Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 17. September 2008

über die staatliche Beihilfe C 61/07 (ex N 71/07) — Griechenland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 5073)

(Nur der griechische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

►**C1** (2010/459/EG) ◄

(ABl. L 222 vom 24.8.2010, S. 62)

Berichtigt durch:

►**C1** Berichtigung, ABl. L 231 vom 1.9.2010, S. 7 (2010/459/EG)

▼B

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 17. September 2008

über die staatliche Beihilfe C 61/07 (ex N 71/07) — Griechenland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 5073)

(Nur der griechische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

►C1 (2010/459/EG) ◄

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2007 unterrichtete die Kommission Griechenland über ihren Beschluss zur Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag im Hinblick auf bestimmte Finanzströme und Übertragungen, die Fragen aufwarfen hinsichtlich etwaiger staatlicher Beihilfen im Zusammenhang mit der Finanzierung und den Tätigkeiten von Olympic Airways Services SA und Olympic Airlines SA.

(2) Am 14. Januar 2008 beantragte Griechenland eine Verlängerung der Erwiderungsfrist, die von der Kommission gewährt wurde. Griechenland übermittelte seine Stellungnahme am 13. Februar 2008.

(3) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([2]). Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den fraglichen Maßnahmen binnen eines Monats nach der Veröffentlichung auf.

(4) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von Beteiligten. Sie leitete diese Stellungnahmen mit elektronischer Post vom 9. April 2008 an Griechenland weiter. Griechenland wurde Gelegenheit gegeben, sich zu diesen Stellungnahmen zu äußern, und übermittelte der Kommission seine Bemerkungen mit elektronischer Post vom 13. Mai 2008.

([1]) ABl. C 50 vom 23.2.2008, S. 13.
([2]) Siehe Fußnote 1.

▼B

2. SACHVERHALT

2.1. Die Beteiligten

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA ist der gegenwärtige Name des Unternehmens, das zuvor als Olympic Airways SA bekannt war ([1]). Das Unternehmen ist hauptsächlich im Bereich der Bodenabfertigung sowie der Instandhaltung von Luftfahrzeugen und der technischen Dienste in Griechenland tätig, betreibt aber keine Luftfahrzeuge. Es befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA nahm seinen Betrieb im Dezember 2003 auf und entstand aus der Flugbetriebssparte von Olympic Airways. Das Unternehmen führt Linienflüge innerhalb Griechenlands auf Strecken innerhalb der EU und Interkontinentalstrecken durch. Es befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz ([2]).

2.2. Die geprüften Maßnahmen

(7) In dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens wurden die folgenden vier Maßnahmen geprüft:

— mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airways Services SA durch Stundung von Schulden: Die Hellenische Republik hat Olympic Airways Services SA durch fortgesetzte Stundung von Schulden bei Steuern und Sozialabgaben seit Januar 2005 möglicherweise unrechtmäßige und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfen gewährt ([3]);

— mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airways Services SA durch per Schiedsspruch gewährte Entschädigungen: Die Hellenische Republik hat Olympic Airways Services SA durch Zahlungen im Zusammenhang mit einer Reihe von Schiedssprüchen möglicherweise unrechtmäßige und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfen gewährt. Diese Schiedssprüche betreffen eine Reihe von Schadensersatzklagen, die das Unternehmen gegen den Staat angestrengt hatte;

— mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airlines SA: Die Hellenische Republik hat möglicherweise unrechtmäßige und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfen gewährt, die im Zusammenhang mit Leasing-Zahlungen für Luftfahrzeuge und dem Verzicht auf die

([1]) Olympic Airways SA wurde offiziell in Olympic Airways — Services SA umbenannt. Eine entsprechende Änderung des Gesellschaftsvertrags von Olympic Airways SA wurde am 19. Februar 2004 im griechischen Amtsblatt Nr. 1485/19.2.2004, Ausgabe SA, veröffentlicht. Die Änderung betraf die Bestimmung von Artikel 1, auf dessen Grundlage das Unternehmen in „Olympic Airways — Services SA“ umbenannt wurde, ferner wurde seine Lebensdauer auf 46 Jahre festgesetzt, d. h. bis zum 31.12.2049 einschließlich. Die Änderung betraf auch die Bestimmung von Artikel 2. Hauptziele des Unternehmens sind Bodenabfertigung, Instandhaltung, Überholung von Triebwerken und Luftfahrzeugen, Vertretungs- und Agenturtätigkeiten für Luftfahrtunternehmen usw. In diesem Beschluss bezeichnet der Begriff „Olympic Airways“ sowohl „Olympic Airways SA“ bis Februar 2004 als auch „Olympic Airways — Services SA“ danach.

([2]) Am 14. September 2005 verabschiedete die Kommission eine endgültige negative Entscheidung (2005/2706/EG — noch nicht veröffentlicht) zur staatlichen Beihilfe der Hellenischen Republik zugunsten von Olympic Airways und Olympic Airlines.

([3]) Die Entscheidung von 2005 berücksichtigte nur Beihilfen für Olympic Airways bis einschließlich Dezember 2004.

▼B

Rückzahlung von Forderungen (einschließlich Steuern und Sozialabgaben) an das verschuldete Staatsunternehmen seit Juni 2005 stehen ([1]);

— mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airways Services SA und Olympic Airlines durch besonderen Schutz vor Gläubigern: Privaten Gläubigern wird damit die Möglichkeit genommen, gegen die beiden Unternehmen in Griechenland oder anderswo rechtliche Schritte zu unternehmen oder einzelne bzw. kollektive Vollstreckungsmaßnahmen (einschließlich gerichtlicher Verfügungen und Sicherungsmaßnahmen) zu erwirken. Keinem anderen Unternehmen in Griechenland wird ein derartiger Schutz gewährt. Um einen derartigen Schutz vor Gläubigern zu erhalten, müsste ein anderes Unternehmen in Griechenland Konkurs anmelden.

(8) Die mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airways Services durch per Schiedsspruch gewährte Entschädigungen erfordert eine weitere und genauere Prüfung. Sie wird daher von dem vorliegenden Beschluss ausgenommen und Gegenstand eines späteren Beschlusses der Kommission sein.

2.2.1. *Von Olympic Airways Services seit Dezember 2004 geschuldete Steuern und Sozialabgaben*

(9) In ihrer Entscheidung von 2005 stellte die Kommission fest, dass der Staat systematisch die fälligen Steuern und Sozialabgaben von Olympic Airways nicht eintrieb, sondern diese Schulden vielmehr gegenüber dem Unternehmen „bestätigte“, ohne Maßnahmen zur Eintreibung dieser Forderungen zu ergreifen. Im Laufe der Zeit leistete das Unternehmen Teilzahlungen in Raten ([2]). In ihrer Entscheidung von 2005 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass Olympic Airways durch seine verspätete oder teilweise Zahlung von Steuern und Sozialabgaben auf Kosten des Staates ein Cashflow-Vorteil entstand.

(10) In Artikel 3 ihrer Entscheidung von 2005 verpflichtete die Kommission Griechenland, unverzüglich alle weiteren Beihilfezahlungen an Olympic Airways und Olympic Airlines auszusetzen. Die Kommission ersuchte die griechischen Behörden mehrfach ([3]), ihr Angaben dazu zumachen, wie sie diesem Teil der Entscheidung nachgekommen war. Außerdem sollte Griechenland den Dienststellen der Kommission mitteilen, welche Steuern und Sozialabgaben das Unternehmen an den Staat gezahlt hatte. Ungeachtet dieser wiederholten Aufforderungen haben die griechischen Behörden keine angemessenen Angaben vorgelegt.

(11) Während den Dienststellen der Kommission keine Angaben oder Nachweise übermittelt wurden, dass die betreffenden Unternehmen ihre Steuern und Sozialabgaben vollständig und fristgerecht zahlen, deuten die Informationen, die der Kommission und den europäischen Gerichten von den griechischen Behörden vorgelegt wurden, vielmehr darauf hin, dass die beiden Unternehmen Olympic Airways Services und Olympic Airlines nicht in der Lage sind, ihre stetig anwachsenden Schulden gegenüber dem Staat zu begleichen.

([1]) Die Entscheidung von 2005 berücksichtigte nur Beihilfen für Olympic Airlines bis einschließlich Mai 2005.

([2]) Zum Beispiel leistete Olympic Airways im Zeitraum 2003-2004 Zahlungen in Höhe von 7,7 Mio. EUR aufgrund einer Vergleichsvereinbarung für die Jahre vor 2003.

([3]) Schreiben der Kommission vom 25. August 2006 (Ref. D (2006) 217009) und vom 16. Juli 2007 (Ref. D (2007) 313288).

▼B

(12) Mit Schreiben vom 30. Oktober 2006 ([1]) übermittelten die griechischen Behörden den Dienststellen der Kommission das Schreiben eines „unabhängigen Sachverständigen“ namens „Progressive Finance“ zur Finanzlage von Olympic Airways. Der Sachverständige stützte sich auf die Bilanz von 2004 (die der Kommission nicht vorliegt) und den Cashflow von 2006. Der Sachverständige kam aufgrund der ihm vorliegenden Informationen zu dem Schluss, dass die schlechte Finanzlage des Unternehmens in direktem Zusammenhang zu seinen Verpflichtungen gegenüber den Steuer- und Sozialbehörden sowie den ausstehenden Fragen staatlicher Beihilfen stehe. „Progressive Finance“ kam aufgrund des Cashflows 2006 auch zu dem Schluss, dass das Unternehmen nicht als kreditwürdig anzusehen und nicht in der Lage sei, ein Darlehen zur Rückzahlung der in der Entscheidung von 2005 festgestellten staatlichen Beihilfe aufzunehmen und zu bedienen.

(13) Ferner wurde Olympic Airways in Kontext der Rechtssache T-423/05 R vom Präsidenten des Gerichts erster Instanz aufgefordert, dem Gericht Angaben über seine Fähigkeit zur Rückzahlung der von der Kommission festgestellten staatlichen Beihilfe und über seine Verschuldung vorzulegen.

(14) Mit Schreiben vom 27. November 2006 übermittelte das Unternehmen dem Gericht einen Bericht der unabhängigen Prüfungsgesellschaft, in dem die Möglichkeit einer ratenweisen Beihilferückzahlung untersucht und außerdem die Beihilfe bewertet wurde, die nach den negativen Entscheidungen der Kommission von 2002 und 2005 zurückgezahlt worden war.

(15) Nach den Berechnungen des Sachverständigen von Olympic Airways (PwC) belaufen sich die aufgrund der Entscheidung von 2005 zurückzuzahlenden Beträge auf 411 Mio. EUR, die nach Auffassung des Sachverständigen in 48 Monatsraten zurückgezahlt werden könnten; was die geschuldeten Sozialabgaben betrifft, so könnten diese bei entsprechenden legislativen Änderungen auf 96 Raten verteilt werden. Wie der Sachverständige allerdings einräumt, führt die Analyse der Cashflows von Olympic Airways in der vom Unternehmen vorgelegten Form (aus Zeitgründen war es nicht möglich, diese einer ausführlichen Prüfung im Hinblick auf Genauigkeit und Vollständigkeit zu unterziehen) zu dem Schluss, dass eine vollständige oder teilweise Rückzahlung der Beträge nicht möglich ist.

(16) Nach der Aufnahme ihres Prüfungsverfahrens gelangte die Kommission zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass die in Artikel 3 der Entscheidung von 2005 enthaltene Verpflichtung zur Aussetzung aller weiteren Zahlungen an Olympic Airways nicht eingehalten wurde. Ferner kam die Kommission zu dem vorläufigen Ergebnis, dass Olympic Airways seine Steuern und Sozialabgaben nicht vollständig und nicht fristgerecht zahlt und nicht einmal in der Lage ist, seine vorhandenen Schulden zu begleichen, und dass nur eine Stundung von Seiten des Staates dieses Verhalten möglich macht.

2.2.2. *Staatliche Beihilfen für Olympic Airlines seit 2005*

(17) In ihrer Entscheidung von 2005 kam die Kommission zu der Erkenntnis, dass die staatlichen Beihilfen für Olympic Airlines aufgrund des Einvernehmens zwischen Olympic Airways und Griechenland zustande kamen, das Sub-Leasing von Luftfahrzeugen durch Olympic Airlines zu Sätzen unter denen der Haupt-Leasingverträge zu akzeptieren …

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

▼B

(18) Die Hellenische Republik ([1]) bestritt nicht, dass der Staat und Olympic Airways die betreffenden Luftfahrzeuge zu Sätzen an Olympic Airlines untervermietet hatten, die unter den ursprünglichen Sätzen lagen, schloss sich aber nicht der Bewertung an, dass dies eine staatliche Beihilfe darstelle. Die Hellenische Republik argumentierte, dass Olympic Airlines den Marktpreis für diese Untervermietungen zahle und daher keinen Vorteil daraus ziehe.

(19) Wie bereits erwähnt, wird Griechenland in Artikel 3 der Entscheidung von 2005 verpflichtet, unverzüglich alle Beihilfezahlungen auszusetzen. Auf die wiederholten Erinnerungen seitens der Kommission ([2]), „unverzüglich alle weiteren Beihilfezahlungen an Olympic Airways und Olympic Airlines auszusetzen“, sowie Aufforderungen, ihr Informationen vorzulegen, dass Olympic Airlines derzeit die Zahlungen der Haupt-Leasingverträge für die in der Entscheidung von 2005 bezeichneten angemieteten Luftfahrzeuge leistet oder geleistet hat, haben die griechischen Behörden nicht reagiert.

(20) Betreffend die finanzielle Lage von Olympic Airlines hat die Kommission Griechenland ersucht, ihr Informationen zur aktuellen finanziellen Situation von Olympic Airlines und zu ihrem aktuellen Betrieb zu übermitteln. Die von den griechischen Behörden vor Eröffnung des Verfahrens gelieferten Informationen haben bei der Kommission Bedenken hervorgerufen. Der Kommission ist nicht klar, wie das Unternehmen seinen täglichen Betrieb finanziert und mit seinen Verlusten umgeht. Die Kommission äußerte Zweifel, ob das Unternehmen seine Steuern und Sozialabgaben vollständig und fristgerecht an den Staat abführt, oder ob ihm diese Kosten vom Staat gestundet werden.

(21) In ihrem Eröffnungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass Olympic Airlines zwar seinen Betrieb im Dezember 2003 mit geringen oder gar keinen Schulden aufgenommen hatte ([3]), dass jedoch bereits 2004 Betriebsverluste von 94,5 Mio. EUR bei einem Umsatz von 616,7 Mio. EUR und im gleichen Jahr Nettoverluste vor Steuern in Höhe von 87,1 Mio. EUR aufgelaufen waren. Im Jahr 2005 meldete Olympic Airlines einen Nettoverlust von 123,7 Mio. EUR ([4]) bei Einnahmen von 643 Mio. EUR für 2005 ([5]). Die Medien hatten ausführlich berichtet ([6]), dass die Verluste des Unternehmens im Jahr 2006 über 120 Mio. EUR lagen. Olympic Airlines sind somit, seit das Unternehmen seinen Betrieb im Dezember 2003 aufgenommen hat, in den ersten drei Jahren seiner Tätigkeit Verluste in Höhe von über 330 Mio. EUR entstanden.

2.2.3. *Mögliche staatliche Beihilfe für Olympic Airways Services SA und Olympic Airlines SA durch besonderen Schutz vor Gläubigern*

(22) Gemäß Artikel 22 des Gesetzes Nr. 3404/05 ([7]) dürfen bis einschließlich 28. Februar 2006 in Bezug auf Olympic Airlines S.A., Olympic Airways — Services S.A., Olympic Aviation S.A., ihre Vermögensgegenstände oder Teile ihrer Vermögensgegenstände,

([1]) Schreiben vom 16. November 2006
([2]) Schreiben vom 25. August 2006 (Ref. D (2006) 217009) und vom 16. Juli 2007 (Ref. D (2007) 313288).
([3]) Die gesamten langfristigen Schulden verblieben bei Olympic Airways, und von den Steuern, Sozialabgaben, und anderen Abgaben, die gegenüber dem griechischen Staat fällig waren, wurden nur die Verbindlichkeiten eines Monats auf Olympic Airlines übertragen.
([4]) Quelle: Reuters, 20. Dezember 2006
([5]) Offenbar hat das Unternehmen seit Dezember 2003 keinen geprüften Abschluss veröffentlicht.
([6]) Quelle: Kathimerini, 21. September 2007
([7]) Verordnung über Angelegenheiten betreffend universitäre und technologische Bereiche innerhalb der höheren Bildung und sonstige Bestimmungen (Griechisches Amtsblatt A 260)

▼B

die für diese Vermögensgegenstände notwendig oder von Nutzen sind, keine rechtlichen Schritte unternommen oder einzelne bzw. kollektive Vollstreckungsmaßnahmen (einschließlich gerichtlicher Verfügungen und Sicherungsmaßnahmen) erwirkt werden; alle anhängigen rechtlichen Schritte und die Folgen solcher Maßnahmen werden für den oben genannten Zeitraum ausgesetzt. Der griechische Staat ist von diesen Beschränkungen ausgenommen. Die Gültigkeit dieser Bestimmung wurde dreimal verlängert, zunächst bis zum 31. Oktober 2006 ([1]), dann bis zum 31. Oktober 2007 ([2]) und schließlich bis zum 31. Oktober 2008.

(23) Diese Bestimmung verhinderte effektiv die Durchsetzung von Urteilen — in Griechenland oder im Ausland — gegen jedes Unternehmen der Olympic-Gruppe. Durch dieses Gesetz werden die genannten Unternehmen einseitig vor der Erfüllung ihrer gerichtlich festgestellten Verpflichtungen geschützt, die Verfahren zur Durchsetzung solcher Verpflichtungen werden blockiert und Vorsorgemaßnahmen unmöglich gemacht.

(24) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass Olympic Airways und die übrigen Unternehmen der Gruppe somit aufgrund dieser Bestimmung eine Vorzugsbehandlung erfahren, die ihnen einen rechtlichen Schutz verschafft, der anderen einheimischen oder ausländischen Luftfahrtunternehmen und sonstigen Unternehmen nicht zuteil wird. Um einen derartigen Schutz vor Gläubigern zu erhalten, müsste ein anderes Unternehmen in Griechenland Konkurs anmelden.

2.3. **Erste Prüfung durch die Kommission**

2.3.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

2.3.1.1. Von Olympic Airways Services seit Dezember 2004 geschuldete Steuern und Sozialabgaben

(25) Bei der Aufnahme des Prüfungsverfahrens kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Stundung der von Olympic Airways Services seit Januar 2005 aufgelaufenen Schulden an Steuern und Sozialabgaben eindeutig als Gewährung staatlicher Mittel zugunsten eines Unternehmens anzusehen ist, das sich im Wettbewerb mit anderen Unternehmen befindet, und somit eine staatliche Beihilfe vorliegt.

2.3.1.2. Staatliche Beihilfen für Olympic Airlines seit 2005

(26) Bei der Aufnahme des Prüfungsverfahrens kam die Kommission zu dem Schluss, dass die vermuteten geringeren Leasing-Zahlungen für Luftfahrzeuge und die Nichteintreibung von Schulden gegenüber dem Staat (einschließlich Steuern und Sozialabgaben) zugunsten von Olympic Airlines seit Mai 2005 als Gewährung staatlicher Mittel zugunsten bestimmter Unternehmen anzusehen sind, die sich im Wettbewerb mit anderen Unternehmen befinden, und somit eine staatliche Beihilfe vorliegt.

2.3.1.3. Staatliche Beihilfe durch besonderen Schutz vor Gläubigern

(27) Die Kommission kam ferner zu dem Schluss, dass der beiden Unternehmen gewährte besondere Schutz vor Gläubigern einem Insolvenzschutz vergleichbar ist. Nach der diesbezüglichen ständigen Rechtsprechung ([3]) sind von den Mitgliedstaaten getroffene

([1]) Artikel 28 des Gesetzes Nr. 3446/2006 (Griechisches Amtsblatt A 49 vom 10.3.2006).
([2]) Artikel 35(B) des Gesetzes Nr. 3492/2006 (Griechisches Amtsblatt A 210 vom 5.10.2006).
([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA gegen International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

Regelungen, die von den allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften zugunsten eines Unternehmens abweichen, als Gewährung einer staatlichen Beihilfe anzusehen, wenn feststeht, dass diesem Unternehmen erlaubt worden ist, seine wirtschaftliche Tätigkeit unter Umständen fortzusetzen, unter denen dies bei Anwendung der allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen gewesen wäre, oder dass ihm weitere staatliche Vergünstigungen gewährt worden sind.

2.3.2. *Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt*

(28) Bei der Aufnahme des Prüfungsverfahrens äußerte die Kommission außerdem ernsthafte Zweifel, ob die öffentlichen Mittel, die Olympic Airways Services durch die Stundung von Schulden (einschließlich Steuern und Sozialabgaben) vermutlich gewährt wurden, und der besondere Schutz vor Gläubigern als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können, da offensichtlich keine der Ausnahmen vom grundsätzlichen Verbot staatlicher Beihilfen anwendbar war.

(29) In ähnlicher Weise äußerte die Kommission ernsthafte Zweifel, ob die öffentlichen Mittel, die Olympic Airlines durch die Stundung von Schulden (einschließlich Steuern und Sozialabgaben) und ermäßigte Leasing-Zahlungen für Luftfahrzeuge vermutlich gewährt wurden, sowie der besondere Schutz vor Gläubigern als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können, da offensichtlich keine der Ausnahmen vom grundsätzlichen Verbot staatlicher Beihilfen anwendbar war.

3. STELLUNGNAHME GRIECHENLANDS

(30) Die Hellenische Republik hob zu Anfang ihrer Stellungnahme hervor, dass es wichtig sei, Klarheit zu schaffen über den Zeitraum, auf den sich die derzeitige Prüfung erstreckt. Bei der Eröffnung des Verfahrens wurde festgelegt, dass die Prüfung für Olympic Airways den Zeitraum ab Dezember 2004 und für Olympic Airlines den Zeitraum ab Mai 2005 abdeckt. Die Hellenische Republik nimmt darauf Bezug und weist darauf hin, dass z. B. die Summe von 12 267 250 EUR (Kapital plus Zinsen), die in der dritten Zeile der Tabelle von Randnr. 138 der Entscheidung von 2005 erscheint, Schulden von Olympic Airways — Services S.A. vom 9. März 2005 betrifft, die Schulden gegenüber den Steuerbehörden waren. Nach Auffassung der griechischen Behörden müsste die derzeitige Prüfung der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zu dem Datum ansetzen, an dem die Entscheidung von 2005 veröffentlicht wurde (14. September 2005).

(31) Ferner gab die Hellenische Regierung an, dass sie die Beihilfe für den durch die Entscheidung von 2005 abgedeckten Zeitraum bereits wieder eingezogen habe. Mit Schreiben vom 21. November 2007 unterrichtete die Hellenische Republik die Kommission, dass sie der Entscheidung von 2005 in vollem Umfang nachgekommen sei.

3.1. **Von Olympic Airways Services seit Dezember 2004 geschuldete Steuern und Sozialabgaben**

(32) Zu diesem Punkt behauptet die Hellenische Republik, dass das Unternehmen von Steuern und Sozialabgaben freigestellt ist und über ein entsprechendes Dokument verfügt. Das bedeutet, dass der griechische Staat keinen Anspruch gegen das Unternehmen erheben kann, dem das Unternehmen unmittelbar nachkommen müsste. Das Unternehmen ist nicht verpflichtet, Schulden gegenüber den Steuerbehörden unverzüglich zu begleichen, die unbezahlt bleiben, weil das Unternehmen mit Erfolg Rechtsbehelfe

▼B

eingelegt hat und entsprechende Urteile der zuständigen nationalen Gerichte ergangen sind. Es besteht kein Anspruch auf fällige Schulden seitens der Zivilluftfahrtbehörde gegenüber Olympic Airways Services. Bestimmte ältere Schulden von Olympic Airways Services beim IKA-Fonds (soziale Sicherheit) werden in monatlichen Raten getilgt, gemäß den allgemein anwendbaren Bestimmungen des Gesetzes Nr. 3518/2006. Griechenland erklärt daher, es bestehe keine „fortgesetzte Stundung“ durch den griechischen Staat in Bezug auf die angeblich nicht gezahlten Schulden.

(33) Die Hellenische Republik räumte ein, dass die Verspätung des Unternehmens bei der Veröffentlichung ihrer Abschlüsse nicht mit ihren Verpflichtungen nach nationalem Recht in Einklang steht. Sie teilte der Kommission jedoch mit, sie habe bereits durch geeignete Maßnahmen sichergestellt, dass in dieser Angelegenheit gehandelt wird. Der Vorstand von Olympic Airways Services hat bereits einen Beschluss zur Benennung einer Prüfungsgesellschaft getroffen, um die Abschlüsse des Unternehmens auf den letzten Stand zu bringen. Das Unternehmen hat bereits Entwürfe der Abschlüsse für die Jahre 2004 bis 2006 erstellt. Das Unternehmen hat für 2007 eine Abschlussschätzung erstellt, um einen Eindruck von seiner Finanzlage in diesem Jahr zu vermitteln.

(34) Aus den Entwürfen der Abschlüsse für den Zeitraum 2004-2006 ergibt sich, dass das Unternehmen Ende 2006 beim Eigenkapital mit […]* (*) Mio. EUR in den roten Zahlen steckte und bei Steuern und Sozialabgaben Schulden in Höhe von 1 098 Mio. EUR verzeichnete. Ende 2007 hatte das Unternehmen seine Eigenkapitallage jedoch erheblich verbessert: das Eigenkapital steht nun bei […]* Mio. EUR. Die Schulden bei Steuern, Abgaben und Sozialabgaben belaufen sich jetzt auf […]*Mio. EUR.

(35) Nach den vorgelegten Informationen (d.h. Schätzungen des Unternehmens) lassen sich die Schulden gegenüber dem Staat und den Sozialbehörden am 31.12.2007 wie folgt aufschlüsseln:

(in Mio. EUR)

	Schulden von Olympic Airways Services	Beträge	Insgesamt
Schulden an Sozialabgaben	Betrag der alten Schulden beim IKA-Fonds, die in monatlichen Raten getilgt wurden	[…]*	
Schulden an Sozialabgaben	Nicht fällige Schulden von Olympic Airways Services für den Monat Dezember und den Weihnachtsbonus (zahlbar bis Ende Februar 2008)	[…]*	
Schulden an Sozialabgaben			[…]*
Steuern und Abgaben	Bestätigte Schulden gegenüber der Steuerbehörde FABE, die aufgrund erfolgreich eingelegter Rechtsbehelfe ausgesetzt wurden (aufgrund der Steuerprüfungen bis zum 30.4.2007)	[…]*	

(*) Geschäftsgeheimnis.

▼B

(in Mio. EUR)

	Schulden von Olympic Airways Services	Beträge	Insgesamt
	Schätzungen von Olympic Airways Services zu den Steuern und Geldbußen von Mai bis Dezember 2007	[…]*	
Steuern und Abgaben			[…]*
Insgesamt (alle)			[…]*

(36) Was die Schulden an Sozialabgaben betrifft, so hat Olympic Airways Services alle Schulden beim IKA-Fonds bezahlt und hat Regelungen zur Tilgung der alten Schulden für den Zeitraum bis einschließlich 31.10.2006 gemäß Gesetz 3518/2006 getroffen. Aus Gründen der Rechnungslegung werden für das Unternehmen in der Abschlussschätzung 2007 Verbindlichkeiten ausgewiesen, deren Gesamtbetrag sich aus dem Betrag der Schuldentilgungsfazilität am 31.12.2007 und den Beiträgen für den Monat Dezember und dem Weihnachtsbonus für 2007 zusammensetzt.

(37) Die Hellenische Republik hat hinsichtlich der Rückzahlungsfazilität für alte Schulden von Olympic Airways Services beim IKA-Fonds und der Rückzahlung in monatlichen Raten darauf hingewiesen, dass sowohl nach Gemeinschaftsrecht als nach der Rechtsprechung die Rückzahlung von Schulden an den Staat nach den Bestimmungen des nationalen Rechts zu erfolgen hat. Dies steht in Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht, wobei der spezifische Rechtsrahmen dafür sorgt, es nicht zu Diskriminierungen zwischen Schuldnern kommt. In diesem Zusammenhang zitiert die Hellenische Republik auch die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Maßnahmen im Bereich der direkten Unternehmenssteuerung ([1]), in der die Kommission ausführt, dass steuerliche Maßnahmen, die allen Wirtschaftsteilnehmern im Gebiet eines Mitgliedstaats zugute kommen, grundsätzlich allgemeine Maßnahmen darstellen.

(38) In diesem Falle werden die Verfahren zur Tilgung alter Schulden beim IKA-Fonds, die im nationalen Recht enthalten sind, ohne Diskriminierung und in Einklang mit dem allgemeinen Rechtsrahmen für die Rückzahlung von Schulden an den Staat auf alle Schuldner angewendet. Nach Auffassung Griechenlands liegt daher kein spezifischer Charakter und folglich auch kein Verstoß gegen Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag vor.

(39) Was die Steuerschulden von Olympic Airways Services angeht, so hat das Unternehmen alle bestätigten Schulden an die Steuerbehörde (FABE und FAEE) zurückgezahlt — mit Ausnahme der Schulden, für die es bei griechischen Gerichten erfolgreich Rechtsbehelf eingelegt hatte. Somit stehen nur noch Schulden offen, die nach nationalem Recht nicht fällig und zahlbar sind.

(40) In der Abschluss-Schätzung 2007 werden bei den Steuerschulden des Unternehmens alle Beträge ausgewiesen, die in der genannten Tabelle für das Jahr 2007 erscheinen. Insgesamt belaufen sich diese Beträge (plus Bußen und Zuschläge) auf […]* Mio. EUR. Die Hellenische Republik erklärt jedoch, dass das

([1]) ABl. C 384 vom 10.12.1998, S. 3.

▼B

Unternehmen nicht verpflichtet ist, dem griechischen Staat die genannten Schulden jetzt zurückzuzahlen, da das Unternehmen in dieser Angelegenheit erfolgreich Rechtsbehelf eingelegt hat.

(41) Darüber hinaus enthält die Abschlussschätzung 2007 eine Schätzung des Unternehmens über wahrscheinliche Schulden in Höhe von […]* Mio. EUR.

(42) In diesem Zusammenhang ersucht die Hellenische Republik die Kommission um Unterscheidung zwischen a) den Schulden, die für Zwecke der Kostenrechnung in den Büchern des Unternehmens erscheinen, und b) den derzeit an den griechischen Staat gemäß den allgemein anwendbaren Bestimmungen des nationalen Rechts zahlbaren Schulden. Etwaige Prüfungen der Kommission im Zusammenhang mit diesem Verfahren könnten sich nur auf die letztgenannten Schulden beziehen.

(43) Aus von der Hellenischen Republik vorgelegten Informationen ergibt sich nach ihrer Auffassung, dass in diesem Fall keine staatlichen Mittel im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag geflossen sind, und dass Olympic Airways Services erst Recht keine Vorzugsbehandlung gewährt wurde.

3.2. **Staatliche Beihilfen für Olympic Airlines ab 2005**

(44) Zur Untervermietung von Luftfahrzeugen an Olympic Airlines durch Olympic Airways Services und den griechischen Staat erklären die griechischen Behörden, dass Olympic Airlines finanziell in der Lage war, Operating Lease-Verträge direkt mit Marktakteuren abzuschließen, und dass Olympic Airlines zu keinem Zeitpunkt durch den Abschluss von Operating Lease-Verträgen begünstigt war, da diese Verträge zu marktüblichen Sätzen abgeschlossen wurden und somit keine versteckten staatlichen Beihilfen enthielten.

(45) Durch die Entscheidung für Olympic Airlines habe Olympic Airways Services genauso gehandelt, wie jeder andere Privatinvestor in der gleichen Lage auch gehandelt hätte, denn es gelang dem Unternehmen nicht nur, seine monatlichen Verluste möglichst effizient zu verringern, sondern es stellte auch sicher, dass die Verluste zeitlich begrenzt waren, da Olympic Airlines seine Absicht erklärt hatte, neu verhandeln und die Haupt-Leasingverträge zu übernehmen.

(46) Die Hellenische Republik unterstrich auch, dass die Leasing-Zahlungen von Olympic Airlines für Operating Sublease-Verträge nicht mit Leasing-Zahlungen für Finance Lease-Verträge verglichen werden sollten, was die Kommission ihrer Auffassung nach irrtümlich getan hatte. Dabei handelt es sich nämlich um völlig verschiedene Arten von Leasing-Verträgen.

(47) Zu den Schulden von Olympic Airlines bei Steuern und Sozialabgaben erklärt die Hellenische Republik, dass keine Stundung von Nichtzahlungen vorliegt, vielmehr hat Olympic Airlines seine Schulden bei Sozialabgaben völlig beglichen. Was die Steuerschulden des Unternehmens angeht, so stellt die Zahlungsverzögerung bei lediglich einem Teil der Steuerschulden gegenüber dem griechischen Staat für einen begrenzten Zeitraum seit der Entscheidung von 2005 keine „fortgesetzte Stundung“ seitens des griechischen Staates dar. Der griechische Staat hat nach eigenen Angaben bereits alle nach nationalem Recht notwendigen Maßnahmen getroffen, um den größten Teil der Ausstände des

▼B

Unternehmens zu bestätigen und dann einzutreiben. Ferner hat das Unternehmen bereits einen Antrag auf Rückzahlung seiner bestätigten Steuerschulden in 48 Raten nach den allgemein anwendbaren Bestimmungen des nationalen Rechts eingereicht.

3.2.1. *Untervermietung von Luftfahrzeugen (Sub-Leasing)*

(48) Die Untervermietung der Luftfahrzeuge zu geringeren Sätzen als denen der Haupt-Leasingverträge stellt keine staatliche Beihilfe dar, weil es keine Vorzugsbehandlung von Olympic Airlines gab und das Unternehmen auch sonst keinerlei Vorteile erhielt, die ihm angesichts der Marktbedingungen nicht auch ohnehin zugänglich gewesen wären. Nach Auffassung der griechischen Behörden hat die Kommission es versäumt, die Höhe der Leasingzahlungen unter dem Blickwinkel eines marktwirtschaftlich handelnden Investors zu prüfen, und hat eine ungeeignete Methode verwendet, indem sie die Differenz zwischen dem Haupt-Leasingvertrag und dem Unter-Leasingvertrag für das Luftfahrzeug berücksichtigte, anstatt zu prüfen, ob der Unter-Leasingvertrag zu marktüblichen Sätzen zustande kam.

3.2.2. *Finance Leases und Operating Leases*

(49) Die Hellenische Republik betrachtet es eindeutig als Fehler, dass die Kommission nicht zwischen Finance und Operating Leases unterschieden hat.

(50) Erstens verweist die Hellenische Republik darauf, dass von den durch Olympic Airlines geleasten Luftfahrzeugen vier Maschinen des Typs A340-300 per Untervertrag von Olympic Airways Services angemietet waren, das diese Luftfahrzeuge seinerseits auf der Basis von Finance Leases erworben hatte. Ab Dezember 2004 trat der griechische Staat in den genannten Finance Leases an die Stelle von Olympic Airways Services, zunächst für das erste Paar, ab April 2005 für das zweite Paar. Danach wurden die Luftfahrzeuge durch den griechischen Staat an Olympic Airlines untervermietet.

(51) Griechenland führt aus, dass bei der Finance Lease die Risiken und der Nutzen aus dem Besitz eines Vermögenswertes effektiv übertragen werden (der Titel kann letztendlich übertragen werden, dies muss aber nicht geschehen). In der Realität entspricht das einem Kauf, vorbehaltlich der Zahlung des Preises in Raten. Als Operating Lease gelten alle Leasingverhältnisse, bei denen es sich nicht um eine Finance Lease handelt. Folglich entspricht die Leasingzahlung im Rahmen einer Finance Lease dem Betrag der Rate zur Rückzahlung des Luftfahrzeugwertes, wobei der Leasingnehmer am Ende des Leasing-Vertrags Eigentümer des Luftfahrzeugs ist. Die monatlichen Leasingzahlungen des griechischen Staates für die Luftfahrzeuge an die Leasinggeber werden 2011 enden, wenn die Luftfahrzeuge ganz in seinen Besitz übergehen.

(52) Die Entscheidung des griechischen Staates, die Luftfahrzeuge zu Sätzen unter denen der Finance Lease-Verträge im Rahmen des Hauptvertrags unterzuvermieten, stellen keine staatliche Beihilfe an Olympic Airlines dar, weil a) die unterschiedliche Natur der beiden Arten von Verträgen dies rechtfertigt und b) die Leasingzahlungen im Rahmen der Operating Lease-Unterverträge den marktüblichen Leasingraten für ähnliche Luftfahrzeuge zum Zeitpunkt der Vertragsabschlüsse entsprechen.

(53) Es ist daher logisch, dass die Zahlungen bei einer Finance Lease höher sind als bei einer einfachen Operating Lease, weil in diesen Zahlungen auch die schrittweise Rückzahlung des Wertes des Luftfahrzeugs enthalten ist. Im Gegensatz dazu entrichtete

▼B

Olympic Airlines an den griechischen Staat eine Leasingzahlung nur für den Betrieb der Luftfahrzeuge, ohne dass der betreffende Vertrag einen künftigen Erwerb der Luftfahrzeuge in Aussicht stellte.

(54) Zu den Operating Leases für Luftfahrzeuge, die von Olympic Airlines betrieben wurden, teilte die Hellenische Republik der Kommission mit, dass alle Verträge über solche Untervermietungen von Luftfahrzeugen zwischen Olympic Airways Services und Olympic Airlines abgelaufen sind, mit Ausnahme eines Vertrags (für eine Maschine des Typs A300-600). In mehreren Fällen wurden Verträge zwischen Olympic Airlines und den ursprünglichen Leasinggebern ohne Einschaltung von Olympic Airways Services neu ausgehandelt und erneuert (zu verschiedenen Daten zwischen 2005 and 2007), wobei die marktüblichen Sätze zugrunde gelegt wurden.

(55) Bei vier Leasing-Verträgen für Maschinen des Typs DHC 8-102, vier Leasing-Verträgen für Maschinen des Typs B-737-400, einem Leasing-Vertrag für eine Maschine des Typs B-737-300 und drei Leasing-Verträgen für Maschinen des Typs B-717-200, bei denen der Leasingnehmer Olympic Airways Services gewesen war, erscheint nun Olympic Airlines im Hauptvertrag der Operating Lease als Leasingnehmer.

(56) Nach Auffassung Griechenlands war die Entscheidung von Olympic Airways Services, mit den Luftfahrzeugen Einnahmen zu erzielen und seine Verluste durch Untervermietung der Maschinen an Olympic Airlines zu verringern, aus wirtschaftlichen Gründen absolut gerechtfertigt und entsprach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors. Durch den Abschluss dieser Unterverträge befreite sich Olympic Airways außerdem von den Kosten für die Sicherung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge und profitierte ferner davon, dass es für Olympic Airlines bei diesen Luftfahrzeugen Bodenabfertigungs- und Wartungsdienste durchführte.

3.2.3. *Schulden und aktuelle Finanzlage von Olympic Airlines*

(57) Für den Zeitraum 2004 -2007 meldete Olympic Airlines einen Einnahmenanstieg von etwa 16,5 % und konnte den Anstieg seiner Kosten (Kraftstoff ausgenommen) auf 9,7 % begrenzen.

(58) Nach den Bestimmungen des Gesetzes Nr. 2190/1920 musste das Unternehmen seinen Abschluss für 2007 bis Ende April 2008 erstellt haben. Griechenland legte zur Erläuterung der Finanzlage von Olympic Airlines die folgende Tabelle vor:

EINNAHMEN — AUSGABEN	Schätzungen 2007	2006	2005	2004
GESAMTEINNAHMEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
LUFTFAHRZEUGKRAFTSTOFF	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SONSTIGE PROPORTIONALE AUSGABEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
PROPORTIONALE AUSGABEN INSGESAMT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ERGEBNISSE VOR FIXKOSTEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

EINNAHMEN — AUSGABEN	Schätzungen 2007	2006	2005	2004
LEASINGZAHLUNGEN FÜR LUFTFAHRZEUGE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SONSTIGE AUSGABEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
GESAMT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ABSCHREBUNG INSGESAMT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ERGEBNISSE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
SONSTIGE FINANZAUFWENDUNGEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AUSGABEN INSGESAMT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
GEWINNE VOR STEUERN & AUSSERORDENTLICHEN POSTEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AUSSERORDENTLICHE ERGEBNISSE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Wie aus der Tabelle hervorgeht, betrugen die Gesamteinnahmen von Olympic Airlines im Jahr 2004 […]* Mio. EUR, während die Gesamtausgaben vor Steuern bei […]* lagen — folglich entstanden dem Unternehmen Verluste in Höhe von 87,1 Mio. EUR. Die Situation des Unternehmens verschlechterte sich in den darauffolgenden Jahren weiter. Im Jahr 2007 betrugen seine Verluste […]* Mio. EUR

(60) Nach Angaben der griechischen Behörden ist diese Veränderung in der Finanzlage von Olympic Airlines zum großen Teil dem Umstand zuzuschreiben, dass es aufgrund von Auflagen seines einzigen Anteilseigners (des griechischen Staates) rechtlich nicht in der Lage war, sein Aktienkapital zu erhöhen ([1]), ein weiterer Grund waren die Komplikationen, die infolge früherer Beihilfeentscheidungen in Bezug auf Bestrebungen zur Einbringung privater Mittel in das Unternehmen entstanden sind.

(61) Das Unternehmen verwies darauf, dass es durch eine langfristige Kapitalknappheit gezwungen war, seine Kosten erheblich zu steigern, insbesondere beim Leasing von Luftfahrzeugen, wo eher kurz- als langfristige Leasingverträge erheblich zu seinen negativen Ergebnissen beigetragen haben. Durch die Kapitalknappheit entstanden auch beträchtliche Verzögerungen bei der Einführung von Innovationen im Produktionsbereich des Unternehmens, was zum Beispiel zu Verspätungen bei der Einführung von elektronischen Flugtickets führte.

(62) Ungeachtet dieser Fakten betonen die griechischen Behörden, dass das Unternehmen regelmäßig seine Schulden gegenüber den Sozialbehörden beglichen hat und keine fälligen Schulden gegenüber der wichtigsten Instanz, dem IKA-Fonds, bestehen.

([1]) Im Gegensatz dazu hat der Hauptkonkurrent auf dem heimischen Markt, Aegean Airlines, sein Aktienkapital wiederholt erhöht.

▼B

(63) Gegenwärtig verzögert das Unternehmen seine Schuldenzahlungen gegenüber gewissen Gläubigern. So betragen seine gesamten fälligen Schulden (bis zum 31.12.2007) gegenüber Olympic Airways Services (und dessen Tochter Olympic Aviation) […]*, gegenüber dem internationalen Flughafen von Athen […]* Mio. EUR und gegenüber Olympic Catering […]* Mio. EUR.

(64) Zur Zeit bestehen auch gewisse Verzögerungen bei der Tilgung bestimmter Schulden des Unternehmens gegenüber Steuerbehörden und CAA. Nach den der Hellenischen Republik vorliegenden Angaben beliefen sich die bestätigten Steuerschulden von Olympic Airways Services am 7. Februar 2008 auf […]* Mio. EUR für den Zeitraum bis zum 31.12.2007. Von diesem Betrag sind derzeit nur […]* Mio. EUR fällig und zahlbar.

(65) Das Unternehmen steht bei Leasingzahlungen an den griechischen Staat für Luftfahrzeuge in Höhe von insgesamt […]* Mio. EUR in Verzug. Außerdem hat das Unternehmen dem griechischen Staat den Betrag von […]* Mio. EUR für Luftfahrzeugwartungen nicht bezahlt.

(66) Die Hellenische Republik verweist darauf, dass die Frage der fortgesetzten Duldung der Nichtzahlung der Schulden von Olympic Airlines gegenüber dem griechischen Staat erstmalig in der Entscheidung von 2005 aufgeworfen wurde. Sie betont, dass in der Entscheidung von 2005 nach Prüfung durch Sachverständige der Gemeinschaft festgestellt wurde, dass das Unternehmen seinen diesbezüglichen Verpflichtungen für den untersuchten Zeitraum (nämlich bis Mai 2005) nachgekommen war.

(67) Die Hellenische Republik unterstreicht daher, dass etwaige Zahlungsverzögerungen in Bezug auf gewisse unbezahlte Schulden von Olympic Airlines gegenüber dem Staat, die derzeit bestehen, nur einen kurzen Zeitraum betreffen. Nach Auffassung Griechenlands reicht das allein nicht aus, um im Falle des griechischen Staates aufgrund der in der Rechtsprechung der Gemeinschaft diesbezüglich bestehenden Auflagen eine fortgesetzte Duldung geltend zu machen.

(68) In der Rechtsprechung heißt es: „Somit verschafft das Verhalten einer öffentlichen Einrichtung, die für die Einziehung der Sozialversicherungsbeiträge zuständig ist und zulässt, dass diese Beiträge verspätet gezahlt werden, dem hierdurch begünstigten Unternehmen einen erheblichen geschäftlichen Vorteil, indem es die Belastung, die sich aus der normalen Anwendung des Sozialversicherungssystems ergibt, dem Unternehmen gegenüber mildert ([1]).“

(69) Damit dieser geschäftliche Vorteil jedoch als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag behandelt werden kann, muss auch nachgewiesen werden, dass das Unternehmen diesen Vorteil unter normalen Marktbedingungen nicht erlangt hätte — mit anderen Worten ist zu prüfen, ob die Organisation, die Empfänger der Beiträge ist, sich so verhalten hat wie ein privater Gläubiger unter den gleichen Umständen.

(70) Nach Ansicht Griechenlands lässt sich dieses Kriterium in der Praxis nicht leicht anwenden, da es keine Verhaltensnormen für private Gläubiger gibt. Demnach kann ein Gläubiger je nach seinen finanziellen Aussichten und seiner wirtschaftlichen Lage beschließen, abzuwarten oder aber alle ihm zu Gebote stehenden Rechtsmittel einzusetzen, um die fälligen Schulden einzutreiben.

([1]) Rechtssache C-256/97, DM Transport, Slg. 1999, I-3913, Randnr. 19.

▼B

Nach Auffassung Griechenlands sollte daher untersucht werden, ob die zuständigen Behörden alle verfügbaren gesetzlichen Maßnahmen zur Eintreibung der Schulden durchgeführt haben, und ob dies unverzüglich geschah ([1]).

(71) In der Rechtssache Magefesa ([2]) befand der Gerichtshof, dass die jahrelange Nichtzahlung von Steuern und Sozialabgaben (über 8 Jahre) darauf hindeutet, dass der Staat nicht alle rechtlichen Möglichkeiten genutzt hat, um die Zahlung der Schulden zu gewährleisten.

(72) In ähnlicher Weise befand das Gericht erster Instanz in der Rechtssache Lenzing ([3]), dass a) die Stundung der Nichtzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für einen Zeitraum von mindestens 6 Jahren, die ein Anwachsen der Verbindlichkeiten ermöglichte, b) die Duldung der Nichteinhaltung der geschlossenen Rückzahlungsvereinbarung und c) der Abschluss einer neuen Rückzahlungsvereinbarung, obwohl die Behörden wegen des Verstoßes gegen die Auflagen der ursprünglichen Vereinbarung berechtigt waren, die sofortige Rückzahlung des gesamten Betrags der Verbindlichkeiten zu fordern — eventuell durch Zwangsvollstreckung, mit dem Kriterium des privaten Gläubigers nicht zu vereinbaren war und folglich einer staatlichen Beihilfe entsprach.

(73) Schließlich befand der EuGH in der Rechtssache Spanien gegen Kommission ([4]), dass die spanischen Behörden, obgleich sie drei Jahre benötigten, um Umschuldungsvereinbarungen mit den Unternehmen zu schließen, zwei Drittel der Schulden abschrieben und Umschuldungsvereinbarungen mit einer Laufzeit von 10 Jahren und einer zweijährigen Karenzfrist abschlossen, in Übereinstimmung mit dem Kriterium des privaten Gläubigers handelten und alle gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen zur Eintreibung der Schulden durchgeführt hatten.

(74) Aufgrund dieser Ausführungen kann nach Auffassung der Hellenischen Republik bei der Eintreibung der fälligen Schulden von Olympic Airlines nicht von einer fortgesetzten Stundung ihrerseits die Rede sein.

3.3. **Staatliche Beihilfe in Form eines besonderen Schutzes vor Gläubigern**

(75) Laut Antwort der Hellenischen Republik führen die fraglichen Bestimmungen nicht dazu, dass den Gläubigern von Olympic Airways und Olympic Airlines ihre Rechte entzogen werden, was die Durchsetzung ihrer Ansprüche unter nationalen Recht betrifft — es handelt sich vielmehr um eine Aussetzung dieser Rechte, die in der nationalen Rechtsprechung für vereinbar mit dem nationalen Recht (insbesondere mit der Verfassung) befunden wurde. In der Antwort wird weiter darauf hingewiesen, dass der Staat (einschließlich aller staatlichen Agenturen, die durch staatliche Mittel Vorteile gewähren könnten) ausdrücklich von diesem Schutz vor Gläubigern ausgenommen ist. Daher kann nach Auffassung Griechenlands nicht von einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag die Rede sein. Dies wäre nur der Fall, wenn der griechische Staat die Zahlung der Schulden von Olympic Airways Services und/oder Olympic Airlines gegenüber den Gläubigern garantiert hätte wenn er Zahlungen im Namen dieser Unternehmen an Zulieferer und/oder Gläubiger vorgenommen hätte.

([1]) C-480/98, Spanien gegen Kommission (Magefesa) [2000] Slg. I-8717, und C-276/02, Spanien gegen Kommission [2004] 1-8091.
([2]) Siehe Fußnote 23.
([3]) Rechtssache T-36/99 Lenzing AG gegen Kommission, Sammlung der Rechtsprechung 2004, S. II-3597, Randnummern 131, 136,138 und 146.
([4]) Rechtssache C-276/02 — Spanien gegen Kommission.

▼B

(76) Die Hellenische Republik stellt nicht in Zweifel, dass diese besondere Bestimmung speziell für Olympic Airways Services und Olympic Airlines gilt. Allerdings reicht die Besonderheit dieser Bestimmung allein nicht aus, um von einem Verstoß gegen Artikel 87 EG-Vertrag zu sprechen, da Artikel 22 des Gesetzes Nr. 3404/2005 nicht zur Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils führt.

(77) Nach Auffassung Griechenlands ist es für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 87 EG entscheidend, dass tatsächlich staatliche Mittel geflossen sind ([1]). Der Schutz vor Gläubigern, der Olympic Airways Services und Olympic Airlines für den Zeitraum vom 17. Oktober 2005 bis zum 28. Februar 2006 und dann nach einer Verlängerung der ursprünglichen Frist bis zum 31. Oktober 2006, danach bis zum 31. Oktober 2007 und danach bis zum 31. Oktober 2008 gewährt wurde, gilt nur für Schulden bei privaten Gläubigern.

(78) Wie es in den Erläuterungen zu dem Gesetz heißt, war der Grund für den Ausschluss des griechischen Staates vom Geltungsbereich dieser Bestimmung das Anliegen, Übereinstimmung mit den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts für staatliche Beihilfen zu gewährleisten.

(79) Die Hellenische Republik betont, dass von einer staatlichen Beihilfe auf der Grundlage eines besonderen Schutzes vor Gläubigern — und zwar privaten Gläubigern, nur die Rede sein könne, wenn der griechische Staat die Zahlung der Schulden von Olympic Airways Services und Olympic Airlines gegenüber ihren Gläubigern garantiert oder wenn er Zahlungen im Namen der Unternehmen an ihre Zulieferer und/oder Gläubiger vorgenommen hätte.

4. STELLUNGNAHMEN DRITTER

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Die Bemerkungen von Olympic Airlines standen in völliger Übereinstimmung mit der Antwort der Hellenischen Republik vom 11. Februar 2008.

(81) In Bezug auf die Untervermietung von Luftfahrzeugen durch den griechischen Staat und Olympic Airways vertritt Olympic Airlines die Auffassung, dass Olympic Airways und der griechische Staat völlig in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors agiert haben und dass es keine Vorzugsbehandlung für Olympic Airlines gab. Das Unternehmen erläutert ferner, dass die Leasingzahlungen von Olympic Airlines an Olympic Airways und an den griechischen Staat im allgemeinen den aktuellen Marktsätzen entsprechen.

(82) Olympic Airlines ging auch auf die nötige Unterscheidung zwischen Finance Lease und Operating Lease ein.

Finance Leases

(83) Die Entscheidung des griechischen Staates, die Luftfahrzeuge unter den Sätzen der Finance Leases des Hauptvertrags unterzuvermieten, führt nicht zwangsläufig zur Gewährung einer unrechtmäßigen Beihilfe an Olympic Airlines. Die unterschiedliche Höhe der Leasingzahlungen sei erstens gerechtfertigt durch den unterschiedlichen Charakter der beiden Leasing-Verträge und zweitens durch den Umstand, dass die Leasingzahlungen im Kontext der Operating Leases den marktüblichen Sätzen für das Leasing ähnlicher Luftfahrzeuge zum Zeitpunkt des Abschlusses der Leasing-Verträge entsprachen.

([1]) Rechtssache C-248/84, Deutschland/Kommission, Slg. 1987, I-4013, Randnr. 17.

▼B

(84) Vereinfacht ausgedrückt erwirbt der Leasingnehmer das Recht, am Ende der Finance Lease das Eigentum an den Luftfahrzeugen zu übernehmen, was im Falle einer Operating Lease nicht möglich wäre. Folglich entspricht die Leasingzahlung im Rahmen einer Finance Lease dem Betrag der Rate zur Rückzahlung des Luftfahrzeugwertes, wobei der Leasingnehmer am Ende des Leasing-Vertrags Eigentümer des Luftfahrzeugs ist. In dem vorliegenden Fall werden die monatlichen Leasingzahlungen des griechischen Staates für die Luftfahrzeuge an die Leasinggeber 2011 enden, wenn die Luftfahrzeuge ganz in seinen Besitz übergehen.

Operating Leases

(85) Olympic Airlines weist darauf hin, dass Operating Lease-Unterverträge für Luftfahrzeuge von Olympic Airways jetzt ausgelaufen sind.

(86) Die Operating Lease-Verträge zwischen Olympic Airways und Olympic Airlines waren für die Dauer ihrer Gültigkeit (bis letzteres Unternehmen die Haupt-Leasingverträge übernahm) zu aktuellen Marktsätzen abgeschlossen, wie oben bereits ausgeführt. Folglich gab es keine versteckte staatliche Beihilfe. Olympic Airlines erklärte wiederholt, dass es bei den genannten Operating Lease-Unterverträge keine Vorzugsbehandlung erhielt, da die bei Vertragsabschluss (11.12.2003) vereinbarten Leasingzahlungen den marktüblichen Sätzen entsprachen, wie auch aus dem vorgenannten „Aviation Economics Report“ hervorgeht. Danach schloss Olympic Airlines direkt Verträge mit den ursprünglichen Leasinggebern ab (einige 2005 und einige 2007), zu den marktüblichen Sätzen.

(87) Ferner wurde der einzige Operating Lease-Vertrag, der 2003 zwischen Olympic Airways und Olympic Airlines für ein Luftfahrzeug des Typs A 300-600 geschlossen wurde und noch bis vor kurzem in Kraft war, wie alle anderen Verträge zu marktüblichen Sätzen geschlossen. Dieser Vertrag ist jetzt abgelaufen.

(88) Die Entscheidung von Olympic Airways, besagte Luftfahrzeuge an Olympic Airlines unterzuvermieten, war unter den herrschenden Umständen notwendig und stand in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors in der gleichen Situation. Wäre dies nicht geschehen, hätte Olympic Airways enorme Entschädigungszahlungen an den Leasinggeber der Luftfahrzeuge zahlen müssen, die das Unternehmen zudem nicht mehr hätte einsetzen können, da das Angebot von Luftfahrtdienstleistungen im Dezember 2003 aus seinen Unternehmenszielen gestrichen wurde.

(89) Es wird darauf verwiesen, dass aufgrund des Vertrags mit den ursprünglichen Leasinggebern die Zahlung der Leasing-Beträge weiterhin zwingend verlangt wurde, gleichgültig, ob die Luftfahrzeuge von Olympic Airways im Flugbetrieb eingesetzt wurden. Unter diesen Umständen war die Entscheidung von Olympic Airways, mit den Luftfahrzeugen Einnahmen zu erzielen und seine Verluste durch Untervermietung der Maschinen an Olympic Airlines zu verringern, aus wirtschaftlichen Gründen absolut gerechtfertigt und entsprach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors. Durch der Abschluss dieser Unterverträge befreite sich Olympic Airways außerdem von den Kosten für die Sicherung und Instandhaltung der Luftfahrzeuge. Es profitierte ferner davon, dass es für Olympic Airlines bei diesen Luftfahrzeugen Bodenabfertigungs- und Wartungsdienste übernahm.

▼B

(90) In Bezug auf die Schulden und die aktuelle Finanzlage von Olympic Airlines bestätigte das Unternehmen die von der Hellenischen Republik bereits vorgelegten Informationen.

(91) Zur angeblichen staatlichen Beihilfe für Olympic Airlines in Form eines besonderen Schutzes vor Gläubigern nimmt das Unternehmen den Standpunkt ein, dass Artikel 22 des Gesetzes Nr. 3404/2005 Olympic Airlines keinen finanziellen Vorteil verschafft.

(92) Abschließend zeigt sich Olympic Airlines zuversichtlich, dass die Kommission nach Berücksichtigung seiner Bemerkungen hinsichtlich der zu prüfenden Fragen keine Zweifel mehr haben wird.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Die Bemerkungen von Olympic Airways Services betrafen in erster Linie die Schiedsgerichtsverhandlungen und die gewährten Entschädigungen. Diese sind vom vorliegenden Beschluss ausgenommen ([1]). Soweit die Bemerkungen die anderen von diesem Beschluss betroffenen Fragen angingen, befanden sie sich in völliger Übereinstimmung mit dem Bemerkungen von Olympic Airlines und der Antwort der Hellenischen Republik vom 11. Februar 2008.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines ist ein Konkurrent von Olympic Airlines und befasste sich in seinen Bemerkungen vor allem mit der Frage der per Schiedsspruch gewährten Entschädigungen. Aegean Airlines verweist auch darauf, dass angesichts einer Zahl von 35 Mio. Passagieren im griechischen Flugverkehrsmarkt und über 150 Luftfahrtunternehmen davon ausgegangen werden kann, dass Olympic Airlines mit einem Anteil von 17 % an diesem Markt keinen „wesentlichen“ Teil des Marktes hält. Was der griechische Luftverkehrsmarkt nach Auffassung von Aegean Airlines benötigt, sind eine faire Regulierung, gleiche Behandlung der Akteure und keine besonderen Beihilfen, Kosten oder Rechte für einen Marktakteur.

4.4. **HATTA**

(95) Die HATTA (Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies) vertritt über 1 500 griechische Reiseagenturen und Reiseveranstalter, sie zeigt sich sehr besorgt über die Zukunft von Olympic Airlines und etwaige Auswirkungen auf die griechische Tourismusbranche.

(96) Die HATTA ist der Auffassung, dass Olympic Airlines auf einen privaten Eigentümer übergehen und von diesem geführt werden sollte, und dass das Unternehmen zu den gleichen Bedingungen operieren sollte wie andere inländische und gemeinschaftliche Luftfahrtunternehmen. Die HATTA betont ferner die Schwere der Folgen eines möglichen Konkurses von Olympic Airlines für die griechische Wirtschaft, dadurch wird dieser Fall nach Auffassung der HATTA eher zu einem politischen Fall als zu einer Rechtssache.

(97) Da auf den Tourismus 18 % des griechischen BIP entfallen, wäre bei einem Verschwinden von Olympic Airlines nach ihrer Einschätzung kein ausreichendes gewerbliches Interesse vorhanden, um alle Flüge zu ersetzen, die dann verloren gingen. Es geht daher nicht nur um die Zukunft eines Unternehmens in Staatsbesitz, sondern um die Zukunft und Stabilität eines Sektors, von dem die griechische Wirtschaft in hohem Maße abhängig ist.

([1]) Siehe Randnr. 8 oben.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair erklärt, dass es derzeit keine Strecken nach und von Griechenland bediene, allerdings weniger populäre Tourismusziele für westeuropäische Reisende anfliege wie Riga/Lettland, Kaunas/Litauen und Constanza/Rumänien. Die fehlende Präsenz des Unternehmens auf dem griechischen Markt sei begründet durch die künstliche Erhaltung von Olympic Airlines und Olympic Airways Services durch staatliche Beihilfen. Ohne diese staatlichen Beihilfen hätte Ryanair wesentlich bessere Aussichten, mit seiner Luftfahrzeugflotte auf einer Reihe heimischer und internationaler Strecken nach und von Griechenland in Wettbewerb zu Olympic Airlines zu treten. Folglich bezeichnet sich Ryanair nicht nur als betroffene Partei, sondern erklärt, dass seine Marktposition durch die staatliche Beihilfe für Olympic Airlines/Olympic Airways Services erheblich beeinträchtigt wird.

(99) Nach Auffassung von Ryanair hätte die Prüfung aufgrund von Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag wesentlich früher eingeleitet werden sollen, und sollte nun ohne Verzögerung abgeschlossen werden, deutlich vor der Frist von 18 Monaten. Ryanair verweist auf die zahlreichen Beihilfeverfahren, die von der Kommission in Verbindung mit Olympic Airways seit 1994 angestrengt wurden. Ryanair erklärt, dass diese Verfahren und Untersuchen zwar vordergründig unterschiedliche Formen und Fälle staatlicher Beihilfen betreffen, im Grunde aber alle miteinander verbunden seien. Sie zeigten systematische und bisher erfolgreiche Anstrengungen der griechischen Behörden, den gesamten Prozess durch ständige Veränderungen der Präsentation älterer und neuerer Beihilfen zu verzögern und dann auf jede mögliche Weise zu bestreiten, dass es sich um staatliche Beihilfen handelt. Die engen Verbindungen zwischen den verschiedenen Formen staatlicher Beihilfen, die über viele Jahre hinweg auf unterschiedliche Weise gewährt wurden, seien auch aus der Darstellung der Kommission ersichtlich.

(100) Nach Auffassung von Ryanair kann nach den Erfahrungen der Vergangenheit nur davon ausgegangen werden, dass die von der Kommission verlangten ausführlichen finanziellen Angaben entweder unvollständig und/oder verspätet geliefert werden; die Kommission werde letztendlich einen negativen Beschluss fassen und die Rückzahlung fordern, wogegen die griechischen Behörden Einspruch einlegen würden, oder aber sie würden Beschluss und Rückzahlung ignorieren; hätten die europäischen Gerichte dann den Beschluss der Kommission für gültig erklärt und festgestellt, dass Griechenland gegen seine Verpflichtungen verstoßen hat, sei davon auszugehen, dass die betreffenden staatlichen Beihilfen bereits teilweise oder ganz in neue Formen unrechtmäßiger Beihilfen zugunsten von Olympic Airlines/Olympic Airways Services umgewandelt worden seien.

(101) Ryanair stellt fest, dass die Kommission die Befugnisse und die Pflicht hat, das Verfahren deutlich zu beschleunigen. Es wäre ihrer Ansicht nach skandalös, wenn die endlich von der Kommission eingeleitete formelle Prüfung die in Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung des Artikels 93 (jetzt Artikel 88) des EG-Vertrags [1] (nachstehend: Verfahrensverordnung) vorgesehene Dauer von 18 Monaten ausschöpfen oder gar überschreiten würde. Ein derart formalistisches Vorgehen würde die griechischen Behörden nur in ihren Verzögerungstaktiken bestätigen und einen Präzedenzfall schaffen. Die vorgelegten Angaben zur Höhe der Beihilfe seien unvollständig, weil Schlüsseldaten, die von den griechischen Behörden als „vertraulich“ bezeichnet wurden, nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden.

[1] ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

▼B

(102) Ryanair hält es nicht für gerechtfertigt, dass bestimmte Angaben zur Höhe von Beihilfen und zu ihrer Berechnungsweise für vertraulich erklärt werden. Die Offenlegung dieser Angaben würde Wettbewerbern oder anderen Parteien keinen Wettbewerbsvorteil verschaffen, sondern es ihnen erleichtern, der Aufforderung der Kommission mit konkreten Argumenten nachzukommen, Vergleichsdaten beizubringen und Fehler in der Vorgehensweise von Olympic Airlines/Olympic Airways Services aufzudecken, die der Kommission entgangen sein könnten.

(103) Zur Stundung von Schulden bei Steuern und Sozialabgaben seit Dezember 2004 betont Ryanair, dass die vorläufigen Angaben zu den Verlusten von Olympic Airways Services die Schwere des Falles unterstreichen.

(104) Was den besonderen Schutz vor Gläubigern angeht, so drängt Ryanair die Kommission, vor allem die Entschädigungsansprüche zu klären, die Dritten aufgrund dieses Verstoßes gegen die Vorschriften für staatliche Beihilfen erwachsen werden.

5. KOMMENTARE GRIECHENLANDS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DRITTER

(105) Die Hellenische Republik stimmt den Bemerkungen von Olympic Airways Services, Olympic Airlines und HATTA in vollem Umfang zu. Hingegen stellt die Hellenische Republik die Bemerkungen von Aegean Airlines und Ryanair in Frage, die ihrer Auffassung nach im Wesentlichen keine neuen oder entscheidenden Informationen bzw. Belege für die Untersuchung liefern.

(106) Zu den Bemerkungen von Aegean Airlines betont die Hellenische Republik, dass das Unternehmen vor allem auf dem griechischen Markt in den letzten zehn Jahren sehr erfolgreich war und dass dieser Erfolg letztlich dem Endverbraucher zugute kommt, also dem Passagier, was die positiven Effekte des Wettbewerbs belegt. Die Gewährleistung des Wettbewerbs im Luftverkehr sei ein Hauptanliegen der griechischen Regierung.

(107) Die griechischen Behörden betonen, dass nach ihrer Auffassung in dem Bemerkungen von Aegean Airlines ein Widerspruch liegt, denn das Unternehmen spricht seinem Hauptkonkurrenten Olympic Airlines einerseits umfangreiche Aktivitäten zu, bezeichnet ihn jedoch andererseits als ersetzbar. Nach Einschätzung der Hellenischen Republik liegt der Grund für diese Bewertung darin, dass Olympic Airways angeblich einen geringen Prozentsatz des gesamten Transfers von Fluggästen nach/von griechischen Flughäfen verzeichnet, was die griechischen Behörden anzweifeln.

(108) Das Hauptziel der griechischen Regierung ist die Gewährleistung einer reibungslosen Durchführung von Luftverkehrsdiensten nach den griechischen Inseln und in entlegene Gebiete, wenn nötig, unter Nutzung besonderer Bestimmungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Sie weist darauf hin, dass Aegean bisher an keiner Ausschreibung der öffentlichen Behörden für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen teilgenommen hat.

(109) Die Bezugnahme auf die „Olympic Airways Group“ durch Aegean Airlines ist nach Auffassung der griechischen Behörden nicht korrekt, da Olympic Airways Services keine Anteile am Aktienkapital oder am Management von Olympic Airlines hat, keine Kontrolle über die Beschlüsse der Hauptversammlung dieses Unternehmens ausübt und auch nicht ermächtigt ist, Mitglieder für seinen Vorstand zu ernennen. Insbesondere bilden die

▼B

beiden Unternehmen keine finanzielle Einheit, da ein Unternehmen das finanzielle Gebaren des anderen nicht beeinflusst und auch zwischen ihnen keine gemeinsamen Interessen bestehen, ihre geschäftlichen Beziehungen gestalten sich vielmehr strikt zu Marktbedingungen.

(110) Mit Bezug auf die finanzielle Lage von Olympic Airways merkt die Hellenische Republik an, dass Aegean Airlines keine Informationen vorgelegt hat, aus denen hervorgeht, dass der tägliche Betrieb von Olympic Airways durch staatliche Beihilfen sichergestellt wird.

(111) Nach Meinung der Hellenischen Republik ist Ryanair kein „Betroffener“ in dieser Angelegenheit. Da Ryanair nämlich keine Flüge nach und/oder von Griechenland durchführt, lässt sich nicht behaupten, dass die angebliche Gewährung einer staatlichen Beihilfe an Olympic Airlines und Olympic Airways sich in irgendeiner Weise auf das Unternehmen auswirkt.

(112) Nach Ansicht Griechenlands wird die Behauptung von Ryanair, es führe keine Flüge nach und/oder von Griechenland durch, weil die griechische Regierung Olympic Airways und Olympic Airlines bereits seit langem einen Wettbewerbsvorteil gewähre, nicht durch die Fakten gestützt. Die griechischen Behörden verweisen darauf, dass andere Billig-Luftfahrtunternehmen sehr wohl auf dem griechischen Markt aktiv sind, z. B. „Easy JET“, „Aer Lingus“, „Air Berlin“, „Sky Europe“, „Germanwings“ and „Virgin Express“. Sowohl „Easy JET“ ([1]) als auch „Germanwings“ ([2]) führen täglich Flüge nach und vom internationalen Flughafen Athen durch und bedienen auch Strecken nach anderen größeren griechischen Flughäfen. Auch „Air Berlin“ führt Flüge nach insgesamt fünfzehn Flughäfen des Landes durch ([3]), darunter tägliche Flüge (mehr als einer) zum und vom internationalen Flughafen von Athen.

(113) Zweitens gibt es kein Hindernis für einen Einstieg von Ryanair in den griechischen Markt aufgrund angeblicher Vorteile für Olympic Airlines, da die beiden Unternehmen ihre Dienste auf der Basis völlig unterschiedlicher Geschäftsmodelle anbieten. Wie die Etablierung der oben genannten Billig-Luftfahrtunternehmen auf dem griechischen Markt belegt, würde die Tätigkeit von Olympic Airlines und Aegean den Einstieg von Ryanair nicht behindern oder beeinflussen, auch besteht kein Problem mit Slotbeschränkungen auf den griechischen Flughäfen.

(114) Die griechischen Behörden finden es daher befremdlich, das Ryanair behauptet, die Durchführung von Flügen auf dem griechischen Markt werde ihm unmöglich gemacht durch die angebliche Wettbewerbsverzerrung, während alle oben genannten Luftfahrtunternehmen, von denen viele kleiner und teurer sind als Ryanair, diese Flüge mit Erfolg anbieten.

(115) Die Hellenische Republik fasst die wichtigsten Ansichten der oben genannten Unternehmen wie folgt zusammen:

5.1. **Schulden von Olympic Airways Services bei Steuern und Sozialabgaben**

(116) Ab 11. Februar 2008 sind die aktualisierten Steuer- und Sozialabgabenunterlagen von Olympic Airways Services bereits bestätigt. Für die älteren Schulden von Olympic Airways bei den Sozialbehörden wurde eine Regelung getroffen, um diese

([1]) EasyJet bedient Strecken nach Athen, Kerkyra, Mykonos, Rhodos, Heraklion und Thessaloniki (vgl. http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings bedient Strecken nach Athen, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion und Thessaloniki (vgl. http://www.easyjet.com).

([3]) Air Berlin bedient Strecken nach Athen, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion, Thessaloniki, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorin, Kos, Samos, Karpathos, Lesbos (vgl. http//www.aia.gr).

▼B

Schulden in Monatsraten zu tilgen, dabei wurden die allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes Nr. 3518/2006 zugrunde gelegt, die auf alle griechischen Unternehmen und natürlichen Personen anzuwenden sind ([1]).

(117) Folglich kann nach Auffassung Griechenlands seitens der griechischen Regierung nicht von einer „Duldung“, ganz sicher aber nicht von einer „ewigen Duldung“ der Nichtzahlung der Schulden von Olympic Airways die Rede sein.

5.2. **Angebliche staatliche Beihilfe für Olympic Airlines**

5.2.1. *Staatliche Beihilfe über die Untervermietung von Luftfahrzeugen*

(118) Griechenland bestätigt die Erklärung von Olympic Airlines, nach der das Unternehmen finanziell in der Lage war, Operating Lease-Verträge direkt am Markt abzuschließen. Dies zeigte sich auch durch den Umstand, dass unmittelbar nach Ablauf der einzelnen Operating Lease-Verträge einige der ursprünglichen Leasinggeber aus den Hauptverträgen direkt Verträge mit Olympic Airlines zu den marktüblichen Sätzen eingingen, ohne dass Olympic Airways eingeschaltet wurde.

(119) Seinerseits handelte Olympic Airways durch die Auswahl von Olympic Airlines wie jeder andere marktwirtschaftlich handelnde Investor in der gleichen Situation. Auf der anderen Seite konnte Olympic Airways so den monatlichen Schaden auf die bestmögliche Weise begrenzen und gleichzeitig gewährleisten, dass die betreffenden Schäden zeitlich begrenzt waren, da Olympic Airlines seine Absicht erklärt hatte, neu verhandeln und die Haupt-Leasingverträge selbst zu übernehmen.

(120) Olympic Airlines wurde auch nicht begünstigt durch die Untervermietung der Financial Leases für vier Airbus A340-300 an die griechische Regierung, da diese Verträge zu den marktüblichen Sätzen geschlossen wurden. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass die Zahlungen von Olympic Airlines für Operating Lease-Verträge nur mit den im gleichen Zeitraum geltenden marktüblichen Sätzen für Operating Lease-Verträge verglichen werden sollten, nicht aber mit Sätzen für Financial Lease-Verträge, wie die Kommission dies fälschlicherweise getan hatte.

5.2.2. *Staatliche Beihilfe hinsichtlich der Schulden von Olympic Airlines bei Steuern und Sozialabgaben*

(121) Die Hellenische Republik bemerkt, das es keine „ewige Duldung“ der überfälligen Zahlungen des Unternehmens gibt.

5.3. **Besonderer Schutz vor Gläubigern**

(122) Aus den Bestimmungen des Gesetzes Nr. 3404/05 ergibt sich eher eine Aussetzung als eine Aufhebung der Rechte der Gläubiger von Olympic Airways und Olympic Airlines hinsichtlich der Erfüllung ihrer Forderungen. Dies steht in Einklang mit dem griechischen Recht.

(123) Die Olympic Airlines und Olympic Airways gewährte Absicherung gilt nur für Schulden gegenüber Privatpersonen, nicht aber für Schulden gegenüber dem Staat, d. h. der griechischen Regierung. Daher kann nicht von einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag die Rede sein.

([1]) Die Bestimmungen des Gesetzes Nr. 3518/2006 wurden in der Antwort der Hellenischen Republik vom 11. Februar 2008 in Randnr. 75 aufgeführt.

▼B

6. ERGEBNISSE DES VON DER KOMMISSION ANGEFORDERTEN SACHVERSTÄNDIGENGUTACHTENS

(124) Vor der Bewertung der bei Eröffnung des Verfahrens aufgeworfenen Punkte und der von Griechenland und Dritten vorgelegten Informationen durch die Kommission war es erforderlich, die derzeitige wirtschaftliche und finanzielle Lage von Olympic Airways Services und Olympic Airlines zu prüfen.

(125) Zu diesem Zweck hat die Kommission die Dienste eines unabhängigen Sachverständigen (Moore Stephens) in Anspruch genommen, der ein Gutachten zu Finanzierung und Betrieb beider Gesellschaften erstellt hat, um zu ermitteln, was seit der Entscheidung der Kommission von 2005 geschehen ist.

(126) Moore Stephens (im Folgenden „der Sachverständige“) hat die Prüfung in Athen vom 1. bis 15. Juli 2008 vorgenommen. Bei der Durchführung der Prüfung wurde er von den griechischen Behörden, Olympic Airways Services und Olympic Airlines sowie deren Beratern unterstützt.

6.1. Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten von Olympic Airways Services

(127) Hinsichtlich der Stundung von Steuern (einschließlich Zuschlägen und Strafen) hat Moore Stephens festgestellt (auf der Grundlage einer Bewertung der Gesamtverbindlichkeiten durch die Steuerbehörden vom 17. Juni 2008), dass sich der von Olympic Airways Services geschuldete Gesamtbetrag auf […]* Mio. EUR beläuft. Der Saldo zum 31. Mai 2008 ist der kumulative Saldo zu diesem Datum und schließt, sofern nicht anderweitig ausgewiesen, Beträge von vor dem 31. Dezember 2004 ein. Diese Verbindlichkeiten ergeben sich nach Abzug von […]* Mio. EUR auf der Grundlage der durch Schiedsspruch gewährten Entschädigungen (d. h. […]* Mio. EUR — […]* Mio. EUR). Die Verbindlichkeiten umfassen:

— Ausstehende Einkommensteuer, MwSt., Stempelsteuer und Quellensteuern ([1]), Fluggastabgabe zur Flughafenentwicklung (Spatosimo);

— Abstell- und Abfertigungsgebühren von Flughäfen außer AIA;

— Rückzahlungen des ABN-Darlehens durch den griechischen Staat im Namen von Olympic Airways Services.

(128) Moore Stephens merkt an, dass dieser Betrag von Olympic Airways Services gerichtlich angefochten wurde. Das Gericht setzte in seinem Beschluss die Zahlung der Schulden bis zu einem abschließenden Urteil aus. Die Zahlungsaussetzung ergeht in Anwendung der allgemeinen gesetzlichen Rahmenbedingungen für Anträge auf vorläufigen Rechtsschutz, der von jeder Person oder Unternehmung in Anspruch genommen werden kann, die einen Rechtsstreit mit dem griechischen Staat führt. Der Betrag, der gegen die durch Schiedsspruch gewährten Entschädigungen aufgerechnet wurde, stellte den Teil des Gesamtsaldos dar, der von Olympic Airways Services nicht bestritten wurde.

(129) Die im Betrag von […]* Mio. EUR enthaltenen Aufschläge betreffen den Zeitraum bis Juni 2008.

(130) Die Quellensteuern (hauptsächlich Einkommensteuern der Beschäftigten) für den Zeitraum Mai 2007 bis Mai 2008 belaufen sich auf rund […]* Mio. EUR, während die Quellensteuern

([1]) Umfasst Quellensteuern außer den zahlbaren Quellensteuern für die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Zeiträume.

▼B

(Einkommensteuern für Beschäftigte) für das Personal, das an Olympic Aviation abgestellt ist, für den Zeitraum Dezember 2006 bis Mai 2008 rund […]* Mio. EUR betragen.

(131) Die gestundeten Sozialabgaben belaufen sich auf rund […]* Mio. EUR für den Zeitraum bis Oktober 2006, wobei die Zahlung von […]* Mio. EUR durch den griechischen Staat im September 2007 berücksichtigt ist, die nach dem Schiedsspruch über Entschädigungen erfolgt ist. Der Betrag von […]* Mio. EUR (einschließlich Aufschlägen und Strafen) ist der (im Juli 2008) verbleibende, von Olympic Airways Services in künftigen Raten gemäß den allgemeinen Rahmenbedingungen des Gesetzes 3518/2006 zu zahlende Betrag. Die Sozialversicherungskasse (IKA) hat eine Einzahlung von […]* Mio. EUR von Olympic Airways Services akzeptiert.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Weitere Sozialversicherungsschulden für den Zeitraum November 2006 bis Mai 2008 in Höhe von […]* Mio. EUR für Olympic Airways Services und […]* Mio. EUR für Personen, die zu Olympic Aviation abgestellt waren, wurden ebenfalls festgestellt.

(135) Ungeachtet des Vorstehenden nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass Olympic Airways Services eine Bestätigung von IKA erhalten hat, dass seine Verbindlichkeiten nicht überfällig waren. Die Ergebnisse der Prüfung durch Moore Stephens lassen sich wie folgt zusammenfassen:

(in Mio. EUR)

	Saldo
Bewertung der Gesamtverbindlichkeiten durch die Steuerbehörden vom 17. Juni 2008 (gestundet)	[…]*
Laufende Quellensteuer Mai 2007-Mai 2008 (hauptsächlich Einkommensteuer der Beschäftigten)	[…]*
Laufende Quellensteuer Dezember 2006-Mai 2008 ((Olympic Aviation)	[…]*
Sozialversicherungsverbindlichkeiten bis Oktober 2006	[…]*
Sozialversicherungsverbindlichkeiten November 2006-Mai 2008	[…]*
Sozialversicherungsverbindlichkeiten November 2006-Mai 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Verbindlichkeiten von Olympic Airways Services gegenüber dem Staat, Stand Juni 2008 (außer gestundeten Verbindlichkeiten)	[…]*
Gesamte Verbindlichkeiten von Olympic Airways Services gegenüber dem Staat, Stand Juni 2008	[…]*

(136) Nach der Schlussfolgerung von Moore Stephens wäre Olympic Airways Services angesichts der Tatsache, dass es sich auf durch Schiedsspruch gewährte Entschädigungen von […]* Mio. EUR verlassen hat, um seine Steuer- und Sozialversicherungsschulden teilweise zu begleichen (Zahlung von […]* Mio. EUR an die Steuerbehörden und […]* Mio. EUR an IKA), im Fall der Bewertung durch die Kommission, dass die fortdauernde Stundung von Verbindlichkeiten von Olympic Airways Services gegenüber

▼B

dem Staat seit 2005 eine staatliche Beihilfe darstellt, nicht in der Lage, diese staatliche Beihilfe vor dem Hintergrund seiner derzeitigen Betriebsergebnisse und Finanzlage zurückzuzahlen.

6.2. **Angebliche staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airlines**

6.2.1. *Staatliche Beihilfe durch Flugzeug-Untervermietung*

(137) Moore Stephens stellte einen Betrag von […]* Mio. EUR fest, dessen Zahlung an den griechischen Staat im Zusammenhang mit dem Flugzeugleasing überfällig war. Moore Stephens ermittelte den fraglichen Betrag zum 31. Mai 2005 mit […]* Mio. EUR, was bedeutet, dass Olympic Airlines in dem Zeitraum, der vom vorliegenden Beschluss abgedeckt wird, Verbindlichkeiten von […]* Mio. EUR gegenüber dem Staat für das Flugzeugleasing anhäufte. Der zu zahlende Betrag beläuft sich auf rund […]* Mio. EUR pro Monat für […]* und […]* Mio. EUR pro Monat für die Instandhaltungsrücklagen. Rund […]* Mio. EUR wurden während des Zeitraums von 36 Monaten gezahlt, was rund 6 Monatszahlungen entspricht. In den Jahren 2007 und 2008 wurden keine Zahlungen geleistet.

6.2.2. *Staatliche Beihilfen im Zusammenhang mit Steuer- und Sozialversicherungsschulden von Olympic Airlines*

(138) Der überfällige Betrag für Fluggastabgaben zur Flughafenentwicklung (Spatosimo) beläuft sich nach der Bewertung der Steuerbehörden auf […]* Mio. EUR Insgesamt waren mit Stand vom 31. Mai 2008 […]* Mio. EUR zu zahlen. Davon sind […]* Mio. EUR in Monatsraten bis 2012 zu zahlen und wurden nicht als überfällig angesehen. Vom verbleibenden Saldo von […]* Mio. EUR sind […]* Mio. EUR Gegenstand einer gerichtlichen Anfechtung durch Olympic Airlines. Das Gericht setzte in seinem Beschluss die Zahlung dieses Teils der Schulden bis zu einem abschließenden Urteil aus.

(139) Moore Stephens ermittelte einen Betrag von […]* Mio. EUR zur überfälligen Zahlung an Olympic Airways Services und Olympic Aviation für erbrachte Dienstleistungen aufgrund verschiedener Verträge über Bodenabfertigungs- und Instandhaltungsleistungen.

(140) Ein weiterer Betrag von […]* Mio. EUR für Start- und Landegebühren und Abstellgebühren, zahlbar an die griechische Zivilluftfahrtbehörde, wurde ebenfalls ermittelt.

(in Mio. EUR)

		Saldo
Überfälliger Betrag für Flugzeugleasing	[…]*	[…]*
Fällige Leasingzahlungen	[…]*	[…]*
Fällige Instandhaltungsrücklagen	[…]*	[…]*
Verzugszinsen auf Leasingzahlungen und Instandhaltungsrücklagen	[…]*	[…]*
Differenz zwischen Hauptleasing und Unterleasing	[…]*	[…]*
Spatosimo (Fluggastabgabe zur Flughafenentwicklung, insgesamt fällig 98 Mio. EUR, wovon 59,9 Mio. EUR gerichtlich gestundet sind)	[…]*	[…]*
Überfällige Zahlungen an andere Stellen	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Start- und Landegebühren und Abstellgebühren (Flughäfen außer AIA)	[…]*	[…]*

▼B

(in Mio. EUR)

		Saldo
Verbindlichkeiten von Olympic Airlines gegenüber dem Staat, Stand Juni 2008 (außer gestundeten Verbindlichkeiten)	[…]*	[…]*
Geschätzte Gesamtverbindlichkeiten von Olympic Airlines gegenüber dem Staat, Stand Juni 2008	[…]*	[…]*

6.3. **Besonderer Schutz vor Gläubigern**

(141) Moore Stephens bestätigte, dass der besondere Schutz vor Gläubigern durch Art. 21 des Gesetzes 3607/2007 bis zum 31. Oktober 2008 verlängert wurde.

7. **BEURTEILUNG DER BEIHILFE**

7.1. **Rechtsgrundlage für die Würdigung der Beihilfe**

(142) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

(143) Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.

(144) Die in Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob die mitgeteilten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind: Die finanzielle Unterstützung

— wurde vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt;

— begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige,

— verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und

— beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

(145) Der vorliegende Beschluss bezieht sich nur auf Beihilfen, die seit dem in der Entscheidung von 2005 betrachteten Zeitraum gewährt wurden.

7.2. **Vorliegen einer Beihilfe**

(146) Die Kommission hat eine sorgfältige und gründliche Analyse der Stellungnahmen, die ihr im Lauf der Verfahrenseröffnung zugegangen sind, sowie der Bemerkungen Griechenlands und des Sachverständigengutachtens zu Rechnungslegung und Betrieb von Olympic Airways Services und Olympic Airlines vorgenommen. Diesbezüglich hat sie beschlossen, ihre Bewertung des Vorliegens einer Beihilfe unter drei Hauptaspekten durchzuführen:

— mögliche staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airways Services durch Stundung von Steuer- und Sozialversicherungsschulden sein Dezember 2004 ([1]);

([1]) Siehe Fußnote 5.

▼B

— mögliche staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airlines durch Zahlungen für das Flugzeugleasing und Nichtvollstreckung seiner Verbindlichkeiten (einschließlich Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten) seit Mai 2005 ([1]);

— mögliche staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airways Services und Olympic Airlines durch besonderen Schutz vor Gläubigern.

7.2.1. *Staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airways Services durch Stundung von Schulden*

(147) Wie von dem Sachverständigen der Kommission belegt wurde, hat Olympic Airways Services seit dem Zeitpunkt der Annahme der Entscheidung von 2005 Zahlungen an den Staat herausgezögert, so dass seine Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten gegenüber dem Staat gestiegen sind.

(148) Die schwierige und sich verschlechternde Lage von Olympic Airways Services in Bezug auf die Steuer- und Sozialversicherungsschulden wurde bereits dargelegt. Die in der Entscheidung von 2005 berücksichtigten Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten von Olympic Airways Services hatten mit 627 Mio. EUR bereits einen großen Umfang erreicht und setzten sich aus geschätzt 431 Mio. EUR an ungezahlten Steuern und weiteren 196 Mio. EUR an ungezahlten IKA-Abgaben zusammen.

(149) Trotz einer „Ausgleichszahlung“ von […]* Mio. EUR, die nach den Entschädigungszahlungen aufgrund von Schiedssprüchen erfolgt ist, beliefen sich die gesamten Steuerverbindlichkeiten im Juni 2008, wie in der Tabelle im Anschluss an Nummer 135 aufgeführt, nach jetzigen Schätzungen auf rund […]* Mio. EUR Die Steuerstundung von mindestens […]* Mio. EUR ist dem Staat zuzurechnen.

(150) Olympic Airways Services hat vorgebracht, dass die Summe von […]* Mio. EUR an Steuerschulden gestundet ist, was bedeute, dass das Unternehmen mit seinen Steuerzahlungen auf dem Laufenden sei. Dabei wird die Tatsache außer Acht gelassen, dass zwar ein Teil der Steuerschulden vom Staat gestundet sein mag, diese Stundung aber nicht die Summe in Frage stellt. Zwar könnte ein griechisches Gericht diese Summe nach unten korrigieren, doch kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Größenordnung der Summe, die Olympic Airways Services dem Staat in Bezug auf Steuern schuldet, sich nicht substanziell verändern wird. Unbeschadet dessen kann die Kommission schließen, dass die Summe, die Olympic Airways Services dem Staat in Bezug auf die Steuerverbindlichkeiten schuldet, eine Größenordnung von […]* Mio. EUR hat.

(151) Bezüglich der steigenden Steuerverbindlichkeiten von Olympic Airways Services ist es der Staat durch seine Steuerverwaltung selbst, der den ständigen Aufschub von Zahlungen und die Nichtzahlung verschiedener Steuern und Abgaben, die Olympic Airways Services zu zahlen hat, toleriert.

(152) Bei den Sozialversicherungsabgaben ergibt sich ein ähnliches Bild. Die Sozialversicherungsschulden, die in der Entscheidung von 2005 mit einer Höhe von […]* Mio. EUR angegeben waren, sind jetzt auf […]* Mio. EUR angestiegen, wie in der Tabelle im

([1]) Siehe Fußnote 6.

▼B

Anschluss an Randnr. 135 aufgeführt, obwohl am 27. September 2007 eine Einmalzahlung von […]* Mio. EUR aus den Entschädigungszahlungen aufgrund von Schiedssprüchen geleistet worden war.

(153) Die Stelle (IKA), die mit der Einziehung dieser Sozialabgaben betraut ist, ist eine öffentliche Einrichtung nach griechischem Recht ([1]), die unter staatlicher Aufsicht für die Verwaltung des Sozialversicherungssystems und die Einziehung der vorgeschriebenen Sozialabgaben zuständig ist. Sie ist berechtigt ([2]), aber nicht verpflichtet, Vereinbarungen für die verspätete Zahlung von Schulden zu treffen. Die steigenden Sozialversicherungsverbindlichkeiten von Olympic Airways Services gegenüber dem Staat sind daher eindeutig dem Staat zuzurechnen.

(154) Sowohl Steuer- als auch Sozialversicherungsmittel sind staatliche Mittel, so dass ihre Stundung eine Übertragung staatlicher Mittel darstellt.

(155) Die Stundung verschafft Olympic Airways Services einen Vorteil. Durch die Stundung von Seiten des Staates wird die Zahlung von Abgaben aufgeschoben, die das Unternehmen normalerweise fristgerecht zu leisten hätte, was für den Begünstigten eine Quelle von Betriebskapital darstellt. Olympic Airways Services macht Verluste und ist chronisch verschuldet, so dass ein solcher Zahlungsaufschub nicht als normales oder übliches Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Gläubigers anzusehen ist. Die Stundung erfolgt systematisch und es bestehen angesichts der prekären Finanzlage von Olympic Airways Services wie vom Sachverständigen der Kommission nachgewiesen keine realistischen Aussichten dafür, dass Olympic Airways Services jemals in der Lage sein wird, diese Beträge zu einem späteren Zeitpunkt an den Staat abzuführen. Die Stundung beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälscht den Wettbewerb, da die betreffenden Märkte vollständig liberalisiert sind.

(156) Die Kommission muss daher schlussfolgern, dass die Stundung der unbezahlten und steigenden Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten von Olympic Airways Services durch den Staat eine staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airways Services im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt. Da diese Beihilfe nie bei der Kommission angemeldet wurde, ist sie unrechtmäßig.

7.2.2. *Staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airlines durch Stundung von Schulden*

(157) Wie der Sachverständige der Kommission festgestellt hat, hat Olympic Airlines seit dem Zeitraum, der in der Entscheidung von 2005 berücksichtigt wurde, Verluste gemacht und weitere Schulden beim Staat angesammelt.

(158) Was das Leasing von 4 A340-Flugzeugen angeht, haben die Schulden von Olympic Airlines beim Staat in dem Zeitraum, der Gegenstand der jetzigen Untersuchung ist, […]* Mio. EUR erreicht, wobei sich der Saldo dieses Betrags zum 31. Mai 2005 auf […]* Mio. EUR belief. Dies bedeutet, dass Olympic Airlines in dem Zeitraum, der vom vorliegenden Beschluss erfasst wird, Schulden von […]* Mio. EUR gegenüber dem Staat für nicht geleistete Flugzeug-Leasingzahlungen gemacht hat.

([1]) Gesetz 1846/1951, Artikel 11.
([2]) Gesetz 2676/1999.

▼B

(159) Nach Auffassung der Kommission entspricht dieser Betrag jedoch nicht vollständig dem Betrag, den Olympic Airlines dem Staat bezüglich des Flugzeugleasings schuldete. Wie in der Entscheidung von 2005 ausgeführt, zahlte der Staat nach Übernahme der Hauptleasingverträge von Olympic Airways einen monatlichen Preis zwischen EUR […]* und EUR […]* für jedes dieser Flugzeuge. Wie vom Sachverständigen der Kommission belegt, zahlte Olympic Airlines jedoch zwischen USD […]* und USD […]*. Indem er diesen geringeren Betrag akzeptierte, „akzeptierte" der Staat einen Verlust zwischen EUR […]* und EUR […]* je Flugzeug und Monat, was eine weitere staatliche Beihilfe in Höhe von mindestens 36 Mio. EUR und bis zu 50,4 Mio. EUR darstellt.

(160) Bei der Fluggastabgabe zur Flughafenentwicklung (Spatosimo) beläuft sich die jetzt vom Unternehmen dem Staat geschuldete Summe auf […]* Mio. EUR Olympic Airlines hat vorgebracht, dass dieser Betrag nicht insgesamt zahlbar ist, da rund […]* Mio. EUR von einem Gericht bis zu einem abschließenden Gerichtsurteil ausgesetzt wurden. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass eine solche Aussetzung die Schulden nicht aufhebt, sondern lediglich ihre Zahlung aussetzt. Die Kommission kann daher zu dem Schluss kommen, dass die Summe, die Olympic Airlines in Bezug auf nicht gezahlte Spatosimo-Abgaben schuldet, mit Stand vom Mai 2008 zwischen 38 Mio. EUR und 98 Mio. EUR liegt.

(161) Einen Betrag von 86,3 Mio. EUR schuldet Olympic Airlines zwei verbundenen Unternehmen, nämlich Olympic Airways Services und Olympic Aviation. Zum 31. Mai 2005 belief sich der von Olympic Airlines diesen Unternehmen geschuldete Betrag auf 2,6 Mio. EUR. In den folgenden drei Jahren sind diese Schulden stark angestiegen, nämlich in dem Zeitraum, der Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist, um 83,7 Mio. EUR. Eine weitere Summe von 4,5 Mio. EUR wird für Start- und Landegebühren und Abstellgebühren auf Flughäfen außer AIA geschuldet und ist an die griechische Zivilluftfahrtbehörde abzuführen. Olympic Airlines hat vorgebracht, dass dieser Betrag nicht fällig ist, da seine Zahlung von einem Gericht bis zu einem Gerichtsurteil ausgesetzt wurde. Auch diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass eine solche Aussetzung die Schulden nicht aufhebt, sondern lediglich ihre Zahlung aussetzt.

(162) Alle vorgenannten Stundungen, die sich wie in der Tabelle nach Randnr. 140 aufgeführt auf 326 Mio. EUR belaufen, umfassen staatliche Mittel, da sie sich auf Schulden gegenüber dem Staat, staatlichen Stellen (griechische Zivilluftfahrtbehörde) oder Unternehmen in Staatseigentum (Olympic Airways Services und Olympic Aviation) beziehen.

(163) Hinsichtlich der Frage, ob Stundungen, die Olympic Airlines von Olympic Airways Services und Olympic Aviation gewährt wurden, dem Staat zuzurechnen sind, stellt die Kommission fest, dass die Zurechenbarkeit einer Maßnahme, die von einem öffentlichen Unternehmen getroffen wird, zum Staat aus einer Reihe von Anzeichen abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des Falls und des Zusammenhangs, in dem die Maßnahmen getroffen wurden, ergeben.

(164) Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass der Staat 100 % der Anteile an allen drei Unternehmen hielt. Außerdem wurden die gesamte Geschäftsführung und die Aufsichtsgremien dieser Unternehmen vom Staat ernannt. Unter diesen Umständen ist zu schließen, dass die Unternehmen jederzeit unter staatlicher Kontrolle standen. Griechenland war direkt und indirekt (als größter Gläubiger sowohl von Olympic Airways Services als

▼B

auch Olympic Airlines) in der Lage, einen beherrschenden Einfluss über alle Unternehmen auszuüben. Die Stundung ist damit letztlich einer Stundung durch den Staat selbst und durch öffentliche Stellen gleichzusetzen. Da die Entscheidungen von Olympic Airways Services und Olympic Aviation, Olympic Airlines Kredite zu gewähren und die Schulden auf 86,3 Mio. EUR auflaufen zu lassen, keine Handlungen unabhängiger Unternehmen waren, sind sie somit dem Staat zuzurechnen.

(165) Die Stundung umfasst auch einen Vorteil zugunsten von Olympic Airlines, indem sie das Unternehmen von Verbindlichkeiten befreite, die es sonst zu tragen gehabt hätte.

(166) Die schwierige Finanzlage von Olympic Airlines wurde bereits im Einzelnen dargelegt. 2004 verzeichnete das Unternehmen Verluste von 87,1 Mio., EUR die in jedem Jahr anstiegen, so dass es 2007 einen Verlust von […]* Mio. EUR machte. Das Geschäft von Olympic Airlines ist stark zyklisch, was der negative Cashflow in den Monaten Oktober bis März belegt, der durch einen positiven Cashflow in den Monaten April bis September ausgeglichen wird. Dieser Zyklus wiederholt sich alljährlich mit immer größer werdenden Verlusten. Die Nettozuflüsse in den Sommermonaten gleichen die Nettoabflüsse in den Wintermonaten nie vollständig aus, so dass das Unternehmen insgesamt immer höhere Verluste erleidet. Es kann nur dank der Großzügigkeit des Staats bestehen. Es ist bei weitem nicht klar, ob das Unternehmen in seiner gegenwärtigen Struktur jemals einen positiven Cashflow erzielen kann. Es ist daher offensichtlich, dass die Schuldenstundung nicht das normale Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Gläubigers widerspiegeln kann; sie erfolgt systematisch und es bestehen geringe Aussichten, dass die Schulden je beglichen werden.

(167) Die Kommission stellt auch fest, dass die Maßnahmen den zwischenstaatlichen Handel beeinträchtigen und den Wettbewerb innerhalb dieses Marktes verfälschen oder zu verfälschen drohen, da sie ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betreffen. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die von Seiten des Staates, staatlicher Stellen und Unternehmen in Staatseigentum erfolgende fortdauernde Stundung von Steuerschulden und anderen betrieblichen Verbindlichkeiten von Olympic Airlines eine staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airlines im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt. Da diese Beihilfe nie bei der Kommission angemeldet wurde, ist sie unrechtmäßig.

7.2.3. *Staatliche Beihilfe durch besonderen Schutz vor Gläubigern*

(168) Nach der ständigen Rechtsprechung umfasst der Begriff der Beihilfe Vorteile, die durch öffentliche Einrichtungen gewährt werden und in verschiedener Form die Belastungen vermindern, die ein Unternehmen normalerweise zu tragen hat [1]. Olympic Airways Services und Olympic Airlines scheinen erhebliche Vorteile

[1] Siehe u. a. die Urteile in der Rechtssache 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Hohe Behörde, Slg. 1961, 1; Rechtssache C-387/92, Banco Exterior de España, Slg. 1994, I-877, Randnr. 13; Rechtssache C-241/94, Frankreich/Kommission, Slg. 1996, I-4551, Randnr. 34; Rechtssache C-256/97, DM Transport, Slg. 1999, I-3913, Randnr. 19.

▼B

gewährt bekommen zu haben aufgrund des besonderen und einzigartigen Schutzes vor Gläubigern, der vom Staat mittels des eigens erlassenen Gesetzes gewährt wurde, wonach die Vollstreckung von Urteilen gegen diese Unternehmen durch private Gläubiger ausgesetzt ist.

(169) Im vorliegenden Fall wurde der besondere Schutz vor Gläubigern nur Olympic Airways Services und Olympic Airlines gewährt. Es handelt sich somit um eine selektive und spezifische Maßnahme im Sinne von Artikel 87 Absatz 1.

(170) Nach ständiger Rechtsprechung ist der Begriff der Beihilfe weiter als der Begriff der Subvention, denn er umfasst nicht nur positive Leistungen wie Subventionen selbst, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die Belastungen vermindern, die ein Unternehmen normalerweise zu tragen hat und die somit zwar keine Subventionen im strengen Sinne des Wortes darstellen, diesen aber nach Art und Wirkung gleichstehen ([1]).

(171) Der Ausdruck „Beihilfe“ im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag impliziert notwendigerweise Vorteile, die mittelbar oder unmittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden oder eine zusätzliche Belastung für den Staat oder für Einrichtungen, die vom Staat zu diesem Zweck errichtet oder benannt werden, darstellen ([2]).

(172) In Analogie zu dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Ecotrade ([3]) betreffend Artikel 4c EGKS-Vertrag erlauben mehrere Merkmale des besonderen Schutzes vor Gläubigern, das Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag festzustellen.

(173) Erstens ist es offensichtlich, dass der besondere Schutz vor Gläubigern nur auf Olympic Airways Services und Olympic Airlines Anwendung findet, die beide im Staatseigentum sind und besonders hohe Schulden bei bestimmten, überwiegend öffentlichen, Gläubigern haben. Im vorliegenden Beschluss wurde bereits dargelegt, dass Olympic Airlines rund 86,3 Mio. EUR Schulden bei Olympic Airways Services wegen unbezahlter Dienstleistungen hat.

(174) Es steht auch außer Zweifel, dass der besondere Schutz vor Gläubigern Olympic Airways Services und Olympic Airlines in eine bessere Lage versetzt als andere, insofern er es ihnen ermöglicht, den Geschäftsbetrieb unter Umständen aufrechtzuerhalten, die nicht zugelassen würden, wenn die allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften angewendet würden, da nach diesen Vorschriften der Schutz der Gläubigerinteressen Vorrang hat. Die Tatsache, dass diese beiden Unternehmen ihre Tätigkeiten fortsetzen können, stellt eine zusätzliche Last für die öffentlichen Behörden dar, da Einrichtungen in Staatseigentum zu den Hauptgläubigern der Unternehmen in Schwierigkeiten gehören, um so mehr, als diese Unternehmen definitionsgemäß Schulden in erheblicher Höhe haben. Angesichts der prekären Finanzlage von Olympic und des besonderen Schutzes vor Gläubigern werden Unternehmen in Privateigentum wahrscheinlich keine Geschäfte mit Olympic Airlines und Olympic Airways Services zu

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

([2]) Verbundene Rechtssachen C-52/97 bis C-54/97, Viscido u. a./Ente Poste Italiane, Slg. 1998, I-2629, Randnr. 13.

([3]) Rechtssache C-200/97, siehe Fußnote 40.

▼B

normalen kommerziellen Bedingungen machen wollen, da keine realistischen Aussichten bestehen, fällige Forderungen einzutreiben. Da darüber hinaus angesichts der hohen Schulden bei Gläubigern in Staatseigentum (siehe Nummer 139) Unternehmen in Staatseigentum aufgrund des besonderen Schutzes vor Gläubigern Mittel verlieren werden und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die fortdauernde staatliche Unterstützung von Olympic Airlines und Olympic Airways Services nur aufgrund von nationalen industriepolitischen Erwägungen statt aufgrund von Erwägungen eines Gläubigers am Markt erfolgt, der die Begleichung von Verbindlichkeiten anstrebt, kann die Kommission zu dem Schluss kommen, dass staatliche Mittel betroffen sind und die Maßnahme dem Staat zuzurechnen ist.

(175) Angesichts des Vorstehenden ist zu schließen, dass die Anwendung einer Regelung für den besonderen Schutz vor Gläubigern, wie sie im vorliegenden Fall besteht und die von den „allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften“ abweicht, sich als Gewährung einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 darstellt, wenn feststeht, dass dem Unternehmen

— erlaubt worden ist, seine wirtschaftliche Tätigkeit unter Umständen fortzusetzen, unter denen dies bei Anwendung der allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen gewesen wäre, oder

— ein völliger oder teilweiser tatsächlicher Verzicht auf öffentliche Forderungen gewährt worden sind, auf die ein anderes zahlungsunfähiges Unternehmen bei Anwendung der allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften keinen Anspruch hätte erheben können ([1]).

(176) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass hinsichtlich des besonderen und einzigartigen Schutzes vor Gläubigern, der Olympic Airways Services und Olympic Airlines gewährt wurde, beide genannten Kriterien erfüllt sind. Den in Rede stehenden Unternehmen ist erlaubt worden, ihre wirtschaftliche Tätigkeit unter Umständen fortzusetzen, unter denen dies bei Anwendung der allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen gewesen wäre. Wie außerdem im Rahmen dieses Beschlusses durchgängig belegt wurde, haben die in Rede stehenden Unternehmen verschiedene vom Staat gewährte Vergünstigungen genossen, auf die ein anderes zahlungsunfähiges Unternehmen bei Anwendung der allgemeinen konkursrechtlichen Vorschriften keinen Anspruch htte erheben können.

(177) Die Maßnahmen beeinträchtigen den Handel zwischen Mitgliedstaaten, da sie Unternehmen betreffen, die in einem liberalisierten Markt tätig sind. Sie verfälschen auch den Wettbewerb innerhalb dieses Marktes oder drohen ihn zu verfälschen, da sie auf bestimmte Unternehmen Anwendung finden, die mit anderen Unternehmen der Gemeinschaft konkurrieren.

(178) Unter diesen Umständen kommt die Kommission bezüglich des besonderen Schutzes vor Gläubigern, der Olympic Airways Services und Olympic Airlines gewährt wird, zu dem Schluss, dass dies eine staatliche Beihilfe darstellt. Da diese Beihilfe nie bei der Kommission angemeldet wurde, ist sie unrechtmäßig.

([1]) Rechtssache C-295/97, Rinaldo Piaggio (Randnr. 43).

▼B

7.3. **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt**

7.3.1. *Vereinbarkeit der Beihilfe, die Olympic Airlines durch Flugzeug-Leasingzahlungen, Stundung von Schulden und den besonderen Schutz vor Gläubigern gewährt wird*

(179) Nachdem die Kommission zu dem Schluss gekommen ist, dass Olympic Airlines seit 2005 staatliche Beihilfen erhalten hat, muss sie als nächstes die Maßnahmen zugunsten dieses Unternehmens im Lichte von Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag prüfen, in denen Ausnahmen von der allgemeinen Unvereinbarkeitsregel von Artikel 87 Absatz 1 gemacht werden.

(180) Die Ausnahmen in Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag sind in diesem Fall nicht anwendbar, da die Beihilfemaßnahmen weder sozialer Art sind noch einzelnen Verbrauchern gewährt werden; sie dienen auch nicht der Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, und sie werden nicht für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland gewährt.

(181) Weitere Freistellungen vom allgemeinen Verbot staatlicher Beihilfen sind in Artikel 87 Absatz 3 verankert. Die Freistellungen in Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben b und d sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da die Beihilfe weder der Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats noch der Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes dient.

(182) Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a und c EG-Vertrag betreffen Freistellungen für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Griechenland ist ein Gebiet, das gänzlich in den Anwendungsbereich von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a fällt. Die Beihilfe erfüllt jedoch nicht die Kriterien der anwendbaren „Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung“ ([1]).

(183) Hinsichtlich der Freistellung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, hat die Kommission zu prüfen, ob diese Bestimmung auf die vorliegende Situation angewendet werden kann. Bei dieser Prüfung muss die Kommission den anwendbaren Leitlinien für den Luftverkehrssektor ([2]) Rechnung tragen.

(184) In diesem Zusammenhang ist es offensichtlich, dass keine der Bestimmungen der Leitlinien im vorliegenden Fall erfüllt sind. Es ist auch offensichtlich, dass die Beihilfe nicht den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag bezweckt, so dass sie nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

([1]) Für den Zeitraum 2000-2006, ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 9, für den Zeitraum 2007-2013, ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

([2]) „Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr“ (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5) und „Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

▼B

7.3.2. *Vereinbarkeit der Beihilfe, die Olympic Airways Services durch Stundung von Schulden und den besonderen Schutz vor Gläubigern gewährt wird*

(185) Nachdem die Kommission zu dem Schluss gekommen ist, dass Olympic Airways Services ebenfalls unrechtmäßige staatliche Beihilfen erhalten hat, muss sie die Maßnahme im Lichte von Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag prüfen, in denen Ausnahmen von der allgemeinen Unvereinbarkeitsregel von Artikel 87 Absatz 1 gemacht werden.

(186) Die Ausnahmen in Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag sind in diesem Fall nicht anwendbar, da die Beihilfemaßnahme weder sozialer Art ist noch einzelnen Verbrauchern gewährt wird; sie dient auch nicht der Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, und sie wird nicht für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland gewährt.

(187) Weitere Freistellungen vom allgemeinen Verbot staatlicher Beihilfen sind in Artikel 87 Absatz 3 verankert. Die Ausnahmen in Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben b und d sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da die Beihilfe weder der Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats noch der Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes dient.

(188) Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag betrifft die Freistellung von Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht. Die Beihilfe erfüllt jedoch nicht die Kriterien der anwendbaren „Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung“.

(189) Hinsichtlich der Freistellung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, hat die Kommission zu prüfen, ob diese Bestimmung auf die vorliegende Situation angewendet werden kann. Bei dieser Prüfung muss die Kommission den anwendbaren Leitlinien für den Luftverkehrssektor ([1]) Rechnung tragen.

(190) In diesem Zusammenhang ist es offensichtlich, dass keine der Bestimmungen der Leitlinien im vorliegenden Fall erfüllt sind. Es ist auch offensichtlich, dass die Beihilfe nicht den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag bezweckt, so dass sie nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

(191) Folglich kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Griechenland nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbare staatliche Beihilfen zugunsten Olympic Airways Services gewährt hat, indem es die verspätete oder nicht erfolgte Zahlung von Steuern und Sozialabgaben hingenommen hat und indem es diesem Unternehmen einen besondere Schutz vor Gläubigern gewährt hat —

([1]) Siehe Fußnote 45.

▼B

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die vom griechischen Staat praktizierte fortdauernde Stundung der Steuer- und Sozialversicherungsverbindlichkeiten von Olympic Airways Services gegenüber dem Staat, die auf mindestens 590,4 Mio. EUR geschätzt werden, stellt eine unrechtmäßige staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airways Services dar, die nicht mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

(2) Die vom griechischen Staat praktizierte fortdauernde Stundung der Flugzeug-Leasingzahlungen, die auf mindestens 137,2 Mio. EUR geschätzt werden, der Verbindlichkeiten gegenüber Olympic Airways Services und Olympic Aviation, die auf insgesamt 86,3 Mio. EUR geschätzt werden, der Verbindlichkeiten gegenüber der griechischen Zivilluftfahrtbehörde in Höhe von 4,5 Mio. EUR und der Spatosimo-Abgabe von mindestens 38,1 Mio. EUR stellt eine unrechtmäßige staatliche Beihilfe zugunsten von Olympic Airlines dar, die nicht mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

(3) Der besondere Schutz vor Gläubigern, der Olympic Airways Services und Olympic Airlines durch griechische Rechtsvorschriften gewährt wird, stellt eine unrechtmäßige staatliche Beihilfe zugunsten beider Unternehmen dar, die nicht mit dem EG-Vertrag vereinbar ist.

Artikel 2

(1) Griechenland fordert die in Artikel 1 genannte Beihilfe vom Begünstigten zurück.

(2) Die zurückzufordernden Beträge umfassen Zinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem sie dem Begünstigten zur Verfügung standen, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission [1] in der durch die Verordnung (EG) Nr. 271/2008 [2] geänderten Fassung nach der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Griechenland stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 1 genannte Beihilfe ein.

Artikel 3

(1) Die in Artikel 1 genannte Beihilfe wird sofort und wirksam zurückgefordert.

(2) Griechenland stellt die Erfüllung dieses Beschlusses innerhalb von vier Monaten nach dessen Bekanntgabe sicher.

Artikel 4

(1) Innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses reicht Griechenland folgende Informationen bei der Kommission ein:

a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der von dem Empfänger zurückzufordern ist;

b) die detaillierte Beschreibung der bereits ergriffenen und der geplanten Maßnahmen zur Einhaltung dieses Beschlusses;

[1] ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
[2] ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1.

▼B

c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Begünstigten Rückzahlungsanordnungen ergangen sind.

(2) Griechenland unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Griechenland unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Griechenland ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die der Empfänger bereits zurückgezahlt hat.

Artikel 5

Griechenland stellt unverzüglich alle weiteren Beihilfezahlungen an Olympic Airways Services und Olympic Airlines ein.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Hellenische Republik gerichtet.