006) 217009) og af 16.7.2007 (ref. D (2007) 313288).

▼B

(12) Ved brev af 30. oktober 2006 ([1]) sendte de græske myndigheder Kommissionen et brev af 13. juni 2006 fra en »uafhængig vurderingsekspert« kaldet »Progressive Finance« vedrørende Olympic Airways' finansielle situation. Eksperten tog udgangspunkt i balancen for 2004 (ikke fremsendt til Kommissionen) og pengestrømmen i 2006. Eksperten konkluderede, at på grundlag af de oplysninger, der var til dens rådighed, forekom selskabets negative finansielle situation at være direkte forbundet med dets forpligtelser over for staten og socialsikringsforvaltningen og de udestående statsstøttespørgsmål. »Progressive Finance« anførte også, at selskabet på grundlag af pengestrømmen i 2006 ikke anses for at være kreditværdigt, og at det ikke havde nogen mulighed for at opnå og betale renter og afdrag på et lån med henblik på at tilbagebetale den statsstøtte, der var identificeret i beslutningen fra 2005.

(13) I forbindelse med sag T-423/05 R anmodede præsidenten for Retten i Første Instans desuden Olympic Airways om at forelægge Retten oplysninger om dets kapacitet til at tilbagebetale den statsstøtte, Kommissionen havde identificeret, og om dets gældsniveau.

(14) Ved brev af 27. november 2006 sendte selskabet Retten en rapport, der var udarbejdet af det uafhængige ekspertfirma PriceWaterhouseCoopers, om mulighederne for at tilbagebetale støtten gennem afdrag og med en vurdering af den støtte, der var tilbagebetalt som følge af Kommissionens negative beslutninger fra 2002 og 2005.

(15) Olympic Airways' ekspert (PwC) beregnede, at de beløb, der skulle tilbagebetales som følge af beslutningen fra 2005, androg 411 mio. EUR, som ifølge eksperten kunne tilbagebetales gennem 48 månedlige afdrag, som under hensyntagen til gælden til socialsikringsforvaltningen kunne udvides til 96 afdrag efter en ændring af lovgivningen. Eksperten erkendte imidlertid, at det på baggrund af analysen af Olympic Airways' pengestrømme, som de blev forelagt af selskabet (og som på grund af tidmangel ikke kunne underkastes en detaljeret kontrol med hensyn til nøjagtighed og fuldkommenhed), kan konkluderes, at det ikke er muligt at tilbagebetale de skyldige beløb hverken helt eller delvis.

(16) I sin indledning af undersøgelsesproceduren konkluderede Kommissionen foreløbigt, at forpligtelsen til at suspendere alle videre betalinger af støtte til Olympic Airways som anført i artikel 3 i beslutningen fra 2005 ikke var blevet overholdt. Kommissionen nåede endvidere frem til den foreløbige konklusion, at Olympic Airways ikke betaler sin skatte- og socialsikringsgæld fuldstændigt og rettidigt, at det end ikke kan betale sin nuværende gæld, og at denne adfærd kun er mulig takket være statens henstand.

2.2.2. *Statsstøtte til Olympic Airlines siden 2005*

(17) I forbindelse med Olympic Airlines identificerede Kommissionen i sin beslutning fra 2005, at der var ydet statsstøtte til Olympic Airlines i form af *Olympic Airways' og* Grækenlands accept af leasingydelser fra Olympic Airlines for videreleasing af fly, som er lavere end de beløb, der betales for hovedleasingen (…).

([1]) Ref.: 3082.07/004/A/9749.

▼B

(18) Den Hellenske Republik ([1]) bestred ikke den omstændighed, at staten og Olympic Airways havde videreleaset de pågældende fly til Olympic Airlines til lavere satser end dem, der gjaldt for de oprindelige leasingaftaler, men var derimod uenig i vurderingen af, at dette udgjorde statsstøtte. Den Hellenske Republiks argument var, at da Olympic Airlines betalte markedsprisen for den pågældende videreleasing, opnåede det ikke nogen fordel.

(19) Som nævnt ovenfor krævedes det i artikel 3 i beslutningen fra 2005, at Grækenland straks suspenderede alle statsstøttebetalinger. Til trods for at Kommissionen gentagne gange har mindet om ([2]) forpligtelsen til straks at suspendere alle videre betalinger af støtte til Olympic Airways og Olympic Airlines og anmodet om at få oplysninger, som godtgør, at Olympic Airlines faktisk betaler eller har betalt beløb i henhold til hovedleasingaftalen for flyleasingen som identificeret i beslutningen fra 2005, har de græske myndigheder ikke gjort dette.

(20) Kommissionen har anmodet Grækenland om at sende den oplysninger om Olympic Airlines' nuværende finansielle situation og drift. De oplysninger, de græske myndigheder fremsendte før indledningen af proceduren, har ikke givet Kommissionen nogen forsikring. Kommissionen forstår ikke, hvordan selskabet finansierer sin løbende drift og håndterer sine tab. Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt selskabet betaler sin skat og sine socialsikringsbidrag til staten fuldt ud og rettidigt, og om, hvorvidt det nyder fordel af statens henstand i så henseende.

(21) Kommissionen bemærkede i sin beslutning om indledning af proceduren, at selv om Olympic Airlines startede sin drift i december 2003 med kun lidt eller ingen gæld, ([3]) havde det allerede i 2004 et driftstab på 94,5 mio. EUR ud af en omsætning på 616,7 mio. EUR og for det pågældende år et nettotab før skat på 87,1 mio. EUR. I 2005 havde Olympic Airlines et nettotab på 123,7 mio. EUR ([4]) ud af en indtægt på 643 mio. EUR for 2005 ([5]). Det blev bredt omtalt i medierne ([6]), at selskabets tab i 2006 ville overstige 120 mio. EUR. På den baggrund har Olympic Airlines siden sin start i december 2003 haft et samlet tab på over 330 mio. EUR i løbet af de første tre års drift.

2.2.3. *Statsstøtte til Olympic Airways Services SA og Olympic Airlines SA i form af speciel kreditorbeskyttelse*

(22) I artikel 22 i lov nr. 3404/05 ([7]) fastsættes det, at til og med den 28. februar 2006 må ingen privat kreditor anlægge sag eller træffe individuelle eller kollektive håndhævelsesforanstaltninger (herunder forholdsregler og påbud), hverken i eller uden for Grækenland, mod Olympic Airlines S.A., Olympic Airways — Services S.A., Olympic Aviation S.A., deres aktiver eller nogen

([1]) Brev af 16.11.2006.
([2]) Breve af 25.8.2006 (ref. D (2006) 217009) og af 16.7.2007 TREN (ref. D (2007) 313288).
([3]) Al langfristet gæld blev efterladt hos Olympic Airways, og ud af den skat og de socialsikringsbidrag og andre afgifter, som man skyldte den græske stat, blev der kun overført en måneds forpligtelser til Olympic Airlines.
([4]) Kilde: Reuters, 20.12.2006.
([5]) Det lader ikke til, at selskabet har offentliggjort reviderede regnskaber siden december 2003.
([6]) Kilde: Kathimerini, 21.9.2007.
([7]) Forskrifter vedrørende universitets- og teknologispørgsmål inden for højere uddannelse og andre bestemmelser (Grækenlands officielle tidende A 260).

▼B

del af deres aktiver, som er nødvendige eller nyttige for sådanne aktiver; enhver igangværende sag og konsekvenserne af sådanne foranstaltninger suspenderes for ovennævnte periode. Den græske stat er fritaget for disse restriktioner. Denne bestemmelses gyldighed blev forlænget tre gange, først indtil den 31. oktober 2006 ([1]), derefter til den 31. oktober 2007 ([2]) og endelig til den 31. oktober 2008.

(23) Ved denne bestemmelse blev det udtrykkeligt forbudt at håndhæve retsafgørelser, både i og udenfor Grækenland, mod noget selskab i Olympic-koncernen. Virkningerne af denne lov er, at disse selskaber ensidigt beskyttes mod at opfylde deres forpligtelser i henhold til en retsafgørelse, idet procedurerne med henblik på at håndhæve sådanne forpligtelser standses, og der blokeres for muligheden for at træffe forholdsregler.

(24) Kommissionen konkluderede, at denne bestemmelse derfor giver Olympic Airways og de andre selskaber i koncernen en fordel, idet de tilstås en form for juridisk beskyttelse, som ikke gives til andre inden- eller udenlandske flyselskaber eller overhovedet til nogen anden økonomisk aktør. Hvis noget andet selskab i Grækenland søgte en sådan kreditorbeskyttelse, ville det skulle melde sig konkurs.

2.3. **Kommissionens indledende undersøgelse**

2.3.1. *Forekomst af støtte*

2.3.1.1. Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld siden december 2004

(25) Ved indledningen af undersøgelsesproceduren konkluderede Kommissionen, at statens henstand i forhold til den skatte- og socialsikringsgæld, Olympic Airways Services havde akkumuleret siden januar 2005, klart udgjorde en tildeling af statsmidler til et enkelt foretagende, som konkurrerer med andre, og som sådan udgjorde statsstøtte.

2.3.1.2. Statsstøtte til Olympic Airlines siden 2005

(26) Ved indledningen af undersøgelsesproceduren konkluderede Kommissionen, at det formodede betalingsnedslag ved flyleasing og den manglende inddrivelse af statsgæld (herunder skatte- og socialsikringsgæld) til fordel for Olympic Airlines siden maj 2005 omfattede statsmidler til specifikke foretagender, der konkurrerer med andre, og som sådan udgjorde statsstøtte.

2.3.1.3. Statsstøtte i form af speciel kreditorbeskyttelse

(27) Kommissionen konkluderede også, at den specielle kreditorbeskyttelse, der ydes begge selskaber, ligner konkursbeskyttelse. Det er i denne henseende fast retspraksis ([3]), at i situationer, hvor en medlemsstat har indført en undtagelse fra gældende konkurslovsbestemmelser til fordel for en virksomhed, skal det betragtes som statsstøtte, hvis det fastslås, at den pågældende

([1]) Artikel 28 i lov nr. 3446/2006 (Grækenlands officielle tidende A 49, 10.3.2006)

([2]) Artikel 35(B) i lov nr. 3492/2006 (Grækenlands officielle tidende A 210, 5.10.2006)

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

▼B

virksomhed har kunnet videreføre sine aktiviteter under omstændigheder, hvor den ikke ville have tilladelse til at gøre det, hvis konkurslovens bestemmelser for insolvens var blevet anvendt, eller hvis den kunne nyde yderligere fordele fra staten.

2.3.2. *Støttens forenelighed med fællesmarkedet*

(28) Ved indledningen af undersøgelsen vedrørende den offentlige finansiering, der menes at være ydet Olympic Airways Services i form af gældshenstand (herunder skat og socialsikring) og den specielle kreditorbeskyttelse, udtrykte Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt nogen af disse foranstaltninger kunne erklæres forenelige med fællesmarkedet, eftersom ingen af undtagelserne fra det almene forbud mod statsstøtte syntes at finde anvendelse.

(29) På lignende vis, hvad angår den offentlige finansiering, der menes at være ydet Olympic Airlines i form af gældshenstand (herunder skat og socialsikring), betalingsnedslag ved flyleasing og den specielle kreditorbeskyttelse, udtrykte Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt nogen af disse foranstaltninger kan erklæres forenelige med fællesmarkedet, eftersom ingen af undtagelserne fra det almene forbud mod statsstøtte synes at finde anvendelse.

3. **BEMÆRKNINGER FRA GRÆKENLAND**

(30) Den Hellenske Republik indledte sine bemærkninger med at understrege, at det var vigtigt at præcisere den periode, som er omfattet af den aktuelle undersøgelse. Indledningen af proceduren angives i forhold til Olympic Airways at omfatte perioden fra december 2004 og i forhold til Olympic Airlines at omfatte perioden fra maj 2005. Den Hellenske Republik er uenig heri og fremhæver, at f.eks. beløbet på 12 267 250 EUR (kapital og renter), som der henvises til i tredje linje i tabellen i punkt 138 i beslutningen fra 2005, vedrører en gæld, som Olympic Airways — Services S.A. havde den 9. marts 2005 over for skattemyndighederne. Efter de græske myndigheders opfattelse skal udgangspunktet for Kommissionens aktuelle undersøgelse i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 2, være den dato, hvor beslutningen fra 2005 blev truffet (14. september 2005).

(31) Endvidere fremførte Den Hellenske Republik, at den allerede havde fået tilbagebetalt støtten for den periode, der henvises til i beslutningen fra 2005. Ved brev af 21. november 2007 underrettede Den Hellenske Republik Kommissionen om, at den fuldt ud havde gennemført beslutningen fra 2005.

3.1. **Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld siden december 2004**

(32) Hvad angår denne del af støtten, gør Den Hellenske Republik gældende, at selskabet besidder en attest for afviklingen af skat og socialsikring. Det betyder, at den græske stat nu ikke har noget fordring over for selskabet, som selskabet er forpligtet til straks at afregne. Selskabet er ikke forpligtet til straks at betale skattemyndighederne nogen skyldig gæld, eftersom det med succes har gjort brug af de disponible retsmidler og har opnået

▼B

domme fra de kompetente nationale domstole. Den civile luftfartsmyndighed har ingen fordringer vedrørende skyldig gæld i forbindelse med Olympic Airways Services. Noget af Olympic Airways Services' ældre gæld til IKA-fonden (socialsikring) betales via månedlige afdrag i overensstemmelse med de generelt gældende bestemmelser i lov 3518/2006. Følgelig gør Grækenland gældende, at der ikke er nogen »vedvarende henstand« fra den græske stats side med hensyn til den påståede manglende betaling af gæld.

(33) Den Hellenske Republik erkendte, at selskabets forsinkede offentliggørelse af balancer ikke er i overensstemmelse med dets forpligtelser i henhold til national ret. Den underrettede Kommissionen om, at den imidlertid allerede har truffet passende foranstaltninger for at sikre, at der tages fat om dette spørgsmål. Bestyrelsen for Olympic Airways Services har allerede truffet beslutning om at udnævne et revisionsfirma til at ajourføre dets årsregnskaber. Selskabet har allerede udarbejdet et udkast til balancer for årene 2004-2006. Det har også udarbejdet en oversigt over sin finansielle situation for 2007 i et balanceoverslag.

(34) Udkastet til balancer for 2004-2006 viser, at selskabet havde et underskud af egenkapital på […] (*) mio. ved udgangen af 2006 og havde en skatte-, afgifts- og socialsikringsgæld på 1 098 mio. EUR. Ved udgangen af 2007 havde selskabet imidlertid øget sin egenkapital betydeligt, idet den nu udgør […]* mio. Dets skatte-, afgifts- og socialsikringsgæld andrager nu […]* mio.

(35) Ifølge de forelagte oplysninger (baseret på selskabets overslag) var gælden til staten og socialsikringsmyndighederne pr. 31.12.2007 fordelt således:

(mio. EUR)

	Olympic Airways Services' gæld	Beløb i mio. EUR	I alt
Socialsikringsgæld	Saldo af gammel gæld til IKA-fond betalt via månedlige afdrag	[…]*	
Socialsikringsgæld	Olympic Airways Services' uforfaldne gæld for december og julebonus (til udbetaling ved udgangen af februar 2008)	[…]*	
Socialsikringsgæld			[…]*
Skatter og afgifter	Attesteret gæld til skattekontoret FABE suspenderet som følge af succesfulde retsmidler (fra skatterevisioner frem til 30.4.2007)	[…]*	

(*) Oplysninger, der er omfattet af tavshedspligt.

▼B

(mio. EUR)

	Olympic Airways Services' gæld	Beløb i mio. EUR	I alt
	Olympic Airways Services' overslag over skatter og bøder fra maj til december 2007	[…]*	
Skatter og afgifter			[…]*
Tilsammen			[…]*

(36) Hvad angår socialsikringsgælden, har Olympic Airways Services betalt al sin gæld til IKA-fonden og har truffet foranstaltninger for at betale gammel gæld for perioden til og med den 31.10.2006 i henhold til lov 3518/2006. Af regnskabsmæssige hensyn vises selskabet i overslagene over årsregnskaber for 2007 som havende en gæld til socialsikringsmyndighederne, som tilsammen andrager beløbet under gældstilbagebetalingsfaciliteten pr. 31.12.2007 plus bidrag for december måned og julebonus for 2007.

(37) I forbindelse med tilbagebetalingsfaciliteten for Olympic Airways Services' gamle gæld til IKA-fonden og tilbagebetaling via månedlige afdrag har Den Hellenske Republik påpeget, at ifølge både EF-lovgivningen og fast retspraksis skal tilbagebetaling af gæld til staten finde sted i henhold til national ret. Dette er i overensstemmelse med EF-retten, hvor der i de specifikke juridiske rammer ikke diskrimineres mellem debitorer. I den sammenhæng citerer Den Hellenske Republik også Kommissionens meddelelse om anvendelsen af statsstøttereglerne på foranstaltninger vedrørende direkte beskatning af virksomhederne ([1]), hvor Kommissionen fremfører, at skatteforanstaltninger, som gælder alle erhvervsdrivende på en medlemsstats område, i princippet udgør generelle foranstaltninger.

(38) I dette tilfælde finder de procedurer for inddrivelse af gammel gæld til IKA-fonden, som findes i den nationale lovgivning, anvendelse på alle debitorer uden forskelsbehandling, herunder Olympic Airways Services, i overensstemmelse med de generelle lovgivningsrammer, der gælder for betaling af gæld til staten. Følgelig finder Grækenland, at der ikke er tale om specificitet og derfor heller ikke om overtrædelse af EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(39) Hvad angår Olympic Airways Services' skattegæld, har selskabet betalt al attesteret gæld til skattekontoret (FABE- og FAEE-skattekontorerne) bortset fra den gæld, for hvilken selskabet har fået medhold fra de græske domstole. Derfor er dets eneste udestående gæld den gæld, som ikke er forfalden og til betaling i henhold til national ret.

(40) I balanceoverslaget for 2007 fremstår selskabet som havende skatte- og afgiftsgæld, som omfatter alle de beløb i nævnte tabel, der vedrører året 2007. Tilsammen andrager disse beløb (plus bøder og ekstraafgifter) […]* mio. EUR. Den Hellenske Republik anfører imidlertid, at selskabet på nuværende tidspunkt

([1]) EFT C 384 af 10.12.1998, s. 3.

▼B

ikke er forpligtet til at betale den græske stat noget af ovennævnte gæld, eftersom det har fået medhold fra domstolene vedrørende disse spørgsmål.

(41) I balanceoverslaget for 2007 har selskabet desuden anslået sin eventuelle gæld til […]* mio. EUR.

(42) I den forbindelse anmoder Den Hellenske Republik Kommissionen om at skelne mellem a) den gæld, der er opført i selskabets bøger af regnskabsmæssige hensyn, og b) den gæld, der nu er forfalden til betaling til den græske stat i overensstemmelse med de generelt gældende bestemmelser i den nationale lovgivning. Undersøgelsen af spørgsmål, som Kommissionen gennemgår inden for rammerne af denne procedure, vil kun kunne fokusere på sidstnævnte gæld.

(43) På grundlag af de fremlagte oplysninger mener Den Hellenske Republik, at der ikke er tale om overførsel af statsmidler i denne sag i den betydning, der er fastsat i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, og endnu mindre om nogen form for fortrinsbehandling af Olympic Airways Services.

3.2. **Statsstøtte til Olympic Airlines fra og med 2005**

(44) I forbindelse med Olympic Airways Services' og den græske stats videreleasing af fly til Olympic Airlines erklærer de græske myndigheder, at Olympic Airlines havde finansiel kapacitet til at indgå operationelle leasingaftaler direkte med markedsaktører, og at Olympic Airlines på intet tidspunkt blev begunstiget ved at indgå operationelle leasingaftaler, eftersom disse blev indgået til aktuelle markedspriser, hvorfor der ikke var tale om skjult statsstøtte.

(45) Olympic Airways Services havde desuden ved valget af Olympic Airlines handlet nøjagtigt ligesom en hvilken som helst privat investor i samme situation ville have handlet, eftersom selskabet ikke alene formåede at nedskære sine månedlige tab på bedste vis, men også sikrede, at tabet ville være begrænset over tid i betragtning af Olympic Airlines' erklærede hensigt om at genforhandle og overtage hovedleasingaftalerne.

(46) Den Hellenske Republik ønskede også at understrege, at Olympic Airlines' leasingydelser for operationel videreleasing ikke burde sammenlignes med leasingydelser for finansiel leasing, sådan som Kommissionen efter dens mening fejlagtigt har gjort det. Disse er med hensyn til deres virkninger forskellige former for leasing.

(47) Hvad angår Olympic Airlines' skatte- og socialsikringsgæld, erklærer Den Hellenske Republik, at der ikke har været tale om henstand for manglende betaling, og at Olympic Airlines fuldt ud har betalt sin socialsikringsgæld. Hvad angår selskabets skattegæld, udgør den forsinkede betaling af kun en del af skattegælden til den græske stat i en begrænset periode siden beslutningen fra 2005 ikke nogen »vedvarende henstand« fra den græske stats side. Under alle omstændigheder anfører den græske stat, at den allerede har truffet alle de fornødne foranstaltninger i henhold til national lovgivning til at attestere og derefter inddrive

▼B

størsteparten af selskabets restancer. Desuden har selskabet allerede indgivet en anmodning om betaling af dets attesterede skattegæld i 48 afdrag i henhold til de generelt gældende bestemmelser i den nationale lovgivning.

3.2.1. *Videreleasing af fly*

(48) Videreleasing af fly til en pris, der ligger under leasingydelserne i hovedleasingaftalen, udgør ikke statsstøtte, da der ikke var tale om nogen fortrinsbehandling af Olympic Airlines, og selskabet heller ikke nød nogen fordel, som det ikke kunne have opnået under alle omstændigheder på baggrund af markedsvilkårene. De græske myndigheder hævder, at Kommissionen slet ikke har undersøgt leasingydelsernes niveau i lyset af kriteriet om den private investor, men har benyttet en fejlagtig metode ved at tage hensyn til differencen mellem hovedleasingaftalen og videreleasingen af flyene i stedet for at undersøge, om videreleasingaftalen var indgået til markedspriser.

3.2.2. *Finansiel leasing og operationel leasing*

(49) Den Hellenske Republik finder, at Kommissionen klart har begået en fejl ved ikke at skelne mellem finansiel og operationel leasing.

(50) For det første har Den Hellenske Republik peget på, at ud af alle de fly, Olympic Airlines havde leaset, var fire A340-300-fly blevet videreleaset til selskabet af Olympic Airways Services, som havde de pågældende fly på basis af finansiel leasing. Fra december 2004 trådte den græske stat i stedet for Olympic Airways Services i nævnte finansielle leasinger fra og med december 2004 (for det første par) og fra og med april 2005 (for det andet par). Fra det tidspunkt og frem til nu er de pågældende fly blevet videreleaset til Olympic Airlines af den græske stat.

(51) Grækenland forklarer, at en finansiel leasing er en leasing, hvor risici og fordele som følge af ejerskab af et aktiv effektivt overdrages (betegnelsen overdrages kun eventuelt). Reelt svarer det til et køb med den betingelse, at betalingen af prisen finder sted i afdrag. En operationel leasing er enhver form for leasing, som ikke er en finansiel leasing. Følgelig svarer leasingydelsen under en finansiel leasing til det afdrag, der skal betales af flyenes værdi, således at den finansielle leasingtager slutteligt er ejer af flyene ved leasingens ophør. Den månedlige leasingydelse, den græske stat betaler til leasinggiverne for flyene, vil ophøre i 2011, idet den da får fuld ejendomsret over flyene.

(52) Den græske stats beslutning om at viderelease flyene til priser, der lå under de finansielle leasingydelser, som blev erlagt i henhold til hovedleasingaftalen, udgør ikke statsstøtte til Olympic Airlines, eftersom a) forskellen er berettiget på grund af de to kontrakttypers forskellige karakter, og b) de leasingydelser, der betales inden for rammerne af operationel leasing, afspejler markedspriserne for leasing af tilsvarende fly på det kritiske tidspunkt, hvor kontrakterne indgås.

(53) Derfor er det indlysende, at leasingydelserne under en finansiel leasing er højere end leasingydelserne under en simpel operationel leasing, da disse ydelser også omfatter en gradvis betaling for flyenes værdi. Derimod betalte Olympic Airlines kun den

▼B

græske stat en leasingydelse for brugen af flyene, uden at der inden for rammerne af kontrakten var nogen forventning om fremover at opnå ejerskabet.

(54) Med hensyn til de operationelle leasingaftaler for fly, der opereres af Olympic Airlines, meddelte Den Hellenske Republik Kommissionen, at alle videreleasingaftaler for fly mellem Olympic Airways Services og Olympic Airlines er udløbet bortset fra en enkelt (for et A300-600-fly). I en række tilfælde blev kontrakterne genforhandlet og fornyet (med forskellige udløbsdatoer mellem 2005 og 2007) mellem Olympic Airlines og de oprindelige leasinggivere på basis af aktuelle markedspriser og uden Olympic Airways Services mellemkomst.

(55) Nærmere bestemt forholder det sig sådan, at i fire tilfælde af leasinger af DHC 8-102-fly, fire leasinger af B-737-400-fly, en leasing af et B-737-300-fly og tre leasinger af B-717-200-fly, hvor leasingtageren tidligere var Olympic Airways Services, er leasingtageren i den operationelle hovedleasingaftale nu Olympic Airlines.

(56) Efter Grækenlands opfattelse var Olympic Airways Services' beslutning om at skabe indtægter fra flyene og reducere sine tab ved at viderelease dem til Olympic Airlines fuldt ud berettiget set fra en kommerciel synsvinkel og i overensstemmelse med kriteriet om den private investor. Ved at undertegne disse videreleasingaftaler frigjorde Olympic Airways Services endvidere sig selv fra omkostningerne til at sikre og vedligeholde flyene og nød fordel af de groundhandling- og vedligeholdelsestjenester, det ydede Olympic Airlines i forbindelse med de pågældende fly.

3.2.3. *Olympic Airlines' gæld og aktuelle finansielle situation*

(57) I perioden 2004-2007 indberettede Olympic Airlines en indtægtsstigning på ca. 16,5 %, og selskabet formåede at begrænse sin omkostningsstigning (ekskl. brændstof) til 9,7 %.

(58) I henhold til lov 2190/1920 er selskabet forpligtet til at afslutte udarbejdelsen af sit årsregnskab for 2007 ved udgangen af april 2008. Grækenland fremsendte følgende tabel til at gøre rede for Olympic Airlines' finansielle situation.

INDTÆGTER — UDGIFTER	2007 Overslag	2006	2005	2004
INDTÆGTER I ALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
FLYBRÆNDSTOF	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDRE PROPORTIONELLE UDGIFTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
PROPORTIONELLE UDGIFTER I ALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTAT FØR FASTE UDGIFTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

INDTÆGTER — UDGIFTER	2007 Overslag	2006	2005	2004
FLYLEASINGYDELSER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDRE UDGIFTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
I ALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AFSKSRIVNINGER I ALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTATER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDRE FINANSIELLE UDGIFTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
UDGIFTER I ALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
INDTÆGTER FØR SKATTER & EKSTRA-ORDINÆRE POSTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EKSTRAORDINÆRE RESULTATER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Som anført i tabellen beløb Olympic Airlines' samlede indtægter sig i 2004 til […]* mio., mens de samlede udgifter var på […]* før skat med det resultat, at selskabet indberettede et tab på 87,1 mio. EUR. Selskabets situation forværredes i de følgende år. I 2007 androg tabene […]* mio.

(60) Ifølge de græske myndigheder skyldes denne ændring i Olympic Airlines' finansielle situation i vid udstrækning den manglende juridiske mulighed for at øge sin aktiekapital ([1]), som er pålagt af eneaktionæren (den græske stat), og de komplikationer, som tidligere statsstøttebeslutninger har skabt i bestræbelserne for at skaffe private midler til selskabet.

(61) Selskabet har fremhævet, at en langsigtet kapitalmangel har tvunget det til at øge omkostningerne betydeligt, særlig i forbindelse med flyleasing, hvor kortsigtede snarere end langsigtede leasinger i høj grad har bidraget til dets negative resultater. Desuden har der på grund af kapitalmangelen været betydelige forsinkelser med at indføre innovationer i produktionsprocessen i selskabet, hvilket har medført forsinkelse med f.eks. udstedelse af e-billetter.

(62) De græske myndigheder anfører, at selskabet til trods herfor regelmæssigt har afviklet sin gæld til socialsikringsordningerne og ikke har nogen forfalden gæld til den vigtigste socialsikringsordning, IKA-fonden.

([1]) I modsætning til selskabets største konkurrent på hjemmemarkedet, Aegean Airlines, som gentagne gange har øget sin aktiekapital.

▼B

(63) På nuværende tidspunkt har selskabet forsinkelser med betalingen af sin gæld til et vist antal kreditorer. Nærmere bestemt var dets samlede forfaldne gæld (frem til 31.12.2007) til Olympic Airways Services (og dets datterselskab Olympic Aviation) […]*, til Athens internationale lufthavn […]* mio. og til Olympic Catering […]* mio.

(64) Det er på nuværende tidspunkt også noget forsinket med betalingen af sin gæld til skattemyndighederne og de civile luftfartsmyndigheder. Ifølge de oplysninger, som Den Hellenske Republik råder over, beløb Olympic Airways Services' attesterede skattegæld sig den 7. februar 2008 til […]* mio. for perioden frem til den 31.12.2007. Ud af dette beløb er kun […]*mio. på nuværende tidspunkt forfaldent til betaling.

(65) Selskabet er forsinket med flyleasingydelser til den græske stat for et beløb på i alt […]* mio. Selskabet har heller ikke betalt den græske stat […]* mio. for flyvedligeholdelse.

(66) Den Hellenske Republik anfører, at spørgsmålet om vedvarende henstand for Olympic Airlines' manglende betaling af sin gæld til den græske stat første gang blev rejst i beslutningen fra 2005. Den peger på, at det i beslutningen fra 2005 blev konkluderet, at selskabet efter EF-eksperternes undersøgelse havde afviklet sine forpligtelser i den forbindelse for den periode, der var blevet undersøgt (nemlig frem til maj 2005).

(67) Følgelig understreger Den Hellenske Republik, at selv om Olympic Airlines endnu måtte have en vis ubetalt gæld til staten, vedrører eventuelle forsinkelser med betalingen heraf kun en kort periode. Efter statens opfattelse er dette ikke tilstrækkeligt til i sig selv at fremføre en påstand om vedvarende henstand fra den græske stats side på baggrund af de betingelser, der er fastlagt i EF-retspraksis på dette område.

(68) I retspraksis fastlægges det, at »Der kan således ikke herske tvivl om, at når et offentligt organ, som det påhviler at indkassere socialsikringsbidrag, accepterer, at disse bidrag betales for sent, ydes der den pågældende virksomhed en værdifuld økonomisk fordel, der letter den de byrder, som følger af en normal anvendelse af de sociale sikringsordninger« ([1]).

(69) Hvis den pågældende økonomiske fordel skal behandles som statsstøtte i den i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, omhandlede betydning, skal det imidlertid også påvises, at virksomheden ikke ville have opnået den pågældende fordel under normale markedsvilkår; det er med andre ord nødvendigt at undersøge, om den organisation, som modtog bidragene, handlede på samme måde, som en privat kreditor ville gøre det under de samme omstændigheder.

(70) Efter Grækenlands opfattelse er det ikke let at anvende dette kriterium i praksis, eftersom en privat kreditor ikke har nogen standardadfærd. Mere specifikt vil det afhænge af debitors finansielle situation og levedygtighed, om en kreditor beslutter ikke at gøre noget eller vælger at benytte alle disponible retlige

([1]) C-256/97, DM Transport, Sml. 1999 I, s. 3913, præmis 19.

▼B

midler for at inddrive den forfaldne gæld. Derfor mener Grækenland, at det bør undersøges, om den offentlige myndighed traf alle de disponible juridiske foranstaltninger for at inddrive gælden, og om den gjorde det ufortøvet ([1]).

(71) I Magefesa-sagen ([2]) fandt Domstolen, at den manglende betaling af skat- og socialsikringsgæld i mange år (mere end 8 år) tydede på, at myndighederne ikke udnyttede alle retsmidler til at sikre betalingen af gælden.

(72) I Lenzing-sagen ([3]) fandt Retten i Første Instans ligeledes, at a) henstand for manglende betaling af socialsikringsbidrag i en periode på mindst seks år, som muliggjorde en akkumulering af gælden, b) henstand i forbindelse med misligholdelsen af den gældsbetalingsaftale, der var indgået, og c) indgåelse af en ny gældsbetalingsaftale, selv om myndighederne havde ret til at kræve øjeblikkelig betaling af den samlede gæld på grund af misligholdelse af bestemmelserne i den oprindelige aftale — muligvis gennem tvangsinddrivelse, ikke opfyldte kriteriet om den private investor og følgelig svarede til statsstøtte.

(73) Endelig fandt EF-Domstolen i sagen Spanien mod Kommissionen ([4]), at de spanske myndigheder, selv om de var tre år om at indgå gældsomstruktureringsaftaler med virksomheder, og selv om de afskrev to tredjedele af gælden og indgik gældsomstruktureringsaftaler af ti års varighed med en toårig afdragsfri periode, handlede som en privat kreditor og udnyttede alle lovlige midler til at indkassere gælden.

(74) På denne baggrund finder Den Hellenske Republik, at der ikke var tale om nogen forlænget henstand fra dens side med hensyn til opkrævningen af forfalden gæld fra Olympic Airlines.

3.3. **Statsstøtte i form af speciel kreditorbeskyttelse**

(75) Den Hellenske Republik fremfører i sit svar, at de pågældende retlige bestemmelser ikke medfører, at Olympic Airways' og Olympic Airlines' kreditorer mister deres rettigheder til at håndhæve deres krav i henhold til national lovgivning, men blot betyder, at rettighederne suspenderes, hvilket i den nationale retspraksis findes at være foreneligt med den nationale lovgivning (og især forfatningen). Den anfører videre, at staten (herunder alle statslige organer, som kunne yde fordele ved hjælp af statsmidler) udtrykkeligt er udelukket fra anvendelsesområdet for denne kreditorbeskyttelse. Følgelig mener den, at der ikke kan være tale om statsstøtte i den betydning, der er fastlagt i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Der ville kun være tale om statsstøtte, hvis den græske stat havde garanteret betalingen af Olympic Airways Services' og/eller Olympic Airlines' gæld til kreditorer, eller hvis den på disse selskabers vegne foretog betalinger til leverandører og/eller kreditorer.

([1]) C-480/98, Spanien mod Kommissionen (Magefesa), Sml. 2000 I, s. 8717, og C-276/02, Spanien mod Kommissionen Sml. 2004 I, s. 8091.
([2]) Jf. fodnote 23.
([3]) T-36/99 Lenzing AG mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 3597, præmis. 131, 136, 138 og 146.
([4]) Sag C-276/02, Spanien mod Kommissionen.

▼B

(76) Den Hellenske Republik er ikke uenig i, at disse specifikke bestemmelser specifikt vedrører Olympic Airways Services og Olympic Airlines. Bestemmelsernes specificitet er imidlertid i sig selv ikke tilstrækkeligt til at udgøre en tilsidesættelse af EF-traktatens artikel 87, eftersom artikel 22 i lov 3404/2005 ikke giver nogen økonomisk fordel.

(77) Efter Grækenlands opfattelse er det, for at der kan være tale om statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, afgørende, at der rent faktisk overføres statsmidler ([1]). Den kreditorbeskyttelse, der blev ydet fra den 17. oktober 2005 til den 28. februar 2006 og derefter som følge af en forlængelse af den oprindelige frist til den 31. oktober 2006, derefter til den 31. oktober 2007 og derefter til den 31. oktober 2008 for Olympic Airways Services og Olympic Airlines, vedrører kun gæld til private kreditorer.

(78) Begrundelsen for at udelukke den græske stat fra denne bestemmelses anvendelsesområde var netop at sikre, at EF-lovgivningens krav vedrørende statsstøtte blev overholdt, således som det blev anført i den forklarende rapport, der ledsagede loven.

(79) Den Hellenske Republik ønsker at understrege, at der kun kan være tale om statsstøtte på grundlag af speciel kreditorbeskyttelse til fordel for private kreditorer i det tilfælde, at den græske stat havde garanteret betalingen af Olympic Airways Services' og Olympic Airlines' gæld over for disse kreditorer, eller at den på de pågældende selskabers vegne havde foretaget betalinger til deres leverandører og/eller kreditorer.

4. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Olympic Airlines' bemærkninger var fuldt ud i overensstemmelse med svaret fra Den Hellenske Republik af 11. februar 2008.

(81) Hvad angår den græske stats og Olympic Airways' videreleasing af fly, mener Olympic Airlines, at både Olympic Airways og den græske stat handlede helt i overensstemmelse med kriteriet om den private investor, og at der ikke var tale om nogen begunstigelse af Olympic Airlines. Olympic Airlines anfører desuden, at dets leasingydelser til både Olympic Airways og den græske stat generelt er i overensstemmelse med de aktuelle markedspriser.

(82) Olympic Airlines henviste også til, at der burde sondres mellem finansiel og operationel leasing.

Finansiel leasing

(83) Den græske stats valg med hensyn til at videreleasing flyet til priser, der lå under de finansielle leasingpriser, der blev betalt under hovedleasingaftalen, udgjorde ikke nødvendigvis ulovlig støtte til Olympic Airlines. Forskellen mellem leasingydelserne er for det første berettiget af de to leasingtypers forskellige karakter og for det andet af den kendsgerning, at de leasingydelser, der betales som led i operationel leasing, afspejler markedspriserne for leasing af tilsvarende fly på det kritiske tidspunkt, hvor leasingaftalerne blev indgået.

([1]) C-248/84, Tyskland mod Kommissionen, Sml. 1987, s. 4013, præmis 17.

▼B

(84) Sagt på en enkelt måde erhverver den finansielle leasingtager retten til at forvente at opnå ejerskabet af flyet ved den finansielle leasings ophør, hvilket ikke er tilfældet ved en operationel leasing. Følgelig svarer leasingydelsen under en finansiel leasing til det afdrag, der skal betales af flyets værdi, således at den finansielle leasingtager slutteligt er ejer af flyet ved leasingens ophør. I det specifikke tilfælde vil den månedlige leasingydelse, den græske stat betaler til leasinggiverne for flyene, ophøre i 2011, idet den da får fuld ejendomsret over flyene.

Operationel leasing

(85) Olympic Airlines påpegede, at alle operationelle videreleasingaftaler for fly fra Olympic Airways nu er udløbet.

(86) De operationelle leasingaftaler, der blev indgået mellem Olympic Airways og Olympic Airlines for den periode, de var gældende (indtil sidstnævnte overtog hovedleasingaftalerne), blev som nævnt ovenfor indgået til de aktuelle markedspriser. Følgelig var der ikke tale om nogen skjult statsstøtte. Olympic Airlines gentog, at det ikke havde nydt nogen fortrinsbehandling som led i nævnte operationelle videreleasingaftaler, eftersom de leasingydelser, der blev aftalt på indgåelsestidspunktet (11.12.2003), afspejlede markedsprisen, således som det fremgår af Aviation Economics-rapporten. Derefter indgik Olympic Airlines leasingaftaler direkte med de oprindelige leasinggivere (i nogle tilfælde i 2005 og i andre i 2007) til de aktuelle markedspriser.

(87) Desuden blev den eneste operationelle leasingaftale, som blev indgået mellem Olympic Airways og Olympic Airlines i 2003, og som gjaldt indtil for få dage siden, vedrørende et A 300-600-fly, lige som alle de øvrige kontrakter indgået til de aktuelle markedspriser. Denne kontrakt er nu udløbet.

(88) Olympic Airways' beslutning om at videreleasе nævnte fly til Olympic Airlines var nødvendig under de givne omstændigheder og i overensstemmelse med den handlemåde, en hvilken som helst privat investor i samme situation ville have fulgt. Hvis Olympic Airways ikke havde gjort dette, skulle det have betalt enorme kompensationer til flyleasinggiveren, som det ikke længere ville have været i stand til at benytte, idet luftfartstjenesterne i december 2003 var blevet fjernet fra dets forretningsmæssige mål.

(89) Det bør bemærkes, at betalingen af leasingydelser i henhold til den leasingaftale, der var indgået med de oprindelige leasinggivere, fortsat var obligatorisk, uanset om Olympic Airways brugte flyene til flyvninger eller ej. Under disse omstændigheder var Olympic Airways Services' beslutning om at skabe indtægter fra flyene og reducere sine tab ved at videreleasе dem til Olympic Airlines fuldt ud berettiget set fra en kommerciel synsvinkel og i overensstemmelse med kriteriet om den private investor. Desuden frigjorde Olympic Airways sig ved at indgå disse videreleasingaftaler fra omkostningerne til at sikre og vedligeholde flyene. Det nød også fordel af de groundhandling- og vedligeholdelsestjenester, det ydede Olympic Airlines i forbindelse med de pågældende fly.

▼B

(90) Hvad angår Olympic Airlines' gæld og nuværende finansielle situation, bekræftede selskabet de oplysninger, Den Hellenske Republik allerede havde givet.

(91) Med hensyn til den påståede statsstøtte til Olympic Airlines i form af speciel kreditorbeskyttelse indtager selskabet det standpunkt, at artikel 22 i lov 3404/2005 ikke giver Olympic Airlines nogen finansiel fordel.

(92) Afslutningsvis finder Olympic Airlines, at Kommissionen efter at have taget disse bemærkninger i betragtning ikke længere vil have nogen tvivl om de spørgsmål, der behandles.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Bemærkningerne fra Olympic Airways Services vedrørte primært voldgiftsprocedurerne og -kendelserne. Disse er ikke omfattet af anvendelsesområdet for denne beslutning ([1]). I det omfang disse bemærkninger vedrørte de andre spørgsmål, der er omfattet af denne beslutning, var de fuldstændig i overensstemmelse med bemærkningerne fra Olympic Airlines og svaret fra Den Hellenske Republik af 11. februar 2008.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines er en konkurrent til Olympic Airlines og ønskede i sine bemærkninger især at komme ind på spørgsmålet om voldgiftskendelserne. Aegean Airlines påpegede også, at Olympic Airlines med 35 millioner passagerer på det græske luftfartsmarked og en aktivitet, der omfatter over 150 flyselskaber, dækker 17 % af markedet og som sådan ikke udgør en »væsentlig« del af markedet. Aegean Airlines mener, at det, der er brug for på det græske luftfartsmarked, er en rimelig regulering, ligebehandling og afskaffelse af særlige subsidier, omkostninger eller rettigheder til fordel for en specifik markedsdeltager.

4.4. **HATTA**

(95) Den hellenske sammenslutning af rejse- og turistbureauer (Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies (HATTA)) repræsenterer over 1 500 græske rejsebureauer og turoperatører og giver udtryk for alvorlig bekymring over Olympic Airlines' fremtid og den virkning, det kan få for den græske turistindustri.

(96) HATTA mener, at Olympic Airlines burde gøres til et privatejet og -drevet selskab, som fungerer på lige vilkår med andre flyselskaber i Grækenland og EF. HATTA ønsker også at understrege, hvor store konsekvenser Olympic Airlines' potentielle konkurs vil kunne få for den græske økonomi; det betyder ifølge HATTA, at denne sag snarere er et politisk end et juridisk anliggende.

(97) Turismen tegner sig for 18 % af det græske BNP; hvis Olympic Airlines forsvinder, mener HATTA, at der ikke vil være tilstrækkelig kommerciel interesse til helt at udfylde tabet af flyvninger. Det, som står på spil, er ikke kun et statsejet selskabs fremtid, men fremtiden og stabiliteten i en sektor, som den græske økonomi er stærkt afhængig af.

([1]) Jf. betragtning 8.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair anfører, at det i øjeblikket ikke beflyver nogen ruter til eller fra Grækenland, selv om det flyver til mindre populære turistdestinationer for vesteuropæiske rejsende som f.eks. Riga i Letland, Kaunas i Litauen og Constanţa i Rumænien. Ryanair mener, at dets manglende tilstedeværelse på det græske marked skyldes den kunstige opretholdelse af Olympic Airlines og Olympic Airways Services ved hjælp af statsstøtte. Hvis denne statsstøtte forsvinder, vil Ryanair være i en langt bedre position til med den flyflåde, det har til sin rådighed, at blive konkurrent til Olympic Airlines på en række indenlandske og internationale ruter til og fra Grækenland. Derfor erklærer Ryanair, at det ikke kun er en berørt part, men at dets markedsposition i betydelig grad påvirkes af statsstøtten til fordel for Olympic Airlines/ Olympic Airways Services.

(99) Efter Ryanairs opfattelse burde undersøgelsen i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 2, have været indledt tidligere og må afsluttes uden forsinkelse, et godt stykke tid forud for udløbet af fristen på 18 måneder. Ryanair peger på de mange statsstøtteforanstaltninger, Kommissionen siden 1994 har iværksat i forbindelse med Olympic Airways. Ryanair anfører, at de forskellige foranstaltninger og undersøgelser overfladisk set vedrører forskellige former for og eksempler på statsstøtte, men at alle støtteforanstaltningerne er indbyrdes forbundne. De vidner om en systematisk og hidtil vellykket indsats fra de græske myndigheders side på at forsinke hele processen ved konstant at ompakke tidligere og ny støtte i nye former — for derefter ved hjælp af alle disponible midler at afvise, at disse foranstaltninger udgør ulovlig statsstøtte. Den tætte forbindelse mellem forskellige former for statsstøtte, der gennem mange år er ydet ved hjælp af forskellige midler, fremgår også tydeligt af Kommissionens redegørelse.

(100) Ryanair mener, at ligesom det tidligere har været tilfældet, vil de detaljerede finansielle oplysninger, Kommissionen har anmodet om, være ufuldstændige og/eller forsinkede; Kommissionen vil så efter en tid vedtage en negativ beslutning med påbud om tilbagebetaling, som de græske myndigheder vil både appellere og ignorere, og til den tid, hvor EU's retsinstanser har stadfæstet Kommissionens beslutning og fundet, at Grækenland har misligholdt sine forpligtelser, vil en del af eller hele den berørte statsstøtte være blevet omdannet til nye former for ulovlig støtte til Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair anfører, at Kommissionen har magt og pligt til at fremskynde proceduren betydeligt. Efter dets opfattelse vil det være en skandale, hvis den formelle undersøgelse, Kommissionen endelig har indledt, først afsluttes ved udløbet af eller endog efter fristen på 18 måneder, som er fastsat i artikel 7, stk. 6, i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([1]) (nu artikel 88) (i det følgende benævnt »procedureforordningen«). En sådan formalistisk fremgangsmåde vil blot belønne de græske myndigheders forsinkelsestaktikker og danne en præcedens, som andre kan følge. De indgivne oplysninger om støttens omfang er ufuldstændige, fordi centrale data, der af de græske myndigheder beskrives som værende »fortrolige«, ikke er videregivet korrekt.

([1]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

▼B

(102) Ryanair mener, at der ikke er nogen berettigelse for at behandle visse oplysninger vedrørende støttens omfang, og hvordan den er beregnet, som fortrolige. Videregivelsen af disse oplysninger ville ikke give konkurrenterne eller andre parter nogen konkurrencemæssig fordel, men vil give dem bedre mulighed for at svare på Kommissionens opfordring med mere konkrete argumenter, fremlægge sammenlignelige data og pege på fejl i Olympic Airlines/ Olympic Airways Services' adfærd, som kan undslippe Kommissionens undersøgelse.

(103) I forbindelse med henstanden for skatte- og socialsikringsgæld siden december 2004 peger Ryanair på, at de vejledende tal for Olympic Airways Services' tab understreger sagens alvorlige karakter.

(104) Hvad angår den specielle kreditorbeskyttelse, opfordrer Ryanair indtrængende Kommissionen til specifikt at præcisere de kompensationsrettigheder, private parter vil kunne få som følge af denne krænkelse af statsstøttereglerne.

5. GRÆKENLANDS KOMMENTARER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA TREDJEPARTER

(105) Den Hellenske Republik erklærede, at den helt tilsluttede sig bemærkningerne fra Olympic Airways Services, Olympic Airlines og HATTA. Den Hellenske Republik afviste imidlertid bemærkningerne fra Aegean Airlines og Ryanair, idet den fremførte, at de pågældende bemærkninger ikke i væsentlig grad føjer nogen nye eller kritiske oplysninger og/eller dokumentation til undersøgelsen.

(106) Hvad angår bemærkningerne fra Aegean Airlines, understreger Den Hellenske Republik, at Aegean Airlines i de seneste ti år har haft stor succes på det græske marked, og at denne succes i sidste ende kommer den endelige forbruger — passageren — til gode og dermed beviser fordelene ved konkurrence. Den græske regering har som vigtigste indstilling og mål, at der skal være konkurrence inden for luftfarten.

(107) De græske myndigheder fremhæver, hvad de ser som en modsigelse i Aegean Airlines' bemærkninger, i og med at det på den ene side fremfører, at Olympic Airlines er dets største konkurrent, som har en betydelig aktivitet, mens det på den anden side hævder, at selskabet kan erstattes. Den Hellenske Republik mener, at denne vurdering bygger på den formodning, at Olympic Airways tegner sig for en beskeden andel af den samlede transport af passagerer til/fra græske lufthavne, og de græske myndigheder afviser denne vurdering.

(108) Den græske regerings overordnede mål er at sikre en uhindret lufttransportservice til græske øer og afsides beliggende områder gennem anvendelsen af særlige bestemmelser med henblik på opretholdelse af offentlig transport i de tilfælde, hvor det er nødvendigt. De fremhæver, at Aegean Airlines hidtil ikke har deltaget i nogen af den civile luftfartsmyndigheds udbud for offentlig transport.

(109) De græske myndigheder erklærer sig uenige med Aegean Airlines henvisninger til »Olympic Airways-gruppen«, som efter statens opfattelse er en ukorrekt betegnelse, eftersom Olympic Airways Services ikke deltager i Olympic Airlines' aktiekapital eller forvaltning, ikke kontrollere de beslutninger, der tages af sidstnævntes generalforsamlinger, og heller ikke har nogen myndighed til at udpege dets bestyrelsesmedlemmer. Navnlig udgør de to selskaber ikke nogen fælles finansiel enhed, eftersom selskaberne ikke har nogen indflydelse på hinandens finansielle

▼B

politik, og der er heller ikke nogen fælles indbyrdes interesser; tværtimod er deres erhvervsmæssige forbindelser udelukkende baseret på markedsvilkårene.

(110) Hvad angår Olympic Airways' finansielle situation, bemærker Den Hellenske Republik, at Aegean Airlines ikke har fremlagt nogen oplysninger, der beviser, at den daglige drift af Olympic Airways sikres ved hjælp af statsstøtte.

(111) Den Hellenske Republik mener, at Ryanair ikke kan anses for at være en »interesseret part« i denne sag. Grunden hertil er, at Ryanair ikke foretager nogen flyvninger til og/eller fra Grækenland, så det kan ikke hævdes, at det på nogen måde er berørt af den formodede ydelse af statsstøtte til Olympic Airlines og Olympic Airways.

(112) Grækenland mener, at Ryanairs påstand om, at det ikke foretager flyvninger til og/eller fra Grækenland, fordi den græske regering i lang tid har ydet Olympic Airways og Olympic Airlines en konkurrencemæssig fordel, ikke underbygges af de faktiske omstændigheder. De græske myndigheder påpeger, at andre lavprisselskaber er aktive på det græske marked, f.eks. »Easy Jet«, »Aer Lingus«, »Air Berlin«, »Sky Europe«, »Germanwings« og »Virgin Express«. Både »Easy Jet« ([1]) og »Germanwings« ([2]) flyver dagligt til og fra Athens internationale lufthavn og har også forbindelser til andre større græske lufthavne. På samme måde foretager »Air Berlin« flyvninger til i alt 15 af landets lufthavne ([3]), med daglige flyvninger (mere end én) til og fra Athens internationale lufthavn.

(113) Desuden er de påståede fordele, Olympic Airlines nyder, ikke til hinder for, at Ryanair kan komme ind på det græske marked, da de to selskaber yder deres service på grundlag af to vidt forskellige forretningsmodeller. Som det klart fremgår af ovennævnte lavprisselskabers tilstedeværelse på det græske marked, vil Olympic Airlines' og Aegeans aktivitet ikke være til hinder for eller få indflydelse på, at Ryanair kommer ind på markedet, og der er heller ikke tale om, at de græske lufthavne kun har et begrænset antal slots.

(114) De græske myndigheder finder det derfor besynderligt, at Ryanair hævder, at det ikke er i stand til at foretage flyvninger på det græske marked på grund af den påståede konkurrencefordrejning, eftersom dette er lykkedes for alle ovennævnte flyselskaber, hvoraf mange er mindre eller har højere priser end Ryanair.

(115) Den Hellenske Republik opsummerer ovennævnte selskabers hovedsynspunkter således:

5.1. **Med hensyn til Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld**

(116) Fra den 11. februar 2008 forelå der allerede dokumentation for Olympic Airways Services' beskatnings- og forsikringssituation. Hvad angår Olympic Airways' ældre gæld til socialsikringsinstituttet, er der foretaget en justering med henblik på at afbetale

([1]) EasyJet har forbindelser til Athen, Kerkyra, Mykonos, Rhodos, Heraklion og Thessaloniki (se http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings har forbindelser til Athen, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion og Thessaloniki (se http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin har forbindelser til Athen, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion, Thessaloniki, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorini, Kos, Samos, Karpathos, Lesvos (se http//www.aia.gr).

▼B

denne gæld i månedlige afdrag i henhold til de generelle bestemmelser i lov nr. 3518/2006, der gælder for alle græske selskaber og fysiske personer ([1]).

(117) Følgelig mener Grækenland, at der ikke kan være tale om »tolerance« og endnu mindre om »vedvarende tolerance« fra den græske regerings side med hensyn til den manglende betaling af Olympic Airways' gæld.

5.2. **Med hensyn til den påståede statsstøtte til Olympic Airlines**

5.2.1. *Statsstøtte i form af videreleasing af fly*

(118) Grækenland tilslutter sig Olympic Airlines' erklæring om, at det havde finansielt potentiale til at indgå operationelle leasingkontrakter direkte med markedet. Dette viser sig at være korrekt, eftersom nogle af de oprindelige leasinggivere i hovedkontrakterne umiddelbart efter udløbet af hver enkelt operationel leasingkontrakt indgik direkte kontrakter med Olympic Airlines til de aktuelle markedspriser uden Olympic Airways mellemkomst.

(119) Olympic Airways handlede på sin side i sit valg af Olympic Airlines ligesom enhver anden privat investor ville have gjort det i samme situation. Desuden lykkedes det selskabet at mindske sine månedlige tab på den bedst mulige måde og derudover sikre, at de pågældende tab blev tidsbegrænsede i betragtning af Olympic Airlines erklærede hensigt om at genforhandle og selv indgå hovedleasingkontrakterne.

(120) Olympic Airlines blev ikke begunstiget, end ikke i forbindelse med den græske regerings videreleasing af fire finansielle leasinger af Airbus A340-300, da disse kontrakter blev udarbejdet til markedsprisen. Hvad angår dette forhold, bør det nævnes, at de leasingydelser, der blev betalt af Olympic Airlines for operationelle leasingaftaler, kun kan sammenlignes med de respektive operationelle leasingydelser på markedet i samme periode og ikke med de finansielle leasingydelser, som Kommissionen fejlagtigt er kommet frem til.

5.2.2. *Statsstøtte gennem Olympic Airlines' skatte- og socialsikringsgæld*

(121) Den Hellenske Republik bemærker, at der ikke er tale om nogen »vedvarende tolerance« med hensyn til dette selskabs forsinkede betalinger.

5.3. **Med hensyn til den specielle beskyttelse mod kreditorer**

(122) Bestemmelserne i lov nr. 3404/05 indebærer snarere en suspension end en afskaffelse af de rettigheder, Olympic Airways' og Olympic Airlines' kreditorer har, for så vidt angår håndhævelsen af deres fordringer. Dette er foreneligt med græsk lovgivning.

(123) Den kreditorbeskyttelse, der var ydet Olympic Airlines og Olympic Airways, vedrører kun gæld til privatpersoner og ikke gæld til staten, dvs. den græske regering. Følgelig kan der ikke være tale om statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

([1]) Bestemmelserne i lov nr. 3518/2006 er medtaget i Den Hellenske Republiks svar af 11.2.2008, punkt 75.

▼B

6. **RESULTATER AF DEN EKSPERTUNDERSØGELSE, KOMMISSIONEN ANMODEDE OM**

(124) Før Kommissionen kan vurdere de punkter, der er rejst i indledningen af proceduren, og oplysningerne fra Grækenland og tredjeparterne, var det nødvendigt at undersøge Olympic Airways Services' og Olympic Airlines' aktuelle økonomiske og finansielle situation.

(125) Med henblik herpå indgik Kommissionen kontrakt med en uafhængig ekspert (Moore Stephens) med henblik på at gennemføre en undersøgelse af begge selskabers finansiering og drift for at fastslå, hvad der var sket siden Kommissionens beslutning fra 2005.

(126) Moore Stephens (i det følgende benævnt »eksperterne«) gennemførte deres undersøgelse i Athen fra den 1. til den 15. juli 2008. Under gennemførelsen af undersøgelsen fik de bistand fra de græske myndigheder, Olympic Airways Services og Olympic Airlines samt deres rådgivere.

6.1. **Med hensyn til Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld**

(127) Hvad angår henstand for skat (herunder ekstraafgifter og bøder), fastslog Moore Stephens (på grundlag af en vurdering af den samlede gæld, som skattemyndighederne fremlagde den 17. juni 2008), at det beløb, Olympic Airways Services skylder, andrager […]* mio. EUR. Saldiene pr. 31. maj 2008 udgør de kumulerede saldi på denne dato, som, medmindre andet er angivet, omfatter beløb, der stammer fra før den 31. december 2004. Denne gæld er beregnet efter fradrag af […]* mio. EUR på grundlag af voldgiftskendelser (dvs. […]* mio. EUR – […]* mio. EUR). Gælden omfatter:

— skyldig indkomstskat, moms, stempelafgift og kildeskat [1]; passagerafgifter til lufthavnsudvikling (Spatosimo)

— omkostninger til lufthavnsparkering og håndtering i andre lufthavne end Athens internationale lufthavn

— låneafdrag til ABN foretaget af den græske stat på Olympic Airways Services' vegne.

(128) Moore Stephens bemærker, at Olympic Airways Services i forbindelse med dette beløb havde indgivet appel til retten. Retten udstedte en afgørelse om suspension af gælden indtil den endelige afgørelse. Suspensionen gælder i henhold til de generelle juridiske rammer for anmodninger om midlertidig henstand, som enhver enkeltperson eller ethvert foretagende, der har en retstvist med den græske stat, kan påberåbe sig. Det beløb, der blev fradraget voldgiftskendelsen, udgjorde den del af den samlede saldo, som ikke blev bestridt af Olympic Airways Services.

(129) De ekstraafgifter, der er medtaget i beløbet på […]* mio. EUR, vedrører perioden indtil juni 2008.

(130) Den aktuelle kildeskat (primært ansattes indkomstskat) for perioden maj 2007 til maj 2008 beløber sig til ca. […]* mio. EUR, mens den aktuelle kildeskat (ansattes indkomstskat)

[1] Omfatter anden kildeskat end den, der er skyldig for de perioder, der er angivet i nedenstående tabel.

▼B

vedrørende personale, der var udstationeret hos Olympic Aviation i perioden december 2006 til maj 2008, andrager ca. […]* mio. EUR.

(131) Hvad angår henstand for socialsikringsbidrag, beløber disse sig til ca. […]* mio. EUR for perioden frem til oktober 2006, hvoraf den græske stat i september 2007 betalte […]* mio. EUR af de midler, der var modtaget efter voldgiftskendelserne. Beløbet på […]* mio. EUR (inkl. ekstraafgifter og bøder) er det, som Olympic Airways Services (pr. juli 2008) skal betale i fremtidige afdrag i overensstemmelse med de generelle bestemmelser i lov 3518/2006. Socialsikringsforvaltningen (IKA) har accepteret et depositum på […]* mio. EUR fra Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Der blev også noteret yderligere socialsikringsgæld for perioden november 2006 til maj 2008 på […]* for Olympic Airways Services og […]* mio. EUR for personale udstationeret hos Olympic Aviation.

(135) Til trods for ovenstående bemærker Kommissionen, at Olympic Airways Services havde opnået en bekræftelse fra IKA om, at betalingen af dets gæld ikke var forsinket. Moore Stephens' konklusioner kan opsummeres således:

(mio. EUR)

	Saldo
Skattemyndighedernes vurdering af 17. juni 2008 af den samlede gæld (suspenderet)	[…]*
Aktuel kildeskat maj 2007 — maj 2008 (primært ansattes indkomstskat)	[…]*
Aktuel kildeskat december 2006 — maj 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Socialsikringsgæld frem til oktober 2006	[…]*
Socialsikringsgæld november 2006 — maj 2008	[…]*
Socialsikringsgæld november 2006 — maj 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Olympic Airways Services' gæld til staten pr. juni 2008 (ekskl. suspenderet gæld)	[…]*
Olympic Airways Services' samlede gæld til staten pr. juni 2008	[…]*

(136) Moore Stephens konkluderer, at eftersom Olympic Airways Services har baseret sig på ca. […]* fra voldgiftskendelserne til delvis at betale sin skatte- og socialsikringsgæld ([…]* mio. EUR til skattemyndighederne og […]* mio. EUR til IKA), vil det, hvis Kommissionen konkluderer, at statens fortsatte henstand til

▼B

Olympic Airways Services siden 2005 udgør statsstøtte, ikke være muligt for Olympic Airways Services at tilbagebetale denne statsstøtte i betragtning af dets aktuelle driftsresultater og finansielle situation.

6.2. **Med hensyn til den påståede statsstøtte til Olympic Airlines**

6.2.1. *Statsstøtte i form af videreleasing af fly*

(137) Moore Stephens bemærkede, at et beløb på […]* mio. EUR var forfaldent til betaling til den græske stat for flyleasing; Moore Stephens bemærkede endvidere, at det pågældende beløb pr. 31. maj 2005 var på […]* EUR, hvilket betød, at Olympic Airlines' gæld til staten for flyleasing i løbet af den periode, der er omfattet af denne beslutning, løb op på […]* mio. EUR. Det skyldige beløb andrager ca. […]* mio. EUR pr. måned for […]* og […]* mio. EUR pr. måned for vedligeholdelse. Der er i løbet af perioden på 36 måneder betalt ca. […]* mio. EUR, hvilket svarer til 6 måneders betalinger. Der blev ikke betalt noget i 2007 eller 2008.

6.2.2. *Statsstøtte gennem Olympic Airlines' skatte- og socialsikringsgæld*

(138) Det skyldige beløb for passagerafgifter til lufthavnsudvikling (Spatosimo) er ifølge skattemyndighedernes vurdering på […]* mio. EUR. Det skyldige beløb androg pr. 31. maj 2008 i alt […]* mio. EUR. Heraf skal […]* mio. EUR betales i månedlige afdrag frem til 2012 og betragtes ikke som forsinket betaling. Ud af den resterende saldo på […]* mio. EUR er […]* mio. EUR genstand for en appel, Olympic Airlines har indgivet for retten. Retten udstedte en afgørelse om suspension af denne del af gælden indtil den endelige afgørelse.

(139) Moore Stephens fastslog, at […]* EUR var forfaldne til betaling til Olympic Airways Services og Olympic Aviation for groundhandling- og vedligeholdelsestjenester, der var modtaget i henhold til forskellige kontrakter.

(140) Det blev også fastslået, at et beløb på […]* mio. EUR for landings- og parkeringsafgifter var forfaldent til betaling til den græske civile luftfartsmyndighed.

(mio. EUR)

		Saldo
Forfaldne beløb for flyleasing	[…]*	[…]*
Forfaldne leasingydelser	[…]*	[…]*
Forfalden betaling til vedligeholdelsesreserve	[…]*	[…]*
Renter på leasingydelser og vedligeholdelsesreserve	[…]*	[…]*
Difference mellem hoved- og videreleasing	[…]*	[…]*
Spatosimo (passagerafgift til lufthavnsudvikling — skyldigt beløb på i alt 98 mio. EUR, hvoraf 59,9 mio. EUR er retligt suspenderet)	[…]*	[…]*
Forfaldne beløb til andre organer	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Landings- og parkeringsafgifter (bortset fra AIA)	[…]*	[…]*

▼B

(mio. EUR)

		Saldo
Olympic Airlines' gæld til staten pr. juni 2008 (ekskl. suspenderet gæld)	[…]*	[…]*
Overslag over Olympic Airlines' samlede gæld til staten pr. juni 2008	[…]*	[…]*

6.3. **Med hensyn til den specielle beskyttelse mod kreditorer**

(141) Moore Stephens bekræftede, at den specielle kreditorbeskyttelse var forlænget indtil den 31. oktober 2008 i henhold til artikel 21 i lov 3607/2007.

7. **VURDERING AF STØTTEN**

7.1. **Retsgrundlag for vurdering af støtten**

(142) I henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, »er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(143) Støttebegrebet omfatter enhver begunstigelse, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten.

(144) Kriterierne i artikel 87, stk. 1, er kumulative. For at fastslå, om de anmeldte foranstaltninger udgør statsstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1, skal det undersøges, om alle nedenstående betingelser er opfyldt. Dvs. om den finansielle støtte

— er statsstøtte eller ydes ved hjælp af statsmidler

— begunstiger visse virksomheder eller visse produktioner

— fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og

— påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(145) Denne beslutning vedrører kun støtte, der er ydet siden den periode, der var omfattet af beslutningen fra 2005.

7.2. **Forekomst af støtte**

(146) Kommissionen har foretaget en detaljeret og tilbundsgående analyse af de bemærkninger, der er modtaget under indledningen af proceduren, og af bemærkningerne fra Grækenland og i ekspertundersøgelsen af Olympic Airways Services' og Olympic Airlines' regnskaber og drift. Den har i den forbindelse besluttet at foretage sin vurdering af forekomsten af støtte under tre hovedafsnit, nemlig:

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airways Services i form af henstand for dets skatte- og socialsikringsgæld siden december 2004 ([1]).

([1]) Jf. fodenote 5.

▼B

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airlines i form af flyleasingydelser og manglende betaling af dets gæld (herunder skatte- og socialsikringsgæld) siden maj 2005 ([1]).

— Eventuel statsstøtte til Olympic Airways Services og Olympic Airlines i form af speciel kreditorbeskyttelse.

7.2.1. *Statsstøtte til Olympic Airways Services i form af henstand for gæld*

(147) Som Kommissionens ekspert har påvist det, har Olympic Airways Services siden datoen for vedtagelsen af beslutningen fra 2005 udskudt betalingerne af forfaldne beløb til staten, og dets skatte- og socialsikringsgæld til staten er vokset.

(148) Olympic Airways Services' vanskelige og stadig ringere skatte- og socialsikringssituation er blevet beskrevet tidligere. Olympic Airways Services' skatte- og socialsikringsgæld var allerede dengang, den blev taget i betragtning i beslutningen fra 2005, meget stor, nemlig 627 mio. EUR, heraf ca. 431 mio. EUR skyldig skat og 196 mio. EUR skyldige bidrag til IKA.

(149) Hvad angår dets skattegæld og uanset »modregnings«-betalingen af […]* mio. EUR efter voldgiftskendelserne, anslås dets samlede skattegæld pr. juni 2008, således som det fremgår af tabellen efter punkt 135, nu til at være i en størrelsesorden af […]* mio. EUR. Det er staten, der er ansvarlig for denne henstand for betaling af skat på mindst […]* mio. EUR.

(150) Olympic Airways Services har argumenteret, at skattegælden på […]* mio. EUR er suspenderet, hvilket betyder, at selskabet opfylder sine skatteforpligtelser; dermed ses der bort fra den kendsgerning, at selv om der for en del af dets skattegæld til staten måtte være givet henstand, ændrer en sådan henstand ikke noget ved det pågældende beløb. Selv om en græsk domstol eventuelt nedjusterer dette tal, konkluderer Kommissionen, at størrelsesordenen af det beløb, Olympic Airways Services skylder staten i forbindelse med skatter, ikke vil blive ændret væsentligt. Uanset dette synspunkt kan Kommissionen konkludere, at det beløb, Olympic Airways Services skylder staten i form af skattegæld, beløber sig til ca. […]* mio. EUR.

(151) Med hensyn til Olympic Airways Services' voksende skattegæld er det staten selv, som gennem skatteforvaltningen tolererer den fortsatte henstand og manglende betaling af forskellige skatter og afgifter, som Olympic Airways Services skylder.

(152) Hvad angår socialsikringsbidragene er situationen nogenlunde den samme. Socialsikringsgælden, som i beslutningen fra 2005 blev fastslået til […]*, er nu vokset til […]* mio. EUR, således

([1]) Jf. fodenote 6.

▼B

som det fremgår af tabellen efter punkt 135, selv om der den 27. september 2007 blev betalt et engangsbeløb på […]* mio. EUR efter voldgiftskendelserne.

(153) I forbindelse med de pågældende socialsikringsbidrag er det organ, der har til opgave at opkræve dem (IKA), et offentligt organ, der er nedsat med hjemmel i græsk lov ([1]), og som under statens tilsyn er ansvarligt for forvaltningen af socialsikringssystemet og for at opkræve obligatoriske socialsikringsbidrag. Det har ret ([2]), men er ikke forpligtet, til at indgå forligsaftaler vedrørende forsinkede betalinger af gæld. Olympic Airways Services' stadig større socialsikringsgæld til staten må derfor klart tilskrives staten.

(154) Både skatte- og socialsikringsmidler er statsmidler, og henstanden i forbindelse hermed indebærer derfor en overførsel af statsmidler.

(155) Denne henstand udgør en begunstigelse af Olympic Airways Services. Statens henstand udskyder betalingen af omkostninger, som virksomheden almindeligvis ville skulle betale til tiden, og den begunstigede virksomhed får dermed ekstra driftskapital. Olympic Airways Services er tabsgivende og kronisk forgældet, så derfor kan en sådan udsættelse ikke anses for at være en normal eller sædvanlig adfærd fra en markedsøkonomisk kreditors side; den er systematisk, og da Olympic Airways Services, således som Kommissionens ekspert har påvist det, har en ringe finansiel situation, er der ikke nogen realistiske udsigter til, at Olympic Airways Services bliver i stand til at tilbagebetale disse beløb til staten på noget som helst tidspunkt i fremtiden. Henstanden påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejer konkurrencevilkårene, eftersom de pågældende markeder er fuldstændigt liberaliserede.

(156) Kommissionen må derfor konkludere, at statens henstand vedrørende Olympic Airways Services' ubetalte og voksende skatte- og socialsikringsgæld udgør statsstøtte til Olympic Airways Services som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1. Da denne støtte aldrig er blevet anmeldt til Kommissionen, er den ulovlig.

7.2.2. *Statsstøtte til Olympic Airlines i form af gældshenstand*

(157) Som Kommissionens ekspert har konkluderet, har Olympic Airlines siden den periode, der er omfattet af beslutningen fra 2005, tabt penge og akkumuleret yderligere gæld til staten.

(158) I forbindelse med leasingen af 4 A340-fly i den periode, der er omfattet af denne undersøgelse, nåede Olympic Airlines' gæld til staten op på […]* mio. EUR, idet gældssaldoen pr. 31. maj 2005 androg […]* mio. EUR. Det betyder, at Olympic Airlines' gæld til staten for ubetalt flyleasing i den periode, der er omfattet af denne beslutning, er løbet op på […]* mio. EUR.

([1]) Lov 1846/1951, artikel 11.
([2]) Lov 2676/1999.

▼B

(159) Kommissionen mener imidlertid, at dette beløb ikke helt afspejler de beløb, Olympic Airlines skyldte staten for leasingen af disse fly. Som anført i beslutningen fra 2005 betalte staten, efter at den havde overtaget hovedleasingkontrakterne fra Olympic Airways, en pris på mellem […]* EUR og […]* EUR pr. måned for hvert af disse fly. Som Kommissionens ekspert imidlertid har påvist det, betalte Olympic Airlines mellem […]* USD og […]* USD. Ved at acceptere et sådant lavere beløb »accepterer« staten at tabe mellem […]* EUR og […]* EUR på hvert fly pr. måned — hvilket udgør en yderligere statsstøtte på mellem 36 og 50,4 mio. EUR.

(160) Hvad angår passagerafgiften til lufthavnsudvikling (Spatosimo), skylder selskabet nu staten […]* mio. EUR. Olympic Airlines har argumenteret, at det ikke er hele dette beløb, som er skyldigt, da ca. […]* mio. EUR heraf er suspenderet af retten, indtil der foreligger en endelig retsafgørelse. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at en sådan suspension ikke fjerner gælden, men kun suspenderer betalingen heraf. Kommissionen kan derfor konkludere, at det beløb, som Olympic Airlines skylder for ubetalte afgifter til Spatosimo, pr. maj 2008 beløber sig til mellem 38 og 98 mio. EUR.

(161) Olympic Airlines skylder 86,3 mio. EUR til to forbundne organer, nemlig Olympic Airways Services og Olympic Aviation. Pr. 31. maj 2005 skyldte Olympic Airlines disse to selskaber 2,6 mio. EUR; i løbet af de efterfølgende tre år er dette beløb vokset hastigt, nemlig med 83,7 mio. EUR i den periode, der er omfattet af undersøgelsen i forbindelse med denne beslutning. Olympic Airlines skylder yderligere 4,5 mio. EUR til den græske civile luftfartsmyndighed for landings- og parkeringsafgifter i andre lufthavne end Athens internationale lufthavn; Olympic Airlines har fremført, at dette beløb ikke er skyldigt, eftersom betalingen heraf er blevet suspenderet af retten, indtil der foreligger en retsafgørelse. Kommissionen bemærker endnu engang, at en sådan suspension ikke fjerner gælden, men kun suspenderer betalingen heraf.

(162) Den ovenfor beskrevne henstand, som beløber sig til i alt 326 mio. EUR, således som det fremgår af tabellen efter punkt 140, omfatter statsmidler, eftersom den vedrører gæld til staten, statslige organer (den græske civile luftfartsmyndighed) eller statsejede virksomheder (Olympic Airways Services og Olympic Aviation).

(163) Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt Olympic Airways Services' og Olympic Aviations henstand til Olympic Airlines kan tilskrives staten, bemærker Kommissionen, at statens ansvar for en foranstaltning, der træffes af en offentlig virksomhed, kan være en følge af en række indikatorer, der hidrører fra sagens omstændigheder og den kontekst, foranstaltningerne blev truffet i.

(164) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at staten ejede 100 % af aktierne i alle tre selskaber. Desuden var samtlige ledelser og bestyrelser for disse selskaber udpeget af staten. Under disse omstændigheder må det konkluderes, at selskaberne på alle de afgørende tidspunkter har været under statens kontrol. Grækenland var i stand til både direkte og indirekte (som både Olympic Airways Services' og Olympic Airlines' største kreditor)

▼B

at udøve en dominerende indflydelse på alle virksomhederne. Endelig er denne henstand sammenfaldende med henstanden fra staten selv og fra offentlige organer. Som sådan var Olympic Airways Services' og Olympic Aviations beslutninger om at forlænge kreditten til Olympic Airlines og tillade, at gælden på 86,3 mio. EUR voksede yderligere, ikke uafhængige virksomheders handlinger og må derfor tilskrives staten.

(165) Henstanden indebærer også en begunstigelse af Olympic Airlines, i og med at det blev frigjort fra den gæld, som det ellers skulle have oppebåret.

(166) Der er allerede givet en detaljeret redegørelse for Olympic Airlines' vanskelige finansielle situation. I 2004 beløb selskabets tab sig til 87,1 mio. EUR, og da det hvert af de efterfølgende år tabte flere penge, beløb tabene sig i 2007 til […]* mio. EUR. Olympic Airlines' aktiviteter er stærkt cykliske, hvilket fremgår af den negative pengestrøm fra oktober til marts, som kompenseres af den positive pengestrøm fra april til september. Denne cyklus gentager sig selv med stadig større tab hvert år. Nettokapitaltilstrømningen i sommermånederne kompenserer aldrig fuldstændigt for nettoudstrømningen i vintermånederne, så generelt taber selskabet flere og flere penge. Det kan kun eksistere takket være statens gavmildhed. Det er langt fra klart, om selskabet i sin nuværende struktur nogensinde vil kunne opnå en samlet positiv pengestrøm. Derfor er det åbenlyst, at denne henstand ikke kan afspejle en normal adfærd hos en markedsøkonomisk kreditor, idet den er systematisk, og der i lyset af Olympic Airlines vanskelige situation er meget få chancer for, at gælden nogensinde bliver betalt.

(167) Kommissionen bemærker også, at de pågældende foranstaltninger berører samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene på dette marked, idet de involverer et EF-flyselskab. Kommissionen konkluderer derfor, at den fortsatte henstand fra statens, statslige organers og statsejede virksomheders side med hensyn til Olympic Airlines' skatte- og anden driftsgæld udgør statsstøtte til Olympic Airlines i den betydning, der er omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1. Da denne støtte aldrig er blevet anmeldt til Kommissionen, er den ulovlig.

7.2.3. *Statsstøtte i form af speciel kreditorbeskyttelse*

(168) Ifølge fast retspraksis omfatter støttebegrebet de fordele, der tildeles af offentlige myndigheder, og som på forskellig måde letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget ([1]). Det viser sig, at Olympic Airways Services og Olympic Airlines er blevet tildelt betydelige fordele i form af speciel og specifik

([1]) Jf. bl.a. dommen i sag 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen i Limburg mod Den Høje Myndighed, Sml. 1961, sag C-387/92, Banco Exterior de España, Sml. 1994 I, s. 877, præmis 13, sag C-241/94, Den Franske Republik mod Kommissionen, Sml. 1996 I s. 4551, præmis 34 og sag C-256/97, DM Transport, Sml. 1999 I, s. 3913, præmis 19.

▼B

kreditorbeskyttelse fra staten gennem den specifikt vedtagne lov, der udsætter enhver privat kreditors håndhævelse af enhver dom mod dette selskab.

(169) I dette tilfælde omfatter den specielle kreditorbeskyttelse kun Olympic Airways Services og Olympic Airlines; den er derfor en selektiv og specifik foranstaltning i den i artikel 87, stk. 1, omhandlede betydning.

(170) Det er fast retspraksis, at støttebegrebet rækker videre end simple tilskud, idet det ikke blot omfatter positive ydelser såsom selve tilskuddene, men ligeledes de foranstaltninger, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, og derved, uden at være tilskud i ordets egentlige forstand, er af samme art og har tilsvarende virkninger ([1]).

(171) Udtrykket »støtte« i den betydning, der er fastlagt i traktatens artikel 87, stk. 1, omfatter nødvendigvis fordele, der ydes direkte eller indirekte ved hjælp af statsmidler, eller som udgør en yderligere byrde for staten eller for organer, som staten har udpeget eller etableret til det pågældende formål ([2]).

(172) I analogi med Domstolens konklusioner i sagen Ecotrade ([3]) vedrørende EKSF-traktatens artikel 4, litra c), er der flere forskellige kendetegn ved speciel kreditorbeskyttelse, som gør det muligt at fastslå, at der foreligger støtte i den betydning, der er fastlagt i traktatens artikel 87, stk. 1.

(173) For det første er det åbenlyst, at den specielle kreditorbeskyttelse kun gælder for Olympic Airways Services og Olympic Airlines, der begge er statsejede organer, som har en særlig stor gæld til visse (primært offentlige) typer kreditorer. Som det allerede er påvist i denne beslutning skylder Olympic Airlines således ca. 86,3 mio. EUR til Olympic Airways Services for ubetalte tjenesteydelser.

(174) Det er også ubestrideligt, at den specielle kreditorbeskyttelse stiller Olympic Airways Services og Olympic Airlines i en bedre situation end andre, i og med at den gør det muligt for dem at fortsætte deres økonomiske aktivitet under omstændigheder, hvor en sådan mulighed ville være udelukket ved anvendelse af de almindelige konkursregler, da beskyttelsen af kreditorernes interesser er den afgørende faktor i disse regler. Den omstændighed, at disse to selskaber kan videreføre deres aktivitet, medfører en supplerende byrde for de offentlige myndigheder, idet nogle af de kriseramte virksomheders hovedkreditorer er statsejede organer, og dette forhold forstærkes yderligere af, at virksomhederne skylder betydelige summer. I betragtning af Olympics' ringe finansielle situation og den specielle kreditorbeskyttelse vil privatejede selskaber sandsynligvis ikke ønske at handle med Olympic Airlines eller Olympic Airways Services på normale handelsbetingelser, eftersom de ikke har nogen realistisk mulighed for at få dækket deres tilgodehavender. I betragtning af den store gæld til offentligt ejede kreditorer (se betragtning 139) vil de statsejede selskaber endvidere miste ressourcer

([1]) Sag C-387/92, Banco Exterior de España mod Ayuntamiento de Valencia, Sml. 1994 I, s. 877, præmis 13; Sag C-200/97, Ecotrade Srl mod Altiforni e Ferriere di Servola SpA, Sml. 1998 I, s. 7907, præmis 34.

([2]) Forenede sager C-52/97 til C-54/97, Viscido og andre mod Ente Poste Italiane, Sml. 1998 I, s. 2629, præmis 13.

([3]) Sag C-200/97, jf. fodnote 40.

▼B

som følge af den specielle kreditorbeskyttelse, og når der tages hensyn til, at statens fortsatte støtte til Olympic Airlines og Olympic Airways Services kun kan skyldes nationale erhvervspolitiske overvejelser snarere end overvejelser hos en markedsøkonomisk kreditor, der søger at få dækket sine tilgodehavender, kan Kommissionen konkludere, at der her er tale om statsmidler, og at foranstaltningen kan tilskrives staten.

(175) På baggrund af ovenstående må det konkluderes, at anvendelsen på en virksomhed af en ordning med en speciel kreditorbeskyttelse af den slags, der er tale om i denne sag, og som »fraviger den almindelige konkursret«, må anses for at give anledning til tildeling af statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1, når det er fastslået, at denne virksomhed

— har haft tilladelse til at videreføre sin økonomiske aktivitet under omstændigheder, hvor en sådan mulighed ville have været udelukket i forbindelse med anvendelsen af den almindelige konkursret, eller

— har nydt fordel af et reelt afkald, helt eller delvist, på det offentliges fordringer, som en anden insolvent virksomhed ikke ville have haft krav på ved anvendelsen af den almindelige konkursret ([1]).

(176) I denne sag bemærker Kommissionen, at med hensyn til den specielle og specifikke kreditorbeskyttelse, der er tilstået Olympic Airways Services og Olympic Airlines, er begge ovenstående kriterier opfyldt. De pågældende selskaber har haft tilladelse til at videreføre deres aktivitet under omstændigheder, hvor en sådan mulighed ville have været udelukket i forbindelse med anvendelsen af den almindelige konkursret. Desuden er det i hele denne beslutning blevet påvist, at staten har ydet de pågældende selskaber flere fordele, som en anden insolvent virksomhed ikke ville have haft krav på ved anvendelsen af den almindelige konkursret.

(177) De pågældende foranstaltninger påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, idet de vedrører selskaber, der driver virksomhed på et liberaliseret marked. Derfor fordrejer de eller truer de med at fordreje konkurrencevilkårene på dette marked, eftersom de er fokuseret på specifikke virksomheder, der konkurrerer med andre EF-erhvervsdrivende.

(178) Under disse omstændigheder konkluderer Kommissionen med hensyn til den specielle kreditorbeskyttelse, der er tilstået Olympic Airways Services og Olympic Airlines, at der er tale om statsstøtte. Da denne støtte aldrig er blevet anmeldt til Kommissionen, er den ulovlig.

([1]) Sag C-295/97 Rinaldo Piaggio (præmis 43).

▼B

7.3. **Støttens forenelighed med fællesmarkedet**

7.3.1. *Forenelighed med fællesmarkedet hvad angår den støtte, der er ydet Olympic Airlines i form af flyleasingydelser, gældshenstand og speciel kreditorbeskyttelse*

(179) Efter at have konkluderet at Olympic Airlines har modtaget statsstøtte siden 2005, skal Kommissionen vurdere foranstaltningerne til fordel for dette selskab med udgangspunkt i traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, hvori der er fastlagt en række undtagelser fra den generelle regel om, at statsstøtteforanstaltninger er uforenelige med fællesmarkedet, jf. artikel 87, stk. 1.

(180) Undtagelserne i traktatens artikel 87, stk. 2, kan ikke anvendes ikke i denne sag, da foranstaltningen ikke har social karakter og ikke gives til enkelte forbrugere, ikke råder bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller andre usædvanlige begivenheder, og ikke skal gavne økonomien i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder, som er påvirket af Tysklands deling.

(181) Artikel 87, stk. 3, indeholder andre undtagelser fra det generelle forbud mod statsstøtte. Undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra b) og d), finder ikke anvendelse i denne sag, da støtten ikke fremmer virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælper en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi og heller ikke fremmer kulturen og bevarelse af kulturarven.

(182) Traktatens artikel 87, stk. 3, litra a) og c), fastlægger undtagelser for støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse. Grækenland er et område, der fuldt ud er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 87, stk. 3, litra a). Imidlertid opfylder støtten ikke kriterierne i de gældende »retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte« ([1]).

(183) Hvad angår undtagelsen i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med hensyn til støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, vil Kommissionen skulle vurdere, om denne bestemmelse kan finde anvendelse på den aktuelle situation. Under denne undersøgelse vil Kommissionen skulle tage hensyn til de gældende retningslinjer vedrørende luftfartssektoren ([2]).

(184) I den sammenhæng er det åbenlyst, at ingen af bestemmelserne i retningslinjerne er opfyldt i denne sag. Det er også åbenlyst, at støtten ikke tager sigte på at kompensere for forpligtelser til offentlig tjeneste i den betydning, der er fastlagt i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, og at den derfor er uforenelig med fællesmarkedet.

([1]) For perioden 2000-2006 (EFT C 74 af 10.3.1998, s. 9), for perioden 2007-2013 (EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13).

([2]) »Anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren« (EFT C 350 af 10.12.1994, s. 5) og »EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne« (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

▼B

7.3.2. *Forenelighed med fællesmarkedet hvad angår den støtte, der er ydet Olympic Airways Services i form af gældshenstand og speciel kreditorbeskyttelse*

(185) Efter at have konkluderet, at Olympic Airways Services også har modtaget ulovlig statsstøtte, skal Kommissionen vurdere foranstaltningen med udgangspunkt i traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, hvori der er fastlagt en række undtagelser fra den generelle regel om, at statsstøtteforanstaltninger er uforenelige med fællesmarkedet, jf. artikel 87, stk. 1.

(186) Undtagelserne i traktatens artikel 87, stk. 2, kan ikke anvendes ikke i denne sag, da foranstaltningen ikke har social karakter og ikke gives til enkelte forbrugere, ikke råder bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller andre usædvanlige begivenheder, og ikke skal gavne økonomien i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder, som er påvirket af Tysklands deling.

(187) Artikel 87, stk. 3, indeholder andre undtagelser fra det generelle forbud mod statsstøtte. Undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra b) og d), finder ikke anvendelse i denne sag, da støtten ikke fremmer virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse eller afhjælper en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi og heller ikke fremmer kulturen og bevarelse af kulturarven.

(188) Traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), fastlægger undtagelser for støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse. Imidlertid opfylder støtten ikke kriterierne i de gældende »retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte«.

(189) Hvad angår undtagelsen i henhold til traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med hensyn til støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, vil Kommissionen skulle vurdere, om denne bestemmelse kan finde anvendelse på den aktuelle situation. Under denne undersøgelse vil Kommissionen skulle tage hensyn til de gældende retningslinjer vedrørende luftfartssektoren ([1]).

(190) I den sammenhæng er det åbenlyst, at ingen af bestemmelserne i retningslinjerne er opfyldt i denne sag. Det er også åbenlyst, at støtten ikke tager sigte på at kompensere for forpligtelser til offentlig tjeneste i den betydning, der er fastlagt i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, og at den derfor er uforenelig med fællesmarkedet.

(191) Kommissionen konkluderer derfor, at Grækenland har ydet statsstøtte, som er uforenelig med fællesmarkedet, til Olympic Airways Services i form af henstand for forsinket og manglende betaling af skat og socialsikringsbidrag og den specielle kreditorbeskyttelse, det har tilstået dette selskab —

([1]) Se fodnote 45.

▼B

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Den græske stats fortsatte henstand til Olympic Airways Services med hensyn til dette selskabs skatte- og socialsikringsgæld til staten, som skønnes at andrage mindst 590,4 mio. EUR, udgør ulovlig statsstøtte til Olympic Airways Services, som er uforenelig med traktaten.

2. Den græske stats fortsatte henstand til Olympic Airlines med hensyn til flyleasingydelser, som skønnes at andrage 137,2 mio. EUR, gæld til Olympic Airways Services og Olympic Aviation, som skønnes at andrage i alt 86,3 mio. EUR, gæld til den græske civile luftfartsmyndighed på 4,5 mio. EUR og skatter til Spatosimo på mindst 38,1 mio. EUR udgør ulovlig statsstøtte til Olympic Airlines, som er uforenelig med traktaten.

3. Den specielle kreditorbeskyttelse, der i kraft af græsk lovgivning er tilstået Olympic Airways Services og Olympic Airlines, udgør ulovlig statsstøtte til begge selskaber, som er uforenelig med traktaten.

Artikel 2

1. Grækenland tilbagesøger den i artikel 1 nævnte støtte fra støttemodtageren.

2. De beløb, der skal tilbagesøges, pålægges renter regnet fra det tidspunkt, hvor støtten blev stillet til støttemodtagerens rådighed, og indtil tilbagebetaling er sket.

3. Disse renter beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 ([1]) som ændret ved forordning (EF) nr. 271/2008 ([2]).

4. Grækenland indstiller med virkning fra vedtagelsen af denne beslutning enhver resterende udbetaling af den i artikel 1 omhandlede støtte.

Artikel 3

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 1 nævnte støtte iværksættes omgående og effektivt.

2. Grækenland sikrer, at denne beslutning efterkommes senest fire måneder efter datoen for meddelelsen af beslutningen.

Artikel 4

1. Senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning fremsender Grækenland følgende oplysninger til Kommissionen:

a) det samlede beløb (hovedstol og renter), der skal tilbagesøges fra støttemodtageren

b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er iværksat og planlagt for at efterkomme denne beslutning

([1]) EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1.
([2]) EUT L 82 af 25.3.2008, s. 1.

▼B

c) dokumenter, som viser, at støttemodtageren er blevet pålagt at tilbagebetale støtten.

2. Grækenland underretter løbende Kommissionen om resultaterne af gennemførelsen af de nationale foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til denne beslutning, indtil den i artikel 1 omhandlede støtte er fuldstændig tilbagebetalt. Grækenland forelægger på Kommissionens anmodning straks oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er iværksat og planlagt for at efterkomme denne beslutning. Grækenland forelægger også udførlige oplysninger om de støttebeløb med renter, der allerede er tilbagebetalt af støttemodtageren.

Artikel 5

Grækenland suspenderer straks alle yderligere betalinger af støtte til Olympic Airways Services og Olympic Airlines.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Den Hellenske Republik.