Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B** **ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 17ης Σεπτεμβρίου 2008

για την κρατική ενίσχυση C 61/07 (πρώην NN 71/07) — Ελλάδα Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες/Ολυμπιακές Αερογραμμές

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 5073]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

►**C1** (2010/459/ΕΚ) ◄

(ΕΕ L 222 της 24.8.2010, σ. 62)

Διορθώνεται από:

►**C1** Διορθωτικό ΕΕ L 231 της 1.9.2010, σ. 7 (2010/459/ΕΚ)

▼B

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Σεπτεμβρίου 2008

για την κρατική ενίσχυση C 61/07 (πρώην NN 71/07) — Ελλάδα Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες/Ολυμπιακές Αερογραμμές

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 5073]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

►C1 (2010/459/ΕΚ) ◄

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1], και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

(1) Με την επιστολή της 19ης Δεκεμβρίου 2007, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ελλάδα σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης όσον αφορά ορισμένες χρηματοοικονομικές ροές και μεταβιβάσεις οι οποίες έθεσαν θέμα κρατικής ενίσχυσης σε σχέση με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ΑΕ και των Ολυμπιακών Αερογραμμών Α.Ε.

(2) Στις 14 Ιανουαρίου 2008, η Ελλάδα ζήτησε παράταση της προθεσμίας για να απαντήσει, η οποία έγινε δεκτή από την Επιτροπή. Η Ελλάδα διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στις 13 Φεβρουαρίου 2008.

(3) Η απόφαση της Επιτροπή να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα συγκεκριμένα μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

(4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις επί του θέματος από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Διαβίβασε τις παρατηρήσεις στην Ελλάδα με ηλεκτρονικό μήνυμα της 9ης Απριλίου 2008. Η Ελλάδα είχε τη δυνατότητα να τις σχολιάσει και η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Ελλάδας με το ηλεκτρονικό μήνυμα της 13ης Μαΐου 2008.

[1] ΕΕ C 50 της 23.2.2008, σ. 13.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

▼B

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

2.1. **Τα μέρη**

2.1.1. *Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες Α.Ε.*

(5) Η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ είναι η τρέχουσα επωνυμία της εταιρείας η οποία στο παρελθόν ήταν γνωστή ως Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ ([1]). Ασχολείται κυρίως με την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροσκαφών/παροχή μηχανολογικών υπηρεσιών στην Ελλάδα και δεν εκμεταλλεύεται κανένα αεροσκάφος. Ανήκει κατά 100 % στο Δημόσιο.

2.1.2. *Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ*

(6) Η Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ άρχισε τη λειτουργία της τον Δεκέμβριο του 2003 και δημιουργήθηκε από τους πτητικούς κλάδους της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εκτελεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια εντός της Ελλάδας, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και διηπειρωτικές πτήσεις. Ανήκει κατά 100 % στο Δημόσιο ([2]).

2.2. **Μέτρα υπό εξέταση**

(7) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας εξετάζονταν τα ακόλουθα τέσσερα στοιχεία:

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες Α.Ε μέσω της ανοχής στην εξόφληση οφειλών. Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση στην εταιρεία αυτή μέσω της συνεχιζόμενης ανοχής προς την Ολυμπιακή Αεροπορία σε σχέση με τις φορολογικές της υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης από τον Δεκέμβριο του 2005 ([3]).

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ μέσω ποσών που της επιδίκασε το Διαιτητικό Δικαστήριο. Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες για πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο ορισμένων αποφάσεων του διαιτητικού δικαστηρίου. Οι αποφάσεις αυτές αφορούν αγωγές της εν λόγω εταιρείας κατά του Δημοσίου.

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ. Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση, μέσω της καταβολής μειωμένων μισθωμάτων αεροσκαφών και μη είσπραξης των προς αυτήν οφειλών (συμπεριλαμβανομένων

([1]) Η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ μετονομάσθηκε Ολυμπιακές Αερογραμμές — Υπηρεσίες ΑΕ. Τροποποίηση του καταστατικού της εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ δημοσιεύθηκε στο Φύλλο *Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* αριθ. 1485/19.2.2004, Τεύχος ΑΕ, στις 19 Φεβρουαρίου 2004. Η τροποποίηση αφορούσε τη διάταξη του άρθρου 1, βάσει της οποίας η εταιρεία μετονομάστηκε σε «Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ» και η διάρκειά της καθορίστηκε σε 46 έτη, και συγκεκριμένα μέχρι και τις 31.12.2049. Η τροποποίηση αφορούσε επίσης τη διάταξη του άρθρου 2. Κύριος σκοπός της εταιρείας είναι η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών, η αντιπροσώπευση και πρακτόρευση αερομεταφορέων κ.λπ. Στο εξής, στην παρούσα απόφαση οι όροι «Ολυμπιακή Αεροπορία» δηλώνουν τόσο την «Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ» μέχρι τον Φεβρουάριο του 2004 όσο και την «Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ» μετά την ημερομηνία αυτή.

([2]) Στις 14 Σεπτεμβρίου 2005 η Επιτροπή εξέδωσε οριστική αρνητική απόφαση (απόφαση 2005/2706/ΕΚ —δεν έχει ακόμηδημοσιευθεί) σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελληνική Δημοκρατία στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

([3]) Στην απόφαση του 2005 έχουν ληφθεί υπόψη μόνον οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία έως και τον Δεκέμβριο του 2004.

▼B

των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης) από την εν λόγω υπερχρεωμένη κρατική εταιρεία, από τον Ιούνιο του 2005 ([1]).

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω της παροχής ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών τους: τούτο σημαίνει ότι δεν επιτρέπονται οι αγωγές και η λήψη μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης (συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών μέτρων καθώς και των διαταγών), εντός ή εκτός της χώρας, σε βάρος των εταιρειών αυτών από οποιονδήποτε ιδιώτη πιστωτή. Η νομική αυτή προστασία δεν παρέχεται σε καμία άλλη οντότητα στην Ελλάδα και αφορά αποκλειστικά τις εν λόγω εταιρείες. Κάθε άλλη επιχείρηση στην Ελλάδα, η οποία θα επεδίωκε τέτοιου είδους προστασία έναντι των πιστωτών της, θα έπρεπε να κηρύξει πτώχευση.

(8) Όσον αφορά την πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες μέσω ποσών που της επιδίκασε το Διαιτητικό Δικαστήριο απαιτείται περαιτέρω και ενδελεχέστερη εξέταση. Ως εκ τούτου, εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης και θα αποτελέσει αντικείμενο χωριστής, μεταγενέστερης απόφασης της Επιτροπής.

2.2.1. *Φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες από τον Δεκέμβριο του 2004*

(9) Στην απόφασή της του 2005, η Επιτροπή επισήμανε ότι εφαρμοζόταν μια τακτική στο πλαίσιο της οποίας το Δημόσιο δεν εισέπραττε τις ληξιπρόθεσμες φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης από την Ολυμπιακή Αεροπορία, οι οποίες στη συνέχεια αποτελούσαν «βεβαιωμένα» χρέη της εταιρείας, χωρίς όμως να λαμβάνονται από το Δημόσιο μέτρα για την εξόφλησή τους. Έπειτα από καιρό, η εταιρεία προέβαινε σε τμηματικές πληρωμές σε δόσεις ([2]). Στην απόφαση του 2005, η Επιτροπή συνήγαγε ότι η καθυστερημένη εξόφληση ή η μη εξόφληση στο ακέραιο των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης από την Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφερε στην εν λόγω εταιρεία ταμειακό όφελος εις βάρος του Δημοσίου.

(10) Στην απόφαση του 2005 (άρθρο 3), η Επιτροπή υποχρέωνε την Ελλάδα να «αναστείλει αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές». Πλειστάκις ([3]) η Επιτροπή ζήτησε από τις ελληνικές αρχές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής αυτής της πτυχής της απόφασης. Όπως και να διαβιβάσουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις φορολογικές οφειλές και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης που είχε καταβάλει στο Δημόσιο η εν λόγω εταιρεία. Παρά τα επανειλημμένα αυτά αιτήματα, οι ελληνικές αρχές δεν διαβίβασαν επαρκείς πληροφορίες επί του θέματος.

(11) Αντί να παρασχεθούν στις υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφορίες και επιβεβαίωση ότι οι εν λόγω εταιρείες καταβάλλουν εγκαίρως και στο ακέραιο τις φορολογικές οφειλές τους και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, οι πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις ελληνικές αρχές στην Επιτροπή και τα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια υποδηλώνουν ότι οι δύο εταιρείες, Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και Ολυμπιακές Αερογραμμές, δεν είναι σε θέση να εξοφλήσουν και δεν εξοφλούν τις συνεχώς αυξανόμενες οφειλές τους προς τις δημόσιες αρχές.

([1]) Στην απόφαση του 2005 έχουν ληφθεί υπόψη μόνον οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές έως και τον Μάιο του 2005.

([2]) Για παράδειγμα, στο διάστημα 2003-2004, η Ολυμπιακή Αεροπορία προέβη σε πληρωμές 7,7 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο συμφωνίας ρύθμισης οφειλών για τα έτη πριν από το 2003.

([3]) Επιστολές της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2006 [στοιχ. D (2006) 217009] και της 16ης Ιουλίου 2007 [στοιχ. D (2007) 313288].

▼B

(12) Με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2006 ([1]), οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν στις υπηρεσίες της Επιτροπής επιστολή, με ημερομηνία 13 Ιουνίου 2006, από «ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα» με την επωνυμία «Progressive Finance» σχετικά με την ταμειακή κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο εν λόγω εμπειρογνώμονας βασίστηκε στον ισολογισμό του έτους 2004 (ο οποίος δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή) και στις ταμειακές ροές του 2006. Ο εμπειρογνώμονας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με βάση τα στοιχεία που είχαν τεθεί στη διάθεσή του, η αρνητική οικονομική κατάσταση της εταιρείας είχε άμεση σχέση με τις υποχρεώσεις της προς το Ελληνικό Δημόσιο και τους ασφαλιστικούς φορείς, καθώς και με τα εκκρεμή θέματα κρατικών ενισχύσεων. Η «Progressive Finance» ανέφερε επίσης ότι, με βάση τις ταμειακές ροές του 2006, η πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας ήταν ανύπαρκτη και ότι δεν υπήρχε δυνατότητα σύναψης και εξυπηρέτησης δανείου για την επιστροφή των ποσών των κρατικών ενισχύσεων που αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης του 2005.

(13) Εξ άλλου, στο πλαίσιο της απόφασης T-423/05 R, ο πρόεδρος του Πρωτοδικείου ζήτησε από την Ολυμπιακή Αεροπορία να προσκομίσει στο Δικαστήριο στοιχεία σχετικά με την ικανότητα επιστροφής των ποσών των κρατικών ενισχύσεων που επισημάνθηκαν από την Επιτροπή, καθώς και σχετικά με το ύψος των χρεών της.

(14) Με επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2006, η εταιρεία διαβίβασε στο Δικαστήριο έκθεση του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα PriceWaterhouseCoopers σχετικά με τη δυνατότητα τμηματικής επιστροφής της ενίσχυσης και εκτίμηση του ποσού της ενίσχυσης που είχε επιστραφεί μετά τις αρνητικές αποφάσεις της Επιτροπής του 2002 και του 2005.

(15) Ο εμπειρογνώμονας της Ολυμπιακής Αεροπορίας (PwC) υπολόγισε τα προς ανάκτηση ποσά κατόπιν της απόφασης του 2005 σε 411 εκατ. ευρώ, που θα μπορούσαν να εξοφληθούν σε 48 μηνιαίες δόσεις οι οποίες, όσον αφορά τις οφειλές προς τον φορέα κοινωνικών ασφαλίσεων, θα ήταν δυνατόν να αυξηθούν σε 96 μόνον κατόπιν τροποποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας. Ωστόσο, ο εμπειρογνώμονας κατέληξε ότι «από την ανάλυση των ταμειακών ροών της Ολυμπιακής Αεροπορίας, όπως μας δόθηκαν από τη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και για τις οποίες δεν υπήρξε χρονική δυνατότητα να προβούμε σε αναλυτικό έλεγχο ως προς την πληρότητα και ακρίβεια, το ενδεχόμενο ολικής ή τμηματικής καταβολής ποσών για την αποπληρωμή των συγκεκριμένων οφειλών δεν εμφανίζεται ως εφικτό».

(16) Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή συνήγαγε το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν είχε τηρηθεί η υποχρέωση αναστολής κάθε περαιτέρω καταβολής ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005. Επιπλέον, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν καταβάλλει εγκαίρως και στο ακέραιο τις φορολογικές οφειλές της και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, ούτε είναι σε θέση να εξοφλήσει τα υφιστάμενα χρέη της, και ότι η συμπεριφορά αυτή είναι εφικτή μόνον χάρις στην ανοχή του κράτους.

2.2.2. *Κρατικές ενισχύσεις προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 2005*

(17) Σε σχέση με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή, στην απόφασή της του 2005, είχε θεωρήσει ως κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές την «Αποδοχή από την Ολυμπιακή Αεροπορία και από την Ελλάδα της καταβολής εκ μέρους των Ολυμπιακών Αερογραμμών μισθωμάτων για την υπεκμίσθωση αεροσκαφών, το ποσό των οποίων είναι κατώτερο των καταβαλλομένων για κύριες χρηματοδοτικές μισθώσεις …».

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

▼B

(18) Η Ελληνική Δημοκρατία [1] δεν αμφισβήτησε το γεγονός ότι το Δημόσιο και η Ολυμπιακή Αεροπορία είχαν υπεκμισθώσει τα σχετικά αεροσκάφη στις Ολυμπιακές Αερογραμμές σε τιμές χαμηλότερες από τις αντίστοιχες των αρχικών μισθώσεων· αμφισβήτησε, όμως, την εκτίμηση ότι αυτό ισοδυναμούσε με κρατική ενίσχυση. Ο ισχυρισμός της Ελληνικής Δημοκρατίας ήταν ότι εφόσον οι Ολυμπιακές Αερογραμμές κατέβαλαν την αγοραία τιμή για τις υπεκμισθώσεις αυτές, δεν τους χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα.

(19) Όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο 3 της απόφασης του 2005 ζητούσε από την Ελλάδα να αναστείλει άμεσα κάθε πληρωμή κρατικών ενισχύσεων. Παρά τις επανειλημμένες υπενθυμίσεις, από πλευράς Επιτροπής [2], της υποχρέωσης να «αναστείλουν αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές» και των αιτημάτων της Επιτροπής να της παρασχεθούν πληροφορίες ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές καταβάλλουν ή είχαν καταβάλει τα κύρια μισθώματα σε σχέση με τα μισθωμένα αεροσκάφη, τα οποία είχαν επισημανθεί ως κρατικές ενισχύσεις στην απόφαση του 2005, οι ελληνικές αρχές δεν το έπραξαν.

(20) Αναφορικά με τη χρηματοοικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα να της διαβιβάσει πληροφορίες σχετικά με την τρέχουσα χρηματοοικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και στοιχεία σχετικά με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα η εταιρεία. Οι πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις ελληνικές αρχές πριν από την κίνηση της διαδικασίας δεν καθησύχασαν την Επιτροπή. Η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται με ποιον τρόπο χρηματοδοτεί η εταιρεία την καθημερινή της λειτουργία και αντιμετωπίζει τις ζημίες της. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν η εταιρεία καταβάλλει πλήρως και εγκαίρως στο Δημόσιο τις φορολογικές της υποχρεώσεις, καθώς και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης, ή αν επωφελείται από την ανοχή του Δημοσίου στο θέμα αυτό.

(21) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή σημείωνε ότι, μολονότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τον Δεκέμβριο του 2003 με λίγα ή σχεδόν καθόλου χρέη [3], το 2004 εμφάνισαν ήδη λειτουργικές ζημίες 94,5 εκατ. ευρώ επί κύκλου εργασιών 616,7 εκατ. ευρώ και καθαρές ζημίες 87,1 εκατ. ευρώ (προ φόρων) για το έτος. Το 2005, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ανακοίνωσαν καθαρή ζημία 123,7 εκατ. ευρώ [4] επί εσόδων 643 εκατ. ευρώ για το 2005 [5]. Αναφέρθηκε ευρέως στα μέσα μαζικής ενημέρωσης [6] ότι οι ζημίες της εταιρείας για το 2006 θα υπερβούν τα 120 εκατ. ευρώ. Στη βάση αυτή, από την έναρξη λειτουργίας τους, τον Δεκέμβριο του 2003, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν εμφανίσει συνολική ζημία άνω των 330 εκατ. ευρώ κατά την πρώτη τριετία της λειτουργίας τους.

2.2.3. *Κρατικές ενισχύσεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών*

(22) Το άρθρο 22 του νόμου 3404/05 [7] προβλέπει ότι «μέχρι και την 28η Φεβρουαρίου 2006 δεν επιτρέπονται οι διαδικασίες και η

---

[1] Επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2006.

[2] Επιστολές της 25ης Αυγούστου 2006 [στοιχ. D (2006) 217009] και της 16ης Ιουλίου 2007 TREN [στοιχ. D (2007) 313288].

[3] Όλες οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αφέθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και από τους φόρους, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και λοιπές οφειλές προς το Ελληνικό Δημόσιο μεταφέρθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μόνον οι υποχρεώσεις ενός μηνός.

[4] Πηγή Reuters, 20 Δεκεμβρίου 2006.

[5] Η εταιρεία δεν φαίνεται να έχει δημοσιεύσει ελεγμένους λογαριασμούς από τον Δεκέμβριο του 2003.

[6] Πηγή *Καθημερινή*, 21 Σεπτεμβρίου 2007.

[7] «Ρύθμιση θεμάτων του Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού Τομέα της Ανώτατης Εκπαίδευσης και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ Α 260).

▼B

λήψη μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης (συμπεριλαμβανομένων των ασφαλιστικών μέτρων καθώς και των προσωρινών διαταγών), εντός ή εκτός της χώρας, σε βάρος των εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ, Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ΑΕ, και οποιουδήποτε περιουσιακού τους στοιχείου, ομοίως δε και κατά παντός παραρτήματος τούτου, αναγκαίου ή πρόσφορου προς εξυπηρέτηση αυτού ή των χρηστών του, οι δε τυχόν ανωτέρω εκκρεμείς διαδικασίες, καθώς και οι συνέπειες των μέτρων τούτων, αναστέλλονται κατά το άνω διάστημα. Των ανωτέρω περιορισμών εξαιρείται το Ελληνικό Δημόσιο.» Η ισχύς της εν λόγω διάταξης παρατάθηκε τρεις φορές, αρχικά μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2006 ([1]), στη συνέχεια μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2007 ([2]) και τελικά μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2008.

(23) Η διάταξη αυτή απαγόρευε ουσιαστικά την αναγκαστική εκτέλεση αποφάσεων, εντός ή εκτός της Ελλάδας, σε βάρος οιασδήποτε των εταιρειών του Ομίλου Ολυμπιακής. Το αποτέλεσμα αυτού του νόμου είναι η μονομερής ασυλία των εταιρειών αυτών έναντι των υποχρεώσεών τους κατόπιν δικαστικών αποφάσεων, μη επιτρέποντας τις διαδικασίες για την αναγκαστική εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών και αφαιρώντας τη δυνατότητα λήψης ασφαλιστικών μέτρων.

(24) Η Επιτροπή συμπέρανε ότι η διάταξη αυτή παρέχει στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις λοιπές εταιρείες του ομίλου προνομιακή μεταχείριση, προσφέροντάς τους ένα είδος νομικής προστασίας από την οποία δεν επωφελούνται άλλες ημεδαπές ή αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες ή οιοσδήποτε άλλος οικονομικός φορέας. Κάθε άλλη επιχείρηση στην Ελλάδα, η οποία θα επεδίωκε τέτοιου είδους προστασία έναντι των πιστωτών της, θα έπρεπε να κηρύξει πτώχευση.

2.3. **Αρχική εκτίμηση από την Επιτροπή**

2.3.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

2.3.1.1. Φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες από τον Δεκέμβριο του 2004

(25) Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή συμπέραινε ότι η κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, μέσω της ανοχής που έχει επιδείξει το Δημόσιο σε σχέση με τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που έχουν συσσωρευθεί από τον Ιανουάριο του 2005, αποτελούσε σαφώς μεταφορά κρατικών πόρων προς μία επιχείρηση η οποία ανταγωνίζεται άλλες και, λόγω αυτού, συνιστά κρατική ενίσχυση.

2.3.1.2. Κρατικές ενισχύσεις προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 2005

(26) Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή συμπέρανε ότι η εικαζόμενη καταβολή μειωμένων μισθωμάτων αεροσκαφών και η μη είσπραξη των προς το Δημόσιο οφειλών (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης) προς όφελος της Ολυμπιακής Αεροπορίας, από τον Μάιο του 2005, εμπεριέχει μεταφορά κρατικών πόρων προς συγκεκριμένες επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνίζονται άλλες και, λόγω αυτού, συνιστά κρατική ενίσχυση.

2.3.1.3. Κρατική ενίσχυση μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών

(27) Η Επιτροπή συμπέρανε επίσης ότι η παροχή ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών που χορηγήθηκε και στις δύο εταιρείες είναι παρεμφερής με προστασία έναντι πτώχευσης. Εν προκειμένω, αποτελεί πάγια νομολογία ([3]) ότι στις περιπτώσεις στις οποίες κάποιο κράτος

([1]) Άρθρο 28 του νόμου 3446/2006 (ΦΕΚ Α 49 της10.3.2006).
([2]) Άρθρο 35(Β) του νόμου 3492/2006 (ΦΕΚ Α 210 της 5.10.2006).
([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA κατά International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

μέλος έχει υπαγάγει επιχείρηση σε καθεστώς το οποίο παρεκκλίνει από τους κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως, το εν λόγω καθεστώς πρέπει να θεωρείται ως κρατική ενίσχυση οσάκις αποδεικνύεται ότι η εν λόγω επιχείρηση έλαβε την άδεια να συνεχίσει τις οικονομικές δραστηριότητες υπό περιστάσεις υπό τις οποίες θα αποκλειόταν η δυνατότητα αυτή αν εφαρμόζονταν οι κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως, ή επωφελήθηκε περαιτέρω πλεονεκτημάτων από πλευράς του Δημοσίου.

2.3.2. *Συμβιβάσιμος χαρακτήρας των ενισχύσεων*

(28) Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση που πιστεύεται ότι χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, μέσω της ανοχής που έχει επιδειχθεί όσον αφορά την εξόφληση των οφειλών (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης), αλλά και της ειδικής προστασίας που της παρασχέθηκε έναντι των πιστωτών της, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες για το αν οποιοδήποτε από τα εν λόγω μέτρα μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά, καθώς δεν φαίνεται να εφαρμόζεται ουδεμία εξαίρεση από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων.

(29) Ομοίως, όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση που πιστεύεται ότι χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, μέσω της ανοχής που έχει επιδειχθεί όσον αφορά την εξόφληση των οφειλών (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης), της καταβολής μειωμένων μισθωμάτων αεροσκαφών, αλλά και της ειδικής προστασίας που της παρασχέθηκε έναντι των πιστωτών της, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές αμφιβολίες για το αν οποιοδήποτε από τα μέτρα αυτά μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά, καθώς δεν φαίνεται να εφαρμόζεται ουδεμία εξαίρεση από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

(30) Η Ελληνική Δημοκρατία άρχισε τις παρατηρήσεις της τονίζοντας ότι είναι σημαντικό να διευκρινιστεί η χρονική περίοδος που τυγχάνει εξέτασης στην παρούσα έρευνα. Η έναρξη της διαδικασίας αναφέρεται ότι καλύπτει, όσον αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, την περίοδο από τον Δεκέμβριο του 2004 και, όσον αφορά τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, από τον Μάιο του 2005. Η Ελληνική Δημοκρατία αμφισβητεί τη θέση αυτή και επισημαίνει ότι, επί παραδείγματι, το ποσό των 12 267 250 ευρώ (κεφάλαιο συν τόκοι), που αναφέρεται στην τρίτη σειρά του πίνακα της παραγράφου 138 της απόφασης του 2005, αφορά οφειλή της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ΑΕ της 9ης Μαρτίου 2005, η οποία συνιστούσε οφειλή προς τις φορολογικές αρχές. Κατά τη γνώμη των ελληνικών αρχών, η αφετηρία της χρονικής περιόδου για την παρούσα έρευνα της Επιτροπής βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ πρέπει να είναι η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης του 2005 (14 Σεπτεμβρίου 2005).

(31) Επιπλέον, η Ελληνική Δημοκρατία ανέφερε ότι ήδη προχώρησε σε ανάκτηση των ενισχύσεων για την περίοδο στην οποία αναφέρεται η απόφαση του 2005. Με επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2007, η Ελληνική Δημοκρατία πληροφόρησε την Επιτροπή ότι είχε εφαρμόσει πλήρως την απόφαση του 2005.

3.1. **Φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες από τον Δεκέμβριο του 2004**

(32) Σχετικά με αυτό το κεφάλαιο της ενίσχυσης, η Ελληνική Δημοκρατία διατείνεται ότι η εταιρεία είναι φορολογικά και

▼B

ασφαλιστικά ενήμερη. Αυτό σημαίνει ότι δεν υφίσταται επί του παρόντος ουδεμία απαίτηση του Ελληνικού Δημοσίου έναντι της εταιρείας για την οποία η εταιρεία υπέχει υποχρέωση άμεσης εξόφλησης. Για όσες οφειλές της προς τις φορολογικές αρχές παραμένουν ανεξόφλητες, η εταιρεία δεν υπέχει υποχρέωση άμεσης πληρωμής, λόγω επιτυχούς άσκησης από μέρους της ενδίκων μέσων και σχετικών αποφάσεων των αρμοδίων εθνικών δικαστηρίων. Δεν υφίσταται επί του παρόντος ουδεμία απαιτητή ληξιπρόθεσμη οφειλή της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ούτε προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Κάποιες παλαιότερες οφειλές της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το ΙΚΑ (Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων) καταβάλλονται σε μηνιαίες δόσεις, σύμφωνα με τις γενικώς εφαρμοστέες διατάξεις του νόμου 3518/2006. Συνεπώς, η Ελλάδα υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται «διαιώνιση ανοχής» από μέρους του Ελληνικού Δημοσίου ως προς τη φερόμενη μη πληρωμή οφειλών.

(33) Η Ελληνική Δημοκρατία παραδέχθηκε ότι η καθυστέρηση δημοσίευσης ισολογισμών από την εταιρεία δεν συνάδει με τη σχετική υποχρέωσή της δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας. Ενημέρωσε, όμως, την Επιτροπή ότι έχει ήδη λάβει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να ρυθμιστεί το εν λόγω ζήτημα. Ήδη έχει ληφθεί απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες για διορισμό ελεγκτικού οίκου για την επικαιροποίηση των οικονομικών καταστάσεών της. Η εταιρεία έχει καταρτίσει προσχέδια ισολογισμών για τα έτη 2004-2006. Για το έτος 2007, η εταιρεία έχει αποτυπώσει μια εικόνα των οικονομικών της καταστάσεων σε μια «Εκτίμηση Ισολογισμού».

(34) Όπως αποτυπώνεται στα σχέδια ισολογισμών των χρήσεων 2004 έως 2006, η εικόνα που εμφάνιζε η εταιρεία ήταν αρνητική, με τα ίδια κεφάλαια να φθάνουν στο τέλος της χρήσης 2006 στο ποσό των […] (*) εκατ. ευρώ και τις υποχρεώσεις της από φόρους, τέλη και προς τους ασφαλιστικούς φορείς να ανέρχονται στο ποσό των 1 098 εκατ. ευρώ. Στο τέλος της χρήσης 2007, όμως, η εταιρεία είχε πλέον βελτιώσει σημαντικά την καθαρή της θέση, η οποία ανέρχεται στο ποσό των […]* εκατ. ευρώ. Οι δε υποχρεώσεις της από φόρους-τέλη και προς τους ασφαλιστικούς φορείς ανέρχονται πλέον στο ποσό των […]* εκατ. ευρώ.

(35) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν (με βάση εκτιμήσεις της εταιρείας), η ανάλυση των οφειλών προς το Δημόσιο και τους ασφαλιστικούς φορείς, στις 31 Δεκεμβρίου 2007, είχε ως ακολούθως:

(σε εκατ. EUR)

	Οφειλές Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες	Ποσά	Σύνολο
Ασφαλιστικοί Φορείς	Υπόλοιπο παλαιών οφειλών στο ΙΚΑ που εξοφλούνται σε μηνιαίες δόσεις	[…]*	
Ασφαλιστικοί Φορείς	Μη ληξιπρόθεσμες οφειλές Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες για τον μήνα Δεκέμβριο και δώρο Χριστουγέννων (πληρωτέα έως το τέλος Φεβρουαρίου 2008)	[…]*	
Ασφαλιστικοί Φορείς			[…]*
Φόροι-τέλη	Βεβαιωμένες οφειλές προς ΔΟΥ/ΦΑΒΕ οι οποίες βρίσκονται σε αναστολή λόγω επιτυχούς άσκησης ενδίκων μέσων (φορολογικοί έλεγχοι έως 30 Απριλίου 2007)	[…]*	

(*) Πληροφορία που καλύπτεται από το επαγγελματικό απόρρητο.

▼B

(σε εκατ. EUR)

	Οφειλές Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες	Ποσά	Σύνολο
	Εκτίμηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες για φόρους και πρόστιμα από Μάιο έως Δεκέμβριο 2007	[…]*	
Φόροι-τέλη			[…]*
Γενικό σύνολο			[…]*

(36) Ειδικότερα, όσον αφορά τις υποχρεώσεις της προς τους ασφαλιστικούς φορείς, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έχει εξοφλήσει όλες τις υποχρεώσεις της προς το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων («ΙΚΑ») και έχει προβεί σε ρύθμιση μέρους παλαιών οφειλών της έως και τις 31 Οκτωβρίου 2006 βάσει του νόμου 3518/2006. Για λογιστικούς λόγους, στην εκτίμηση των Οικονομικών Καταστάσεων της χρήσης 2007, η εταιρεία εμφανίζει ως υποχρέωση προς τους ασφαλιστικούς φορείς το συνολικό ποσό της ρύθμισης κατά τις 31 Δεκεμβρίου 2007, καθώς επίσης και τις εισφορές του μηνός Δεκεμβρίου και του δώρου Χριστουγέννων 2007.

(37) Σε σχέση με τον διακανονισμό παλαιών οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το ΙΚΑ και την αποπληρωμή τους σε μηνιαίες δόσεις, η Ελληνική Δημοκρατία επεσήμανε συναφώς ότι, τόσο κατά την κοινοτική νομοθεσία, αλλά και κατά πάγια νομολογία, η καταβολή οφειλών προς το Δημόσιο γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες του εθνικού δικαίου. Είναι δε σύμφωνη με το κοινοτικό δίκαιο, εφόσον το συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο δεν συνεπάγεται διακριτική μεταχείριση των οφειλετών. Συναφώς, η Ελληνική Δημοκρατία αναφέρεται και στην Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στα μέτρα που σχετίζονται με την άμεση φορολογία των επιχειρήσεων ([1]), όπου η Επιτροπή δηλώνει ότι τα φορολογικά μέτρα που εφαρμόζονται σε όλους τους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στο έδαφος ενός κράτους μέλους είναι, καταρχήν, γενικά μέτρα.

(38) Εν προκειμένω, οι διαδικασίες είσπραξης παλαιών οφειλών του ΙΚΑ, που προβλέπονται από το εθνικό δίκαιο, εφαρμόζονται χωρίς καμία διακριτική μεταχείριση σε όλους τους οφειλέτες του, συμπεριλαμβανομένης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, σύμφωνα με το γενικό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την καταβολή οφειλών στο Δημόσιο. Επομένως, κατά την άποψη της Ελλάδας, εξ ορισμού δεν υφίσταται ιδιαίτερος χαρακτήρας του μέτρου και, άρα, ούτε παράβαση του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(39) Όσον αφορά τις φορολογικές οφειλές της, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έχει εξοφλήσει όλες τις βεβαιωμένες υποχρεώσεις της προς την Εφορία (ΔΟΥ/ΦΑΒΕ, ΦΑΕΕ), εκτός των οφειλών εκείνων για τις οποίες έχει ασκήσει επιτυχώς ένδικα μέσα ενώπιον εθνικών δικαστηρίων. Συνεπώς, μόνες εκκρεμείς οφειλές της είναι όσες δεν είναι απαιτητές κατά το εθνικό δίκαιο.

(40) Στην εκτίμηση ισολογισμού χρήσης 2007, η εταιρεία εμφανίζει ως υποχρέωσή της για φόρους και τέλη όλα τα ποσά του προαναφερθέντος πίνακα που αφορούν το έτος 2007. Συνολικά, τα ποσά αυτά ανέρχονται (με πρόστιμα και προσαυξήσεις) σε

([1]) ΕΕ C 384 της 10.12.1998, σ. 3.

▼B

[…]* εκατ. ευρώ. Ωστόσο, η Ελληνική Δημοκρατία δηλώνει ότι για καμία από τις προαναφερθείσες οφειλές δεν υπάρχει υποχρέωση της εταιρείας για πληρωμή προς το Ελληνικό Δημόσιο επί του παρόντος, λόγω επιτυχούς άσκησης ενδίκων μέσων από την εταιρεία.

(41) Περαιτέρω, η εκτίμηση για τον ισολογισμό του 2007 εμφανίζει εκτίμηση της εταιρείας για πιθανές οφειλές ύψους […]* εκατ. ευρώ.

(42) Η Ελληνική Δημοκρατία ζητά συναφώς από την Επιτροπή να διακρίνει μεταξύ α) των όποιων οφειλών εμφανίζονται για λογιστικούς λόγους στα βιβλία της εταιρείας και β) των όποιων από αυτές τις οφειλές είναι επί του παρόντος πληρωτέες στο Ελληνικό Δημόσιο σύμφωνα με τις γενικά εφαρμοστέες διατάξεις του εθνικού δικαίου. Επί αυτών των τελευταίων και μόνον θα μπορούσε να εστιαστεί η εξέταση των όποιων ζητημάτων ελέγχει η Επιτροπή στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας.

(43) Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν, η Ελληνική Δημοκρατία φρονεί ότι στην παρούσα περίπτωση δεν υφίσταται ζήτημα μεταφοράς κρατικών πόρων υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, πολλώ δε μάλλον, ζήτημα ευνοϊκής μεταχείρισης υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες.

3.2. **Κρατικές ενισχύσεις προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 2005 και εφεξής**

(44) Σχετικά με την υπεκμίσθωση αεροσκαφών από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και το Ελληνικό Δημόσιο προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, οι ελληνικές αρχές αναφέρουν ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν την οικονομική δυνατότητα να συνάψουν συμβάσεις λειτουργικής μίσθωσης απευθείας με την αγορά και ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ουδόλως ευνοήθηκαν από τη σύναψη συμβάσεων λειτουργικής υπομίσθωσης, αφού οι εν λόγω συμβάσεις είχαν συναφθεί στις τρέχουσες τιμές της αγοράς και συνεπώς δεν υπέκρυπταν κρατική ενίσχυση.

(45) Περαιτέρω, επιλέγοντας τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έδρασε σύμφωνα με οποιονδήποτε ιδιώτη επενδυτή ευρισκόμενο στην ίδια θέση, αφού όχι μόνον κατάφερε να μειώσει τη μηνιαία ζημία της κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, αλλά επιπλέον διασφάλισε ότι αυτή η ζημία της θα ήταν και περιορισμένη χρονικά, δεδομένης της δεδηλωμένης πρόθεσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών να επαναδιαπραγματευθούν και να υπεισέλθουν οι ίδιες πλέον στις κύριες συμβάσεις μισθώσεως.

(46) Η Ελληνική Δημοκρατία θέλησε επίσης να επισημάνει ότι τα μισθώματα που κατέβαλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές για λειτουργικές υπεκμισθώσεις δεν πρέπει να συγκρίνονται με μισθώματα συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, με τα οποία εσφαλμένα τα έχει συγκρίνει η Επιτροπή. Πρόκειται ουσιαστικά για ανόμοιους τύπους μισθώσεων.

(47) Ως προς τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Ελληνική Δημοκρατία δηλώνει ότι δεν υπήρξε ανοχή ως προς τη μη πληρωμή· οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν εκπληρώσει πλήρως τις ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις. Ως προς τις φορολογικές οφειλές τους, η καθυστέρηση εξόφλησης μέρους μόνον των φορολογικών τους οφειλών έναντι του Ελληνικού Δημοσίου για περιορισμένη περίοδο, από την έκδοση της απόφασης του 2005, δεν συνιστά «διαιώνιση ανοχής» του Ελληνικού Δημοσίου. Άλλωστε, το

▼B

Ελληνικό Δημόσιο αναφέρει ότι έχει ήδη λάβει όλα τα προβλεπόμενα από το εθνικό δίκαιο μέτρα για τη βεβαίωση και είσπραξη του μεγαλύτερου μέρους των καθυστερημένων οφειλών της εταιρείας. Μάλιστα, η εταιρεία έχει ήδη υποβάλει αίτημα αποπληρωμής της βεβαιωμένης φορολογικής οφειλής της σε 48 δόσεις δυνάμει της γενικώς ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας.

3.2.1. *Υπεκμίσθωση αεροσκαφών*

(48) Η υπεκμίσθωση των αεροσκαφών σε τιμή κατώτερη των μισθωμάτων της κυρίας μισθώσεως δεν συνιστά χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, διότι ούτε υπήρξε ευνοϊκή μεταχείριση υπέρ των Ολυμπιακών Αερογραμμών, ούτε οι τελευταίες αποκόμισαν κάποιο όφελος που δεν θα αποκόμιζαν ούτως ή άλλως βάσει των συνθηκών της αγοράς. Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή ουδόλως εξετάζει το ύψος των μισθωμάτων υπό το πρίσμα του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, ενώ εφαρμόζει και εσφαλμένη μεθοδολογία λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά μεταξύ της κύριας μίσθωσης και της υπεκμίσθωσης των αεροσκαφών, αντί να εξετάσει αν η υπεκμίσθωση πραγματοποιήθηκε σε τιμές της αγοράς.

3.2.2. *Χρηματοδοτικές μισθώσεις και λειτουργικές μισθώσεις*

(49) Η Ελληνική Δημοκρατία θεωρεί ότι η Επιτροπή, προδήλως εσφαλμένα, δεν διακρίνει μεταξύ των χρηματοδοτικών και των λειτουργικών μισθώσεων.

(50) Πρώτον, η Ελληνική Δημοκρατία υπενθύμισε ότι, από το σύνολο των μισθωμένων από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές αεροσκαφών, τέσσερα αεροσκάφη τύπου Α 340-300 είχαν υπεκμισθωθεί σε αυτές αρχικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, η οποία τα κατείχε δυνάμει συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης. Από τον Δεκέμβριο του 2004, το Ελληνικό Δημόσιο υποκατέστησε την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες στις εν λόγω συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης από τον Δεκέμβριο του 2004 (για το πρώτο ζεύγος) και εφεξής και τον Απρίλιο του 2005 (για το δεύτερο ζεύγος) και εφεξής. Από την περίοδο αυτή έως σήμερα, τα αεροσκάφη αυτά είναι υπεκμισθωμένα στις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το Ελληνικό Δημόσιο.

(51) Η Ελλάδα εξηγεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση είναι «μια μίσθωση, με την οποία μεταφέρονται ουσιαστικά όλοι οι κίνδυνοι και τα οφέλη που άπτονται της ιδιοκτησίας ενός περιουσιακού στοιχείου» (οι τίτλοι κυριότητας μπορούν ενδεχομένως να μεταβιβαστούν ή να μην μεταβιβαστούν). Στην πραγματικότητα πρόκειται για αγορά με αναβλητική αίρεση την εξόφληση του τιμήματος με δόσεις. Λειτουργική μίσθωση είναι κάθε μίσθωση «διάφορη της χρηματοδοτικής μίσθωσης». Επομένως, το μίσθωμα της χρηματοδοτικής μίσθωσης αντιστοιχεί στο ποσό της δόσης για την αποπληρωμή της αξίας των αεροσκαφών, ώστε να καταστεί ο χρηματοδοτικός μισθωτής εντέλει κύριος των αεροσκαφών στο τέλος της μίσθωσης. Το μηνιαίο μίσθωμα το οποίο πληρώνει το Ελληνικό Δημόσιο προς τους εκμισθωτές για τα αεροσκάφη αυτά θα παύσει το 2011, αφού τα αεροσκάφη θα περιέλθουν στην πλήρη κυριότητά του.

(52) Η επιλογή του Ελληνικού Δημοσίου να υπεκμισθώσει τα αεροσκάφη σε τιμές χαμηλότερες των χρηματοδοτικών μισθωμάτων που καταβάλλει για την κύρια χρηματοδοτική μίσθωση ουδόλως αποτελεί χορήγηση παράνομης ενίσχυσης προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, αφού αφενός μεν δικαιολογείται από τη διαφορετική φύση των δύο κατηγοριών συμβάσεων, αφετέρου δε τα μισθώματα που καταβάλλονται στα πλαίσια των λειτουργικών υπομισθώσεων ανταποκρίνονται στις τιμές της αγοράς για μισθώσεις ομοειδών αεροσκαφών κατά τον κρίσιμο χρόνο συνάψεως των σχετικών συμβάσεων.

(53) Συνεπώς, είναι αυτονόητο ότι το μίσθωμα της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι υψηλότερο από το μίσθωμα της απλής λειτουργικής μίσθωσης, αφού σε αυτό εμπεριέχεται και η σταδιακή

▼B

αποπληρωμή της αξίας του αεροσκάφους. Αντιθέτως, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές κατέβαλαν στο Ελληνικό Δημόσιο μίσθωμα μόνον για τη λειτουργική εκμετάλλευση των αεροσκαφών, χωρίς να προσδοκούν από τη σύμβαση να αποκτήσουν και την κυριότητά τους στο μέλλον.

(54) Όσον αφορά τις λειτουργικές μισθώσεις αεροσκαφών που εκμεταλλεύονται οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Ελληνική Δημοκρατία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι όλες οι εν λόγω συμβάσεις λειτουργικής υπεκμίσθωσης αεροσκαφών μεταξύ Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και Ολυμπιακών Αερογραμμών, πλην μιας (για αεροσκάφος τύπου Α 300-600), έχουν λήξει. Σε αριθμό μάλιστα περιπτώσεων υπήρξε επαναδιαπραγμάτευση και ανανέωση των συμβάσεων (σε διάφορες ημερομηνίες μεταξύ 2005 και 2007) απευθείας μεταξύ των Ολυμπιακών Αερογραμμών και των αρχικών εκμισθωτών, δηλαδή χωρίς τη διαμεσολάβηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με βάση τις τρέχουσες τιμές της αγοράς.

(55) Αναλυτικότερα, για τέσσερις συμβάσεις μίσθωσης αεροσκαφών τύπου DHC 8-102, τέσσερις συμβάσεις αεροσκαφών τύπου B-737-400, μία σύμβαση αεροσκάφους τύπου B-737-300 και τρεις συμβάσεις αεροσκαφών τύπου B-717-200, στις οποίες μισθωτής ήταν η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, πλέον στη θέση του μισθωτή της κύριας λειτουργικής μίσθωσης έχουν υπεισέλθει οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.

(56) Κατά την άποψη των ελληνικών αρχών, η επιλογή της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες να αντλήσει εισόδημα από τα αεροσκάφη και να περιορίσει τη ζημία της υπεκμισθώνοντάς τα στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ήταν απόλυτα δικαιολογημένη εμπορικά και σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή. Επιπλέον, με τις ως άνω υπεκμισθώσεις η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες απαλλάχτηκε από τα έξοδα φύλαξης και συντήρησης των αεροσκαφών και επωφελήθηκε μάλιστα από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και ως προς αυτά τα αεροσκάφη.

3.2.3. *Οφειλές και τρέχουσα οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών*

(57) Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, κατά τα έτη 2004-2007, παρουσίασαν αύξηση των εσόδων τους κατά 16,5 %, ενώ κατόρθωσαν να περιορίσουν την αύξηση του κόστους τους (πλην καυσίμου) στο 9,7 %.

(58) Βάσει των διατάξεων του νόμου 2190/1920, η εταιρεία έχει υποχρέωση να ολοκληρώσει τις οικονομικές καταστάσεις της χρήσεως 2007 έως το τέλος Απριλίου 2008. Η Ελλάδα υπέβαλε τον ακόλουθο πίνακα που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

ΕΣΟΔΑ - ΔΑΠΑΝΕΣ	Εκτίμηση 2007	2006	2005	2004
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΛΟΙΠΕΣ ΑΝΑΛΟΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑΛΟΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

ΕΣΟΔΑ - ΔΑΠΑΝΕΣ	Εκτίμηση 2007	2006	2005	2004
ΜΙΣΘΩΜΑΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΣΥΝΟΛΟ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ, ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΩΝ (EBITDA)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΛΟΙΠΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΕΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Όπως εμφανίζονται στον πίνακα, το σύνολο των εσόδων των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά το έτος 2004 ήταν […]* εκατ. ευρώ, ενώ το σύνολο δαπανών τους ήταν […]* προ φόρων, με συνέπεια η εταιρεία να παρουσιάζει ζημίες ύψους 87,1 εκατ. ευρώ. Η κατάσταση της εταιρείας επιδεινώθηκε τα επόμενα έτη. Το έτος 2007 οι ζημίες της ανήλθαν σε […]* εκατ. ευρώ.

(60) Κατά τις ελληνικές αρχές, αυτή η εξέλιξη στην οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών είναι κατά μεγάλο μέρος συνέπεια της νομικής αδυναμίας αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου ([1]) της εταιρείας από τον μόνο μέτοχό της (το Ελληνικό Δημόσιο), αλλά και των επιπλοκών που έχουν δημιουργήσει οι προηγούμενες αποφάσεις περί κρατικών ενισχύσεων στην προσπάθεια εισροής ιδιωτικών κεφαλαίων στην εταιρεία.

(61) Η εταιρεία σημειώνει ότι η μακροπρόθεσμη έλλειψη κεφαλαίων την έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του κόστους της, ιδιαίτερα σε σχέση με τις μισθώσεις αεροσκαφών, όπου οι βραχυχρόνιες έναντι των μακροπρόθεσμων μισθώσεων έχουν συνεισφέρει σοβαρά στη διαμόρφωση των αρνητικών της αποτελεσμάτων. Επιπλέον, λόγω έλλειψης κεφαλαίων, έχει καθυστερήσει σημαντικά και η εισαγωγή καινοτομιών στην παραγωγική διαδικασία της εταιρείας, με αποτέλεσμα την καθυστερημένη εφαρμογή, παραδείγματος χάριν, του ηλεκτρονικού εισιτηρίου.

(62) Παρά τα ανωτέρω στοιχεία, οι ελληνικές αρχές αναφέρουν ότι η εταιρεία εξοφλούσε τακτικά τις οφειλές της προς τους ασφαλιστικούς φορείς και δεν έχει καμία ληξιπρόθεσμη οφειλή προς τον βασικό φορέα κοινωνικής ασφάλισης, το ΙΚΑ.

([1]) Σε αντίθεση με τον βασικό ανταγωνιστή της στην εγχώρια αγορά, την Aegean Airlines, η οποία έχει προβεί σε αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου επανειλημμένα.

▼B

(63) Στην παρούσα φάση, η εταιρεία παρουσιάζει καθυστέρηση πληρωμής οφειλών της προς αριθμό πιστωτών της. Ειδικότερα, το σύνολο των ληξιπρόθεσμων οφειλών της (έως 31 Δεκεμβρίου 2007) προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες (και τη θυγατρική Ολυμπιακή Αεροπλοΐα) ήταν […]*, προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ήταν […]* εκατ. ευρώ και προς την Olympic Catering ήταν […]* εκατ. ευρώ.

(64) Επί του παρόντος, υφίσταται επίσης καθυστέρηση εξόφλησης κάποιων οφειλών της εταιρείας προς τις φορολογικές αρχές και την ΥΠΑ. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Ελληνική Δημοκρατία, την 7η Φεβρουαρίου 2008 οι βεβαιωμένες φορολογικές οφειλές της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ανέρχονταν σε […]* εκατ. ευρώ για την περίοδο έως 31 Δεκεμβρίου 2007. Εξ αυτών, μόνον το ποσό των […]* εκατ. ευρώ έχει ήδη καταστεί ληξιπρόθεσμο και απαιτητό επί του παρόντος.

(65) Η εταιρεία έχει καθυστερήσει πληρωμές μισθωμάτων αεροσκαφών προς το Ελληνικό Δημόσιο, συνολικού ύψους […]* εκατ. ευρώ. Η εταιρεία επίσης δεν έχει καταβάλει προς το Ελληνικό Δημόσιο το ποσό των […]* εκατ. ευρώ για αποθεματικά συντήρησης των αεροσκαφών.

(66) Η Ελληνική Δημοκρατία επισημαίνει ότι για πρώτη φορά στην απόφαση του 2005 τίθεται ζήτημα παρατεταμένης ανοχής μη πληρωμής οφειλών των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το Ελληνικό Δημόσιο. Υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2005 διαπιστώνεται ότι, ύστερα από έλεγχο των κοινοτικών εμπειρογνωμόνων, η εταιρεία είχε εκπληρώσει τις σχετικές υποχρεώσεις της για την περίοδο που είχε ελεγχθεί, ήτοι έως τον Μάιο του 2005.

(67) Συνεπώς, η Ελληνική Δημοκρατία τονίζει ότι, ακόμη και αν υπάρχουν επί του παρόντος κάποιες ανεξόφλητες οφειλές των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το Δημόσιο, η καθυστέρηση εξόφλησής τους αφορά περιορισμένο χρονικό διάστημα. Κατά την άποψη του Δημοσίου, αυτό δεν θα αρκούσε αφ' εαυτού για να θεμελιώσει παρατεταμένη ανοχή από μέρους του Ελληνικού Δημοσίου, υπό το πρίσμα των προϋποθέσεων που έχει καθορίσει σχετικά η κοινοτική νομολογία ως προς τούτο.

(68) Σύμφωνα με τη νομολογία, «η συμπεριφορά δημοσίου οργανισμού αρμοδίου για την είσπραξη των εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως, ο οποίος ανέχεται να καταβάλλονται οι εισφορές αυτές με καθυστέρηση, παρέχει στην επιχείρηση που ευεργετείται από το γεγονός αυτό αξιόλογο εμπορικό πλεονέκτημα, ελαφρύνοντας την επιβάρυνσή της από την κανονική εφαρμογή του συστήματος κοινωνικής ασφαλίσεως» ([1]).

(69) Όμως, για να χαρακτηρισθεί το ανωτέρω οικονομικό πλεονέκτημα ως ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, πρέπει να αποδειχθεί επιπλέον ότι η επιχείρηση δεν θα το είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή πρέπει να εξεταστεί αν ο εισπράττων τις εισφορές οργανισμός ενήργησε με τον ίδιο τρόπο που θα ενεργούσε και ένας ιδιώτης πιστωτής ευρισκόμενος στην ίδια κατάσταση.

(70) Κατά τη γνώμη της Ελλάδας, η εφαρμογή του ανωτέρω κριτηρίου δεν είναι ευχερής στην πράξη, καθώς δεν υπάρχει ένα πρότυπο συμπεριφοράς του ιδιώτη πιστωτή. Ειδικότερα, αναλόγως της οικονομικής προοπτικής της οφειλέτριας εταιρείας και της βιωσιμότητάς της, ο ιδιώτης πιστωτής μπορεί να αποφασίσει να μην πράξει τίποτε ή να καταφύγει σε όλα τα διαθέσιμα νόμιμα

([1]) C-256/97, DM Transport, σκέψη 19, Συλλογή [1999], σ. I-3913.

▼B

μέτρα για την είσπραξη των οφειλών. Ως εκ τούτου, η Ελλάδα φρονεί ότι αρμόζει να εξεταστεί αν η δημόσια αρχή έλαβε κάθε διαθέσιμο νόμιμο μέτρο για την είσπραξη της οφειλής και αν ενήργησε χωρίς καθυστέρηση ([1]).

(71) Στην υπόθεση Magefesa ([2]), το Δικαστήριο έκρινε ότι η επί πολλά έτη (άνω της οκταετίας) μη εξόφληση φορολογικών και κοινωνικοασφαλιστικών οφειλών υποδήλωνε ότι οι αρχές δεν χρησιμοποίησαν όλα τα νόμιμα μέσα για να επιτύχουν την εξόφληση των εν λόγω οφειλών.

(72) Ομοίως, στην υπόθεση Lenzing ([3]), το ΠΕΚ θεώρησε ότι α) η ανοχή μη πληρωμής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης για περίοδο τουλάχιστον έξι ετών, η οποία επέτρεψε τη συσσώρευση των οφειλών, β) η ανοχή μη τήρησης της συμφωνίας διακανονισμού που συνήφθη, και γ) η σύναψη νέας συμφωνίας διακανονισμού, μολονότι οι αρχές είχαν τη δυνατότητα, λόγω παραβίασης των όρων της αρχικής συμφωνίας, να αξιώσουν την άμεση καταβολή του συνολικού ποσού των απαιτήσεών τους, ενδεχομένως με αναγκαστική εκτέλεση, δεν πληρούσαν το κριτήριο του ιδιώτη πιστωτή και, συνεπώς, ισοδυναμούσαν με κρατική ενίσχυση.

(73) Τέλος, στην υπόθεση «Ισπανία κατά Επιτροπής» ([4]), το Δικαστήριο έκρινε ότι οι ισπανικές αρχές, παρότι χρειάστηκαν τρία χρόνια για να προβούν σε συμφωνίες ρύθμισης χρεών με τις επιχειρήσεις, και παρότι διέγραψαν τα δύο τρίτα του χρέους τους και προέβησαν σε συμφωνία ρύθμισης χρεών διάρκειας δέκα ετών, με δύο έτη χάριτος, έδρασαν σύμφωνα με το κριτήριο του ιδιώτη πιστωτή και χρησιμοποίησαν όλα τα νόμιμα μέσα για την είσπραξη των οφειλών.

(74) Ενόψει λοιπόν των ανωτέρω, η Ελληνική Δημοκρατία θεωρεί ότι εν προκειμένω δεν υπήρξε διαιώνιση ανοχής από μέρους της ως προς την είσπραξη ληξιπρόθεσμων οφειλών των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

3.3. **Κρατική ενίσχυση μέσω ειδικής προστασίας έναντι πιστωτών**

(75) Στην απάντησή της, η Ελληνική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι οι επίμαχες νομικές διατάξεις δεν οδηγούν σε αφαίρεση των δικαιωμάτων των δανειστών της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών σχετικά με την εκτέλεση των αξιώσεών τους βάσει του εθνικού δικαίου, αλλά σε απλή αναστολή η οποία έχει κριθεί από την εθνική νομολογία συμβατή με το ελληνικό δίκαιο (και το Σύνταγμα ειδικότερα). Διευκρινίζει περαιτέρω ότι το Δημόσιο (ο όρος περιλαμβάνει και κάθε όργανο του Δημοσίου που θα μπορούσε να παράσχει πλεονέκτημα από κρατικούς πόρους) εξαιρείται ρητά από το πεδίο εφαρμογής αυτής της πιστωτικής προστασίας. Συνεπώς, κατά τη γνώμη της, δεν μπορεί να υφίσταται κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Κάτι τέτοιο θα συνέβαινε μόνον σε περίπτωση που το Ελληνικό Δημόσιο είχε εγγυηθεί την καταβολή των οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ή/και των Ολυμπιακών Αερογραμμών έναντι των δανειστών τους, ή εάν κατέβαλλε πληρωμές για λογαριασμό των εταιρειών αυτών στους προμηθευτές ή/και δανειστές τους.

([1]) C-480/98, Ισπανία κατά Επιτροπής (Magefesa), Συλλογή [2000], σ. I-8717, και C-276/02, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή [2004], σ. 1-8091.
([2]) Βλέπε υποσημείωση 23.
([3]) T-36/99, Lenzing AG κατά Επιτροπής, σκέψεις 131, 136, 138 και 146, Συλλογή [2004], σ. II-3597.
([4]) Υπόθεση C-276/02, Ισπανία κατά Επιτροπής.

▼B

(76) Η Ελληνική Δημοκρατία δεν διαφωνεί ότι αυτή η συγκεκριμένη διάταξη αφορά ειδικά στις εταιρείες Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και Ολυμπιακές Αερογραμμές. Μόνον ο ειδικός χαρακτήρας των ρυθμίσεων δεν αρκεί όμως προκειμένου να συναχθεί παράβαση του όρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, καθώς το άρθρο 22 του νόμου 3404/2005 δεν παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα.

(77) Κατά την άποψη της Ελλάδας, προκειμένου να υπάρχει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ αναγκαία προϋπόθεση είναι η μεταφορά κρατικών πόρων ([1]). Η πιστωτική προστασία που έχει παρασχεθεί από 17 Οκτωβρίου 2005 μέχρι και 28 Φεβρουαρίου 2006, και κατόπιν παράτασης αρχικά έως 31 Οκτωβρίου 2006, κατόπιν έως 31 Οκτωβρίου 2007, και ακολούθως έως 31 Οκτωβρίου 2008 στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές αφορά μόνον σε οφειλές έναντι ιδιωτών δανειστών.

(78) Ο λόγος της εξαίρεσης του Ελληνικού Δημοσίου από το πεδίο εφαρμογής αυτής της διάταξης ήταν ακριβώς η διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τις επιταγές της κοινοτικής νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων, όπως εξηγεί η σχετική αιτιολογική έκθεση.

(79) Η Ελληνική Δημοκρατία τονίζει ότι η μόνη περίπτωση κατά την οποία θα ετίθετο ζήτημα κρατικών ενισχύσεων βάσει ειδικής πιστωτικής προστασίας έναντι ιδιωτών πιστωτών, θα ήταν η περίπτωση κατά την οποία το Ελληνικό Δημόσιο είχε εγγυηθεί την καταβολή των οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών έναντι των δανειστών τους ή εάν κατέβαλλε πληρωμές για λογαριασμό των εταιρειών αυτών στους προμηθευτές ή/και δανειστές τους.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

4.1. Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ

(80) Οι παρατηρήσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών ευθυγραμμίζονταν πλήρως με την από 11 Φεβρουαρίου 2008 απάντηση της Ελληνικής Δημοκρατίας.

(81) Ως προς την υπεκμίσθωση αεροσκαφών από το Ελληνικό Δημόσιο και την Ολυμπιακή Αεροπορία, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είναι της γνώμης ότι τόσο η Ολυμπιακή Αεροπορία, όσο και το Ελληνικό Δημόσιο έδρασαν κατά τρόπο απολύτως σύμφωνο προς το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή και ουδόλως επεφύλαξαν ευνοϊκή μεταχείριση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Ισχυρίζονται περαιτέρω ότι τα μισθώματα τα οποία πληρώθηκαν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές τόσο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία, όσο και προς το Δημόσιο είναι σε γενικές γραμμές σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές αγοράς.

(82) Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αναφέρθηκαν επίσης στη διάκριση που πρέπει να γίνει μεταξύ της περίπτωσης των χρηματοδοτικών μισθώσεων και της περίπτωσης των λειτουργικών μισθώσεων.

Χρηματοδοτικές μισθώσεις

(83) Η επιλογή του Ελληνικού Δημοσίου να υπεκμισθώσει τα αεροσκάφη σε τιμές χαμηλότερες των χρηματοδοτικών μισθωμάτων που καταβάλλει για την κύρια χρηματοδοτική μίσθωση δεν συνιστά απαραιτήτως χορήγηση παράνομης ενίσχυσης προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Η διαφορά στο ύψος των μισθωμάτων δικαιολογείται, καταρχάς, λόγω της διαφορετικής φύσης των δύο κατηγοριών συμβάσεων και, κατά δεύτερο λόγο, από το γεγονός ότι τα μισθώματα που καταβάλλονται στα πλαίσια των λειτουργικών υπομισθώσεων ανταποκρίνονται στις τιμές της αγοράς για μισθώσεις ομοειδών αεροσκαφών κατά τον κρίσιμο χρόνο συνάψεως των σχετικών συμβάσεων.

([1]) C-248/84, Γερμανία κατά Επιτροπής, σκέψη 17, Συλλογή [1987], σ. 4013.

▼B

(84) Με άλλα λόγια, ο χρηματοδοτικός μισθωτής αποκτά δικαίωμα προσδοκίας απόκτησης της κυριότητας των αεροσκαφών στο τέλος της χρηματοδοτικής μίσθωσης, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει στην περίπτωση λειτουργικής μίσθωσης. Επομένως, το μίσθωμα της χρηματοδοτικής μίσθωσης αντιστοιχεί στο ποσό της δόσης για την αποπληρωμή της αξίας των αεροσκαφών, ώστε να καταστεί ο χρηματοδοτικός μισθωτής εντέλει κύριος των αεροσκαφών στο τέλος της μίσθωσης. Ήτοι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το μηνιαίο μίσθωμα το οποίο πληρώνει το Ελληνικό Δημόσιο προς τους εκμισθωτές για τα μισθωμένα αεροσκάφη θα παύσει το 2011, αφού τα αεροσκάφη θα περιέλθουν στην πλήρη κυριότητά του.

Λειτουργικές μισθώσεις

(85) Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές επισήμαναν πως όλες οι συμβάσεις λειτουργικής υπεκμίσθωσης αεροσκαφών από την Ολυμπιακή Αεροπορία έχουν πλέον λήξει.

(86) Οι συμβάσεις λειτουργικής μίσθωσης μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών για όσο διάστημα ήταν σε ισχύ (μέχρι την υποκατάσταση των τελευταίων στην κύρια σύμβαση μισθώσεως) είχαν συναφθεί στις τρέχουσες τιμές της αγοράς, όπως προαναφέρθηκε. Συνεπώς δεν υπέκρυπταν κρατική ενίσχυση. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές επανέλαβαν ότι ουδόλως ευνοήθηκαν από τις εν λόγω συμβάσεις λειτουργικής υπομίσθωσης, αφού κατά τον χρόνο σύναψής τους —ήτοι στις 11 Δεκεμβρίου 2003— το συμφωνηθέν μίσθωμα ήταν σύμφωνο με την αγοραία τιμή, όπως προκύπτει από την προαναφερθείσα έκθεση της Aviation Economics. Στη συνέχεια (για άλλες συμβάσεις το 2005 και για άλλες το 2007), οι Ολυμπιακές Αερογραμμές συμβλήθηκαν απευθείας πλέον με τους αρχικούς εκμισθωτές στις τρέχουσες τιμές της αγοράς.

(87) Εξάλλου, όσον αφορά τη μοναδική σύμβαση λειτουργικής μίσθωσης που είχε συναφθεί το 2003, και εξακολουθούσε να ισχύει μέχρι πριν από λίγες ημέρες, μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών —και η οποία αφορά ένα αεροσκάφος τύπου Α 300-600— είχε και αυτή, όπως και όλες οι λοιπές συμβάσεις, συναφθεί στις τρέχουσες τιμές της αγοράς. Η εν λόγω σύμβαση έχει πλέον λήξει.

(88) Η απόφαση της Ολυμπιακής Αεροπορίας να υπεκμισθώσει τα εν λόγω αεροσκάφη στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ήταν επιβεβλημένη εκ των περιστάσεων και σύμφωνη με τη συμπεριφορά κάθε ιδιώτη επενδυτή ευρισκόμενου στην ιδία θέση. Σε διαφορετική περίπτωση, η Ολυμπιακή Αεροπορία θα καλείτο να πληρώσει τεράστιες αποζημιώσεις στους εκμισθωτές των αεροσκαφών, τα οποία δεν θα μπορούσε πλέον να χρησιμοποιεί λόγω της κατάργησης της παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς ως αντικειμένου της τον Δεκέμβριο του 2003.

(89) Σημειωτέον ότι, δυνάμει της σύμβασης μισθώσεως με τους αρχικούς εκμισθωτές, η καταβολή μισθωμάτων εξακολουθούσε να είναι υποχρεωτική ανεξαρτήτως της χρήσης, από μέρους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, των αεροσκαφών για τη διενέργεια πτήσεων. Υπό το φως των ανωτέρω συνθηκών, η επιλογή της Ολυμπιακής Αεροπορίας να αντλήσει εισόδημα από τα αεροσκάφη και να περιορίσει τη ζημία της υπεκμισθώνοντάς τα στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ήταν απόλυτα δικαιολογημένη εμπορικά και σύμφωνη με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή. Επιπλέον, με τις ως άνω υπεκμισθώσεις, η Ολυμπιακή Αεροπορία απαλλάχτηκε από τα έξοδα φύλαξης και συντήρησης των αεροσκαφών. Επωφελήθηκε μάλιστα από την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ως προς αυτά τα αεροσκάφη.

▼B

(90) Ως προς τις οφειλές και την τρέχουσα οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η εταιρεία επιβεβαίωσε τις πληροφορίες που είχε ήδη αποστείλει η Ελληνική Δημοκρατία.

(91) Όσον αφορά την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών, η εταιρεία πρεσβεύει ότι το άρθρο 22 του νόμου 3404/2005 ουδέν οικονομικό πλεονέκτημα παρέχει στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

(92) Τέλος, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θεωρούν ότι οι ανωτέρω παρατηρήσεις θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να άρει τις όποιες εναπομείνασες αμφιβολίες της ως προς τα εξεταζόμενα ζητήματα.

4.2. **Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ**

(93) Οι παρατηρήσεις που διαβιβάστηκαν από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες αφορούσαν πρωτίστως τις προσφυγές σε διαιτητικό δικαστήριο και τα ποσά που επιδικάστηκαν. Αυτά εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης ([1]). Στον βαθμό που αφορούσαν τα άλλα ζητήματα που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση, ευθυγραμμίζονταν πλήρως με τις παρατηρήσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών και με την από 11 Φεβρουαρίου 2008 απάντηση της Ελληνικής Δημοκρατίας.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Η Aegean Airlines είναι ανταγωνιστής των Ολυμπιακών Αερογραμμών και στις παρατηρήσεις της θέλησε να αναφερθεί ιδιαίτερα στο ζήτημα των ποσών που επιδικάστηκαν από το διαιτητικό δικαστήριο. Η Aegean Airlines επεσήμανε επίσης ότι, με 35 εκατ. επιβάτες στην ελληνική αεροπορική αγορά και εξυπηρέτηση περισσότερων από 150 αεροπορικών γραμμών, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές καλύπτουν το 17 % της αγοράς, το οποίο δεν αποτελεί «ουσιαστικό» τμήμα της αγοράς. Αυτό που φρονεί η Aegean Airlines ότι χρειάζεται στην ελληνική αεροπορική αγορά είναι δίκαιες κανονιστικές ρυθμίσεις, ισότιμη μεταχείριση και όχι ειδικές επιδοτήσεις κόστη και δικαιώματα για έναν παράγοντα της αγοράς.

4.4. **HATTA**

(95) Ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA) αντιπροσωπεύει περισσότερα από 1 500 ελληνικά τουριστικά και ταξιδιωτικά γραφεία, και εκφράζει ιδιαίτερη ανησυχία για το μέλλον των Ολυμπιακών Αερογραμμών και τον πιθανό αντίκτυπό του στον ελληνικό τουριστικό κλάδο.

(96) Ο HATTA εκφράζει τη γνώμη ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα πρέπει να μετατραπούν σε εταιρεία ιδιωτικής ιδιοκτησίας και διαχείρισης, η οποία θα λειτουργεί υπό ισότιμους όρους ανταγωνισμού με τους άλλους εγχώριους και κοινοτικούς αερομεταφορείς. Ο HATTA επιθυμεί επίσης να τονίσει το μέγεθος του αντικτύπου στην ελληνική οικονομία από ενδεχόμενη πτώχευση των Ολυμπιακών Αερογραμμών· αυτό καθιστά την υπόθεση μάλλον πολιτικό ζήτημα παρά νομική διαδικασία.

(97) Καθώς ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 18 % του ελληνικού ΑΕΠ· εάν τυχόν εκλείψουν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, ο ανωτέρω φορέας αποφαίνεται ότι δεν θα υπάρξει επαρκές εμπορικό ενδιαφέρον για να πληρωθεί ολόκληρο το κενό στις πτήσεις που θα απολεσθούν. Αυτό που διακυβεύεται δεν είναι απλώς το μέλλον μιας κρατικής εταιρείας, αλλά το μέλλον και η σταθερότητα ενός κλάδου στον οποίο στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό η ελληνική οικονομία.

([1]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 8 ανωτέρω.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Η Ryanair δηλώνει ότι δεν εκτελεί επί του παρόντος δρομολόγια προς και από την Ελλάδα, μολονότι εκτελεί πτήσεις προς λιγότερο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς για τους Δυτικοευρωπαίους ταξιδιώτες, όπως η Ρίγα στη Λεττονία, το Κάουνας στη Λιθουανία και η Κωστάντζα στη Ρουμανία. Η έλλειψη παρουσίας της στην ελληνική αγορά οφείλεται, όπως δηλώνει, στην τεχνητή διατήρηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες μέσω κρατικών ενισχύσεων. Εάν εκλείψουν αυτές οι κρατικές ενισχύσεις, η Ryanair θα είναι σε πολύ καλύτερη θέση να γίνει, με τον στόλο αεροσκαφών που έχει στη διάθεσή της, ανταγωνιστής των Ολυμπιακών Αερογραμμών σε ορισμένα δρομολόγια εσωτερικού και εξωτερικού προς και από την Ελλάδα. Ως εκ τούτου, η Ryanair δηλώνει ότι όχι μόνον είναι ενδιαφερόμενο μέρος, αλλά και η θέση της στην αγορά θίγεται ουσιαστικά από τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ των Ολυμπιακών Αερογραμμών/Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες.

(99) Κατά τη γνώμη της Ryanair, η έρευνα βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ θα έπρεπε να έχει κινηθεί νωρίτερα και πρέπει να ολοκληρωθεί χωρίς καθυστέρηση, πολύ πριν την 18μηνη περίοδο. Η Ryanair επισημαίνει τις διάφορες διαδικασίες λόγω κρατικών ενισχύσεων τις οποίες έχει κινήσει η Επιτροπή σχετικά με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 1994. Η Ryanair δηλώνει ότι, παρ' όλον ότι επιφανειακά αυτές οι διάφορες διαδικασίες και έρευνες αφορούν διαφορετικές μορφές και περιπτώσεις κρατικών ενισχύσεων, όλα τα μέτρα ενίσχυσης είναι αλληλένδετα. Καταδεικνύουν μια συστηματική, και έτσι πολύ επιτυχή, προσπάθεια των ελληνικών αρχών να καθυστερήσουν ολόκληρη τη διαδικασία, εντάσσοντας συνεχώς τις προηγούμενες και τις νέες ενισχύσεις σε νέες μορφές —και στη συνέχεια, αμφισβητώντας, με κάθε διαθέσιμο μέσο, ότι τα εν λόγω μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση. Οι στενοί δεσμοί μεταξύ των διαφόρων μορφών κρατικών ενισχύσεων, που χορηγήθηκαν με διάφορα μέσα επί πολλά έτη, φαίνονται επίσης και από το ιστορικό της Επιτροπής.

(100) Κατά τη γνώμη της Ryanair, με βάση την πείρα του παρελθόντος, οι λεπτομερείς οικονομικές πληροφορίες που ζητήθηκαν από την Επιτροπή δεν θα είναι πλήρεις ή/και θα υποβληθούν καθυστερημένα· η Επιτροπή θα εκδώσει, ενδεχομένως, αρνητική απόφαση διατάσσοντας ανάκτηση, την οποία θα προσβάλουν οι ελληνικές αρχές και, ταυτοχρόνως, θα αγνοήσουν και, μέχρις ότου επικυρώσουν τα κοινοτικά δικαστήρια την απόφαση της Επιτροπής και διαπιστώσουν ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της, μέρος ή το σύνολο των επίμαχων κρατικών ενισχύσεων θα έχει μεταμορφωθεί σε νέα είδη παράνομης στήριξης των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες.

(101) Η Ryanair αναφέρει ότι η Επιτροπή διαθέτει την εξουσία και έχει το καθήκον να επιταχύνει σημαντικά τη διαδικασία. Κατά τη γνώμη της, θα ήταν σκανδαλώδες να εξαντλήσει ή ακόμη να υπερβεί η επίσημη διαδικασία έρευνας, που τελικά κινήθηκε από την Επιτροπή, την 18μηνη περίοδο που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ [1] (εφεξής, «διαδικαστικός κανονισμός»). Αυτή η φορμαλιστική προσέγγιση θα ανταμείψει μόνον τις ελληνικές αρχές για την τακτική καθυστέρησης που εφαρμόζουν και θα αποτελέσει προηγούμενο που θα ακολουθήσουν και άλλοι. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με το ποσό της ενίσχυσης δεν είναι πλήρεις, διότι δεν έχουν γίνει δεόντως γνωστά βασικά δεδομένα, τα οποία χαρακτηρίστηκαν ως «εμπιστευτικά» από τις ελληνικές αρχές.

[1] ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

▼B

(102) Κατά τη Ryanair, δεν συντρέχει λόγος να αντιμετωπίζονται ως εμπιστευτικές ορισμένες πληροφορίες που αφορούν τα ποσά των ενισχύσεων και τον τρόπο υπολογισμού τους. Η γνωστοποίησή τους δεν θα προσέφερε κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους ανταγωνιστές ή σε άλλα μέρη, θα τους βοηθούσε όμως να ανταποκριθούν στην πρόσκληση της Επιτροπής με πιο συγκεκριμένα επιχειρήματα, να υποβάλουν συγκριτικά δεδομένα και να εκθέσουν τα ελαττώματα που παρουσιάζουν οι μηχανορραφίες των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, τα οποία μπορεί να διαλανθάνουν την προσοχή της Επιτροπής.

(103) Αναφορικά με την ανοχή ως προς τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, από τον Δεκέμβριο του 2004, η Ryanair επισημαίνει ότι τα ενδεικτικά αριθμητικά στοιχεία για τις ζημίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες τονίζουν τη σοβαρότητα της υπόθεσης.

(104) Σχετικά με την ειδική προστασία έναντι πιστωτών, η Ryanair παροτρύνει την Επιτροπή να αποσαφηνίσει συγκεκριμένα τα δικαιώματα αποζημίωσης που θα αποκομίσουν οι ιδιώτες από αυτή την παραβίαση των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

5. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(105) Η Ελληνική Δημοκρατία δήλωσε ότι συμφωνεί πλήρως με τις παρατηρήσεις των εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, Ολυμπιακές Αερογραμμές, καθώς και του HATTA. Επί των παρατηρήσεων, όμως, της Aegean Airlines και της Ryanair, η Ελληνική Δημοκρατία εκφράζει τη διαφωνία της με τις διατυπωθείσες παρατηρήσεις· κατά την Ελληνική Δημοκρατία, οι παρατηρήσεις της Aegean Airlines και της Ryanair δεν προσθέτουν επί της ουσίας ουδεμία νέα και καθοριστική πληροφορία και αποδεικτικό υλικό στην έρευνα.

(106) Σχετικά με τις παρατηρήσεις της Aegean Airlines, η Ελληνική Δημοκρατία τονίζει ότι η εν λόγω εταιρεία έχει δραστηριοποιηθεί με ιδιαίτερη επιτυχία στην ελληνική αγορά εντός της τελευταίας δεκαετίας και ότι η επιτυχία αυτή λειτουργεί τελικώς υπέρ του τελικού καταναλωτή, του επιβάτη, καταδεικνύοντας τα οφέλη του ανταγωνισμού. Η ύπαρξη ανταγωνισμού στις αερομεταφορές αποτελεί βασική θέση και επιδίωξη της ελληνικής κυβέρνησης.

(107) Οι ελληνικές αρχές υπογραμμίζουν το στοιχείο που θεωρούν ως αντίφαση στις παρατηρήσεις της Aegean Airlines, τουτέστιν ότι αφενός εμφανίζει τον βασικό ανταγωνιστή τους, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, να έχει σημαντική δραστηριότητα, αλλά την ίδια στιγμή τις παρουσιάζει και ως αντικαταστατές. Κατά την άποψη της Ελληνικής Δημοκρατίας, η εκτίμηση αυτή στηρίζεται στο φερόμενο μικρό ποσοστό των Ολυμπιακών Αερογραμμών στη συνολική κίνηση επιβατών προς/από ελληνικά αεροδρόμια· οι ελληνικές αρχές αντιτίθενται σε αυτή την εκτίμηση.

(108) Κύρια επιδίωξη της Ελληνικής κυβέρνησης αποτεεί η διασφάλιση της απρόσκοπτης αεροπορικής εξυπηρέτησης των ελληνικών νησιών και απομακρυσμένων περιοχών, με χρήση των ειδικών διατάξεων για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (PSO), όπου απαιτείται. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι έως σήμερα η Aegean Airlines δεν έχει συμμετάσχει σε κανέναν διαγωνισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για PSO.

(109) Οι ελληνικές αρχές διαφνούν με την Aegean Airlines που αναφέρεται στον «Όμιλο Ολυμπιακής», όρο ο οποίος, κατά την άποψη των αρχών, είναι ανακριβής, καθώς η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ουδόλως συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο ή στη διοίκηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, ούτε ελέγχει τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης της τελευταίας, ούτε έχει την εξουσία να διορίζει μέλη στο Διοικητικό Συμβούλιο της εν λόγω εταιρείας. Γενικότερα, οι δύο εταιρείες δεν αποτελούν ενιαία

▼B

οικονομική μονάδα, αφού η μία εταιρεία δεν επηρεάζει τη χάραξη της οικονομικής πολιτικής της άλλης, ούτε υπάρχει κοινότητα συμφερόντων μεταξύ τους· αντιθέτως, οι επιχειρηματικές τους σχέσεις εκτυλίσσονται αυστηρά με όρους αγοράς.

(110) Όσον αφορά την οικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η Ελληνική Δημοκρατία παρατηρεί ότι η Aegean Airlines δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η καθημερινή λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας εξασφαλίζεται μέσω κρατικών ενισχύσεων.

(111) Κατά τη γνώμη της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Ryanair δεν δύναται καν να θεωρηθεί «ενδιαφερόμενο μέρος» στην προκειμένη υπόθεση. Και αυτό διότι η Ryanair δεν εκτελεί δρομολόγια από και/ή προς την Ελλάδα, και συνεπώς δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι θίγεται καθ' οιονδήποτε τρόπο από την υποτιθέμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την Ολυμπιακή Αεροπορία.

(112) Κατά την Ελλάδα, ο ισχυρισμός της Ryanair, σύμφωνα με τον οποίο το γεγονός ότι δεν εκτελεί δρομολόγια από και/ή προς την Ελλάδα οφείλεται στην επί μακρόν χορήγηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος από την Ελληνική Δημοκρατία προς την Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, δεν ευσταθεί. Οι ελληνικές αρχές επισημαίνουν ότι πολλοί άλλοι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά, όπως οι «Easy Jet», «Aer Lingus», «Air Berlin», «Sky Europe», «Germanwings» και «Virgin Express». Τόσο η εταιρεία «Easy Jet» ([1]), όσο και η εταιρεία «Germanwings» ([2]) διενεργούν καθημερινά δρομολόγια προς και από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ενώ συνδέονται και με τα λοιπά βασικά αεροδρόμια της Ελλάδας. Ομοίως, η αεροπορική εταιρεία «Air Berlin» εκτελεί δρομολόγια σε συνολικά δεκαπέντε αερολιμένες της χώρας ([3]), ενώ πραγματοποιεί καθημερινά δρομολόγια (συχνά περισσότερα του ενός) προς και από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

(113) Δεύτερον, δεν υφίσταται κανένα εμπόδιο στην είσοδο της Ryanair στην ελληνική αγορά λόγω δήθεν πλεονεκτημάτων υπέρ των Ολυμπιακών Αερογραμμών, δεδομένου ότι οι δύο εταιρείες παρέχουν τις υπηρεσίες τους με βάση τελείως διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα. Όπως φαίνεται και από την είσοδο των προαναφερθέντων αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην ελληνική αγορά, η δραστηριοποίηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Aegean δεν θα εμπόδιζε, ούτε θα επηρέαζε την είσοδο της Ryanair· ούτε υπάρχει, άλλωστε, ζήτημα περιορισμένου αριθμού χρονοθυρίδων (slots) στα ελληνικά αεροδρόμια.

(114) Ως εκ τούτου, οι ελληνικές αρχές θεωρούν απορίας άξιο πώς η Ryanair βρίσκεται σε αδυναμία να διενεργήσει δρομολόγια στην ελληνική αγορά λόγω της υποτιθέμενης νόθευσης του ανταγωνισμού, τη στιγμή που όλοι οι ανωτέρω αερομεταφορείς —πολλοί εκ των οποίων είναι μικρότερου μεγέθους και υψηλότερου κόστους από τη Ryanair— κατορθώνουν να το πράξουν επιτυχώς.

(115) Η Ελληνική Δημοκρατία συνοψίζει τις κυριότερες απόψεις των ανωτέρω εταιρειών ως ακολούθως:

5.1. **Ως προς τις φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες**

(116) Ήδη από τις 11 Φεβρουαρίου 2008, είχε καταδειχθεί η φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες. Για κάποιες δε παλαιότερες οφειλές της

([1]) Η EasyJet συνδέεται με Αθήνα, Κέρκυρα, Μύκονο, Ρόδο, Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη (βλέπε http://www.easyjet.com).

([2]) Η Germanwings συνδέεται με Αθήνα, Κέρκυρα, Καβάλα, Μύκονο, Ρόδο, Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη (βλέπε http://www.aia.gr).

([3]) Η Air Berlin συνδέεται με Αθήνα, Κέρκυρα, Καβάλα, Μύκονο, Ρόδο, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Βόλο, Πρέβεζα, Ζάκυνθο, Σαντορίνη, Κω, Σάμο, Κάρπαθο και Λέσβο (βλέπε http//www.aia.gr).

▼B

Ολυμπιακής Αεροπορίας προς το ΙΚΑ, έχει γίνει ρύθμιση προκειμένου να καταβάλλονται σε μηνιαίες δόσεις, σύμφωνα με τις γενικώς εφαρμοστέες για όλες τις ελληνικές επιχειρήσεις και φυσικά πρόσωπα διατάξεις του νόμου 3518/2006 ([1]).

(117) Συνεπώς, κατά την άποψη της Ελλάδας, δεν μπορεί να υφίσταται «ανοχή», και ακόμη λιγότερο «διαιώνιση ανοχής», από μέρους του Ελληνικού Δημοσίου ως προς τη μη πληρωμή οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

5.2. **Ως προς την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές**

5.2.1. *Κρατική ενίσχυση μέσω υπεκμίσθωσης αεροσκαφών*

(118) Η Ελλάδα συμφωνεί με τη δήλωση των Ολυμπιακών Αερογραμμών ότι είχαν την οικονομική δυνατότητα να συνάψουν συμβάσεις λειτουργικής μίσθωσης απευθείας με την αγορά. Αυτό αποδείχθηκε εν τοις πράγμασι, εκ του ότι αμέσως μετά τη λήξη κάθε συμβάσεως λειτουργικής μίσθωσης ορισμένοι αρχικοί εκμισθωτές των κυρίων συμβάσεων συμβλήθηκαν απευθείας πλέον με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στις τρέχουσες τιμές της αγοράς, δίχως τη διαμεσολάβηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

(119) Από την πλευρά της, η Ολυμπιακή Αεροπορία, επιλέγοντας τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, έδρασε όπως και οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής ευρισκόμενος στην ίδια θέση. Αφενός, κατάφερε να μειώσει τη μηνιαία ζημία της κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, και αφετέρου, διασφάλισε ότι η εν λόγω ζημία θα ήταν και περιορισμένη χρονικά, δεδομένης της δεδηλωμένης πρόθεσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών να επαναδιαπραγματευθούν και να υπεισέλθουν οι ίδιες πλέον στις κύριες συμβάσεις μισθώσεως.

(120) Εξάλλου, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν ευνοήθηκαν ούτε στην περίπτωση της υπεκμίσθωσης τεσσάρων χρηματοδοτικών μισθώσεων για Airbus A 340-300 από το Ελληνικό Δημόσιο, αφού και αυτές οι συμβάσεις συνήφθησαν στην αγοραία τιμή. Επ' αυτού, επισημαίνεται ότι τα μισθώματα που κατέβαλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές για λειτουργικές υπεκμισθώσεις μπορούσαν να συγκριθούν μόνον με τα αντίστοιχα μισθώματα λειτουργικών μισθώσεων της αγοράς για αντίστοιχα αεροσκάφη κατά την ίδια περίοδο, και όχι με τα μισθώματα συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, όπως εσφαλμένα πράττει η Επιτροπή.

5.2.2. *Κρατική ενίσχυση μέσω των φορολογικών οφειλών και οφειλών κοινωνικής ασφάλισης των Ολυμπιακών Αερογραμμών*

(121) Η Ελληνική Δημοκρατία παρατηρεί ότι δεν υπήρξε «διαιώνιση ανοχής» ως προς τις ληξιπρόθεσμες οφειλές της εν λόγω εταιρείας.

5.3. **Ως προς την ειδική προστασία έναντι πιστωτών**

(122) Οι διατάξεις του νόμου 3404/05 συνεπάγονται αναστολή μάλλον παρά αφαίρεση των δικαιωμάτων των δανειστών της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών σχετικά με την εκτέλεση των αξιώσεών τους, πράγμα το οποίο είναι συμβατό με το ελληνικό δίκαιο.

(123) Η πιστωτική προστασία που έχει παρασχεθεί στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και στην Ολυμπιακή Αεροπορία αφορά μόνον σε οφειλές έναντι ιδιωτών και όχι σε κρατικές οφειλές, δηλαδή έναντι του Ελληνικού Δημοσίου. Συνεπώς, δεν μπορεί να υφίσταται κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

([1]) Οι διατάξεις του νόμου 3518/2006 έχουν εκτεθεί αναλυτικά στην από 11 Φεβρουαρίου 2008 απάντηση της Ελληνικής Δημοκρατίας, παράγραφος 75.
Περιλαμβάνει άλλους παρακρατούμενους φόρους από τους πληρωτέους για τις περιόδους που αναφέρονται στον κατωτέρω πίνακα.

▼B

6. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΠΟΥ ΖΗΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

(124) Πριν προβεί η Επιτροπή σε εκτίμηση των ζητημάτων που τέθηκαν κατά την κίνηση της διαδικασίας, καθώς και των πληροφοριών που διαβιβάστηκαν από την Ελλάδα και τους ενδιαφερομένους, χρειάστηκε να εξεταστεί η τρέχουσα χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

(125) Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή απευθύνθηκε σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα (Moore Stephens) και του ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σχετικά με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία και των δύο εταιρειών, προκειμένου να προσδιοριστεί τι συνέβη από την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής το 2005.

(126) Η εταιρεία «Moore Stephens» (εφεξής, «οι εμπειρογνώμονες») διενήργησαν τη μελέτη τους στην Αθήνα στο χρονικό διάστημα μεταξύ 1ης και 15ης Ιουλίου 2008. Κατά τη μελέτη τους είχαν τη βοήθεια των ελληνικών αρχών, της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών και των συμβούλων τους.

6.1. Ως προς τις φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες

(127) Όσον αφορά την ανοχή ως προς την καταβολή φόρων (όπου συμπεριλαμβάνονται προσαυξήσεις και πρόστιμα), η Moore Stephens προσδιόρισε (με βάση εκτίμηση από τις φορολογικές αρχές των συνολικών υποχρεώσεων, η οποία διαβιβάστηκε στις 17 Ιουνίου 2008) ότι το ποσό που οφείλει η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες είναι […]* εκατ. ευρώ. Τα υπόλοιπα κατά την 31η Μαΐου 2008 αντιστοιχούν στα σωρευτικά υπόλοιπα κατά την ημερομηνία αυτή, τα οποία, πλην αντιθέτου μνείας, περιλαμβάνουν ποσά που προκύπτουν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2004. Η υποχρέωση αυτή συνάγεται μετά τον συμψηφισμό […]* εκατ. ευρώ, που επιδικάστηκαν από το Διαιτητικό Δικαστήριο (ήτοι […]* εκατ. ευρώ – […]* εκατ. ευρώ). Στις οφειλές περιλαμβάνονται:

— εκκρεμείς φόροι εισοδήματος, ΦΠΑ, τέλη χαρτοσήμου και παρακρατούμενοι φόροι [1]. Τέλη ανάπτυξης αεροδρομίων, που καταβάλλουν οι επιβάτες («Σπατόσημο»),

— τέλη στάθμευσης και εξυπηρέτησης για άλλους αερολιμένες πλην του ΔΑΑ,

— πληρωμές του δανείου της ΑΒΝ από το Ελληνικό Δημόσιο για λογαριασμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες.

(128) Η Moore Stephens σημειώνει ότι για το ποσό αυτό η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες άσκησε προσφυγή. Το δικαστήριο εξέδωσε απόφαση αναστολής των οφειλών, εκκρεμούσης της οριστικής αποφάσεως. Η απόφαση αναστολής ελήφθη κατ' εφαρμογή του γενικού νομικού πλαισίου για αιτήματα ασφαλιστικών μέτρων, το οποίο δύναται να επικαλεστεί κάθε άτομο ή επιχείρηση σε περίπτωση διαφορών με το Ελληνικό Δημόσιο. Το συμψηφισθέν ποσό που επιδικάστηκε από το Διαιτητικό Δικαστήριο αντιστοιχούσε στο μέρος του συνολικού υπολοίπου που δεν αποτελούσε αντικείμενο διαφοράς από πλευράς Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες.

(129) Οι προσαυξήσεις που περιλαμβάνονται στο ποσό των […]* εκατ. ευρώ αφορούν την περίοδο έως τον Ιούνιο του 2008.

(130) Οι τρέχοντες παρακρατούμενοι φόροι (κυρίως φόροι εισοδήματος μισθωτών) για την περίοδο από τον Μάιο του 2007 έως τον Μάιο του 2008 ανέρχονται σε […]* εκατ. ευρώ περίπου, οι δε

[1] Περιλαμβάνονται παρακρατούμενοι φόροι εκτός από αυτούς που είναι καταβλητέοι για τις περιόδους που αναφέρονται στον πίνακα που ακολουθεί.

▼B

τρέχοντες παρακρατούμενοι φόροι (φόροι εισοδήματος μισθωτών) για το προσωπικό που είναι αποσπασμένο στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα για την περίοδο από τον Δεκέμβριο του 2006 έως τον Μάιο του 2008 ανέρχονται σε […]* εκατ. ευρώ περίπου.

(131) Όσον αφορά την ανοχή ως προς την καταβολή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, αυτές ανέρχονται σε […]* εκατ. ευρώ περίπου για την περίοδο έως τον Οκτώβριο του 2006, λαμβάνοντας υπόψη την πληρωμή […]* εκατ. ευρώ από το Ελληνικό Δημόσιο, τον Σεπτέμβριο του 2007, από κονδύλια που επιδικάστηκαν από το Διαιτητικό Δικαστήριο. Το ποσό των […]* εκατ. ευρώ (όπου συμπεριλαμβάνονται προσαυξήσεις και πρόστιμα) είναι αυτό που απομένει (τον Ιούλιο του 2008) να καταβληθεί από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες σε μελλοντικές δόσεις, σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο του νόμου 3518/2006. Το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (ΙΚΑ) έχει δεχθεί κατάθεση […]* εκατ. ευρώ από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Παρατηρήθηκαν επίσης περαιτέρω οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, για την περίοδο από Νοέμβριο 2006 έως Μάιο 2008, ύψους […]* για την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και […]* εκατ. ευρώ για άτομα αποσπασμένα στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

(135) Παρά τα ανωτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έλαβε επιβεβαίωση από το ΙΚΑ ότι οι οφειλές της δεν ήταν ληξιπρόθεσμες. Οι διαπιστώσεις της Moore Stephens μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

(σε εκατ. EUR)

	Υπόλοιπο
Εκτίμηση από τις φορολογικές αρχές των συνολικών υποχρεώσεων, που διαβιβάστηκε στις 17 Ιουνίου 2008 (αναστολή)	[…]*
Τρέχοντες παρακρατούμενοι φόροι από Μάιο 2007 έως Μάιο 2008 (κυρίως φόροι εισοδήματος μισθωτών)	[…]*
Τρέχοντες παρακρατούμενοι φόροι από Δεκέμβριο 2006 έως Μάιο 2008 (Ολυμπιακή Αεροπλοΐα)	[…]*
Οφειλές κοινωνικής ασφάλισης έως τον Οκτώβριο του 2006	[…]*
Οφειλές κοινωνικής ασφάλισης από Νοέμβριο 2006 έως Μάιο 2008	[…]*
Οφειλές κοινωνικής ασφάλισης από Νοέμβριο 2006 έως Μάιο 2008 (Ολυμπιακή Αεροπλοΐα)	[…]*
Σύνολο οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το Δημόσιο τον Ιούνιο του 2008 (πλην των οφειλών σε αναστολή)	[…]*
Σύνολο οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το Δημόσιο τον Ιούνιο του 2008	[…]*

(136) Η Moore Stephens συμπεραίνει ότι, δεδομένου ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες είχε βασιστεί σε ποσό […]* περίπου που επιδικάστηκε από το διαιτητικό δικαστήριο προκειμένου να εξοφλήσει εν μέρει τις φορολογικές οφειλές της και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης (πληρωμή […]* εκατ. ευρώ στις φορολογικές αρχές και […]* εκατ. ευρώ στο ΙΚΑ), εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η συνεχής ανοχή του Δημοσίου

▼B

έναντι της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες από το 2005 συνιστούσε κρατική ενίσχυση, τότε η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες δεν θα ήταν σε θέση να επιστρέψει αυτή την κρατική ενίσχυση, βάσει των τρεχόντων αποτελεσμάτων εκμεταλλεύσεως και της χρηματοοικονομικής κατάστασής της.

6.2. **Ως προς την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές**

6.2.1. *Κρατική ενίσχυση μέσω υπεκμίσθωσης αεροσκαφών*

(137) Η Moore Stephens σημείωσε οφειλόμενο ποσό […]* εκατ. ευρώ προς το Ελληνικό Δημόσιο για μισθώσεις αεροσκαφών ως ληξιπρόθεσμο. Η Moore Stephens σημειώνει ότι το ποσό αυτό στις 31 Μαΐου 2005 ανερχόταν σε […]* ευρώ, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι, κατά την περίοδο που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές συσσώρευσαν οφειλές ύψους […]* εκατ. ευρώ προς το Δημόσιο για μισθώσεις αεροσκαφών. Το πληρωτέο ποσό ανέρχεται σε […]* εκατ. ευρώ περίπου μηνιαίως για […]* και σε […]* εκατ. ευρώ περίπου μηνιαίως για τα αποθεματικά συντήρησης. Κατά την 36μηνη περίοδο πληρώθηκαν […]* εκατ. ευρώ περίπου, που αντιστοιχούν σε πληρωμές έξι μηνών περίπου. Το 2007 και το 2008, δεν πραγματοποιήθηκε καμία πληρωμή.

6.2.2. *Κρατική ενίσχυση μέσω των φορολογικών οφειλών και οφειλών κοινωνικής ασφάλισης των Ολυμπιακών Αερογραμμών*

(138) Το ληξιπρόθεσμο ποσό για τέλη ανάπτυξης αεροδρομίων, που καταβάλλουν οι επιβάτες («Σπατόσημο»), όπως υπολογίζεται από τις φορολογικές αρχές, ανέρχεται σε […]* εκατ. ευρώ. Το πληρωτέο σύνολο, την 31η Μαΐου 2008, ανερχόταν σε […]* εκατ. ευρώ. Εξ αυτών, ποσό […]* εκατ. ευρώ είναι καταβλητέο σε μηνιαίες δόσεις έως το 2012 και δεν θεωρήθηκε ληξιπρόθεσμο. Από το απομένον υπόλοιπο των […]* εκατ. ευρώ, για […]* εκατ. ευρώ οι Ολυμπιακές Αερογραμμές άσκησαν προσφυγή. Το δικαστήριο εξέδωσε απόφαση αναστολής αυτού του μέρους των οφειλών, εκκρεμούσης της οριστικής αποφάσεως.

(139) Η Moore Stephens διαπίστωσε ληξιπρόθεσμο ποσό […]* ευρώ, που οφείλεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα για υπηρεσίες που παρείχαν βάσει διαφόρων συμβάσεων για υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης.

(140) Διαπιστώθηκε επίσης περαιτέρω ποσό […]* εκατ. ευρώ για τέλη προσγείωσης και τέλη στάθμευσης, καταβλητέο στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

(σε εκατ. EUR)

		Υπόλοιπο
Ληξιπρόθεσμο ποσό για μισθώσεις αεροσκαφών	[…]*	[…]*
Οφειλόμενα μισθώματα	[…]*	[…]*
Οφειλόμενο αποθεματικό συντήρησης	[…]*	[…]*
Τόκοι μισθωμάτων και αποθεματικού συντήρησης	[…]*	[…]*
Διαφορά των μισθωμάτων μεταξύ κύριων μισθώσεων και υπεκμισθώσεων	[…]*	[…]*
«Σπατόσημο» (Τέλη ανάπτυξης αεροδρομίων που καταβάλλουν οι επιβάτες — συνολική οφειλή 98 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 59,9 εκατ. ευρώ βρίσκονται σε δικαστική αναστολή)	[…]*	[…]*
Ληξιπρόθεσμο ποσό προς άλλες οντότητες	[…]*	[…]*
Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες	[…]*	[…]*
Ολυμπιακή Αεροπλοΐα	[…]*	[…]*
Τέλη προσγείωσης και τέλη στάθμευσης (πλην του ΔΑΑ)	[…]*	[…]*

▼B

(σε εκατ. EUR)

		Υπόλοιπο
Σύνολο οφειλών της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το Δημόσιο τον Ιούνιο του 2008 (πλην των οφειλών σε αναστολή)	[…]*	[…]*
Σύνολο των κατ' εκτίμηση οφειλών των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το Δημόσιο τον Ιούνιο του 2008	[…]*	[…]*

6.3. **Ως προς την ειδική προστασία έναντι πιστωτών**

(141) Η Moore Stephens επιβεβαίωσε ότι η ειδική προστασία έναντι πιστωτών παρατάθηκε έως τις 31 Οκτωβρίου 2008 με το άρθρο 21 του νόμου 3607/2007.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

7.1. **Νομική βάση για την εκτίμηση της ενίσχυσης**

(142) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(143) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης αφορά κάθε πλεονέκτημα το οποίο παρέχεται άμεσα ή έμμεσα, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους και χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί.

(144) Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αποφασιστεί αν τα κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις, και συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική συνδρομή:

— να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους,

— να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής,

— να νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, και

— να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(145) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνον ενισχύσεις που χορηγήθηκαν μετά την περίοδο που λαμβάνεται υπόψη στην απόφαση του 2005.

7.2. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(146) Η Επιτροπή πραγματοποίησε εμπεριστατωμένη ανάλυση των παρατηρήσεων που διαβιβάστηκαν κατά την κίνηση της διαδικασίας, καθώς και των παρατηρήσεων της Ελλάδας και της μελέτης εμπειρογνωμόνων, η οποία διενεργήθηκε με αντικείμενο τους λογαριασμούς και τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Εν προκειμένω, αποφάσισε να προβεί στην εκτίμησή της όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης, εξετάζοντας τρία βασικά κεφάλαια:

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες μέσω ανοχής ως προς την εξόφληση των φορολογικών οφειλών της και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης, από τον Δεκέμβριο του 2004 ([1]).

([1]) Βλέπε υποσημείωση 5.

▼B

— Πιθανή κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω μισθώσεων αεροσκαφών και μη εξόφλησης των οφειλών τους (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης) από τον Μάιο του 2005 ([1]).

— Κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών.

7.2.1. *Κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες μέσω ανοχής στην εξόφληση οφειλών*

(147) Όπως αποδείχθηκε από τον εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της Επιτροπής του 2005, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έχει αναβάλει την πληρωμή των οφειλόμενων στο Δημόσιο ποσών, οι δε φορολογικές οφειλές της και οι οφειλές κοινωνικής ασφάλισης προς το Δημόσιο έχουν αυξηθεί.

(148) Η δυσχερής και επιδεινούμενη κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες όσον αφορά τις φορολογικές και κοινωνικοασφαλιστικές οφειλές έχει περιγραφεί προηγουμένως. Οι φορολογικές οφειλές και οι οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, όπως λήφθηκαν υπόψη στην απόφαση του 2005, ήταν ήδη υψηλές και ανέρχονταν σε 627 εκατ. ευρώ, αποτελούνταν δε από κατ' εκτίμηση ποσό 431 εκατ. ευρώ ανεξόφλητων φόρων και επιπλέον ποσό 196 εκατ. ευρώ ανεξόφλητων εισφορών στο ΙΚΑ.

(149) Όσον αφορά τις φορολογικές οφειλές της, και παρά τη συμψηφιστική πληρωμή […]* εκατ. ευρώ, η οποία επιδικάστηκε από το Διαιτητικό Δικαστήριο, το κατ' εκτίμηση συνολικό ποσό των φορολογικών οφειλών, κατά τον Ιούνιο του 2008, και όπως παρατίθεται στον πίνακα που ακολουθεί την παράγραφο 135 ανωτέρω, υπολογίζεται τώρα σε […]* εκατ. ευρώ. Για την ετεροχρονισμένη καταβολή φόρων ύψους τουλάχιστον […]* εκατ. ευρώ φέρει ευθύνη το Δημόσιο.

(150) Η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες υποστήριξε ότι το ποσό των φορολογικών οφειλών ύψους […]* εκατ. ευρώ βρίσκεται σε αναστολή, το οποίο σημαίνει ότι η εταιρεία είναι «φορολογικώς ενήμερη», αγνοεί όμως το γεγονός ότι μπορεί μεν να έχει αναβληθεί η καταβολή μέρους των φορολογικών οφειλών προς το Δημόσιο, αλλά, παρ' όλη την ετεροχρονισμένη καταβολή, το ποσό δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση. Μολονότι το ποσό αυτό ενδέχεται να προσαρμοστεί προς τα κάτω με απόφαση ελληνικού δικαστηρίου, η Επιτροπή έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν θα αλλάξει ουσιαστικά η τάξη μεγέθους του ποσού το οποίο οφείλει η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες στο Ελληνικό Δημόσιο όσον αφορά τους φόρους. Παρά την άποψη αυτή, η Επιτροπή δύναται να συμπεράνει ότι το ποσό το οποίο οφείλει η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες στο Δημόσιο για τις φορολογικές υποχρεώσεις της είναι της τάξεως των […]* εκατ. ευρώ.

(151) Όσον αφορά τις αυξανόμενες φορολογικές υποχρεώσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, το ίδιο το Δημόσιο, μέσω των φορολογικών αρχών, ανέχεται τη διαρκή αναβολή και μη πληρωμή διαφόρων φόρων και επιβαρύνσεων που οφείλονται από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες.

(152) Αναφορικά με τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, η κατάσταση είναι παρεμφερής. Οι οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, που στην απόφαση του 2005 αναφέρθηκε ότι ανέρχονταν σε […]* ευρώ,

([1]) Βλέπε υποσημείωση 6.

▼B

έχουν φθάσει σήμερα σε ύψος […]* εκατ. ευρώ όπως εμφαίνεται στον πίνακα μετά την αιτιολογική σκέψη 135 προηγουμένως, παρά την πληρωμή, στις 27 Σεπτεμβρίου 2007, εφάπαξ ποσού […]* εκατ. ευρώ από ποσά που επιδικάστηκαν από το Διαιτητικό Δικαστήριο.

(153) Σχετικά με τις εν λόγω εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, ο οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με την είσπραξή τους (το ΙΚΑ) είναι δημόσιος οργανισμός που έχει συσταθεί με ελληνικό νόμο ([1]) και είναι εκείνος που φέρει την ευθύνη, υπό την κρατική εποπτεία, για τη διαχείριση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης και την είσπραξη υποχρεωτικών εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Έχει το δικαίωμα ([2]), αλλά όχι και την υποχρέωση, να συνάπτει συμφωνίες για την καθυστερημένη πληρωμή οφειλών. Επομένως, οι διαρκώς αυξανόμενες οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το Δημόσιο καταλογίζονται σαφώς στο Δημόσιο.

(154) Τόσο τα φορολογικά κονδύλια, όσο και τα κονδύλια κοινωνικής ασφάλισης αποτελούν κρατικούς πόρους και, άρα, η ανοχή ως προς την είσπραξή τους συνεπάγεται μεταφορά κρατικών πόρων.

(155) Η ανοχή αυτή παρέχει πλεονέκτημα στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες. Με την ανοχή από πλευράς του Δημοσίου ετεροχρονίζεται η καταβολή των επιβαρύνσεων τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καταβάλλει η επιχείρηση εγκαίρως, πράγμα το οποίο παρέχει έτσι στον αποδέκτη μια πηγή λειτουργικού κεφαλαίου. Η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες είναι ζημιογόνος και χρονίως χρεωμένη και, επομένως, αυτή η ετεροχρονισμένη καταβολή δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί κανονική ή συνήθης συμπεριφορά ενός πιστωτή σε οικονομία της αγοράς· είναι συστηματική και, δεδομένης της επισφαλούς οικονομικής κατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, όπως αποδείχθηκε από τον εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, δεν υπάρχει ρεαλιστική προοπτική να μπορέσει ποτέ η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες να επιστρέψει αυτά τα ποσά στο Δημόσιο οποιαδήποτε στιγμή στο μέλλον. Η ανοχή επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύει τον ανταγωνισμό, εφόσον οι σχετικές αγορές είναι πλήρως ελευθερωμένες.

(156) Επομένως, η Επιτροπή οφείλει να συμπεράνει ότι η ανοχή που έχει επιδείξει το Δημόσιο ως προς τις ανεξόφλητες και αυξανόμενες φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε ποτέ στην Επιτροπή, είναι παράνομη.

7.2.2. *Κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω ανοχής στην εξόφληση οφειλών*

(157) Όπως συμπέρανε ο εμπειρογνώμονας της Επιτροπής, μετά την περίοδο που λαμβάνεται υπόψη στην απόφαση της Επιτροπής του 2005, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν χάσει χρήματα και έχουν συσσωρεύσει και άλλες οφειλές προς το Δημόσιο.

(158) Όσον αφορά τις μισθώσεις 4 αεροσκαφών τύπου Α 340, κατά την περίοδο που καλύπτεται από την παρούσα έρευνα, οι οφειλές των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το Δημόσιο έχουν φθάσει σε ύψος […]* εκατ. ευρώ, όταν το υπόλοιπο αυτού του ποσού στις 31 Μαΐου 2005 ανερχόταν σε […]* ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι, κατά την περίοδο που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές συσσώρευσαν οφειλές ύψους […]* εκατ. ευρώ προς το Δημόσιο από ανεξόφλητες μισθώσεις αεροσκαφών.

([1]) Νόμος 1846/1951, άρθρο 11.
([2]) Νόμος 2676/1999.

▼B

(159) Ωστόσο, κατά την άποψη της Επιτροπής, το ποσό αυτό δεν αντιστοιχεί πλήρως στα ποσά που όφειλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στο Δημόσιο για τις μισθώσεις των εν λόγω αεροσκαφών. Όπως αναφέρεται στην απόφαση του 2005, αφότου το Δημόσιο αντικατέστησε την Ολυμπιακή Αεροπορία στις κύριες συμβάσεις μισθώσεως, πλήρωνε τιμή από […]* ευρώ έως […]* ευρώ μηνιαίως για έκαστο από τα εν λόγω αεροσκάφη. Όπως αποδείχθηκε όμως από τον εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές πλήρωναν από […]* USD έως […]* USD. Αποδεχόμενο τέτοιο χαμηλότερο ποσό, το Δημόσιο «δέχεται» να χάσει ποσό τάξεως από […]* ευρώ έως […]* ευρώ για έκαστο αεροσκάφος μηνιαίως — οδεύοντας σε περαιτέρω κρατική ενίσχυση, ύψους τουλάχιστον 36 εκατ. ευρώ και έως και 50,4 εκατ. ευρώ.

(160) Όσον αφορά τα τέλη ανάπτυξης αεροδρομίων που καταβάλλουν οι επιβάτες («Σπατόσημο»), το ποσό που οφείλει σήμερα η εταιρεία στο Δημόσιο ανέρχεται σε […]* εκατ. ευρώ. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές υποστηρίζουν ότι δεν αποτελεί ληξιπρόθεσμη οφειλή το σύνολο του ποσού αυτού, καθώς εκ του ποσού αυτού η εξόφληση περίπου […]* εκατ. ευρώ βρίσκεται σε δικαστική αναστολή, εκκρεμούσης της αποφάσεως του δικαστηρίου. Εν προκειμένω, η Επιτροπή σημειώνει ότι η εν λόγω αναστολή δεν αίρει την οφειλή, αλλά μόνον αναστέλλει την εξόφλησή της. Επ' αυτού, η Επιτροπή δύναται να συμπεράνει ότι το ποσό το οποίο οφείλουν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές για ανεξόφλητο Σπατόσημο, κατά τον Μάιο του 2008, κυμαίνεται μεταξύ 38 εκατ. ευρώ και 98 εκατ. ευρώ.

(161) Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές οφείλουν ποσό 86,3 εκατ. ευρώ σε δύο συναφείς οντότητες, την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα. Στις 31 Μαΐου 2005, το ποσό που όφειλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στις εν λόγω εταιρείες ανερχόταν σε 2,6 εκατ. ευρώ, αλλά κατά την επόμενη τριετία το ποσό αυτό αυξήθηκε υπέρογκα, το οποίο σημαίνει ότι, κατά την περίοδο που εξετάζεται στην παρούσα απόφαση, οι ληξιπρόθεσμες οφειλές αυξήθηκαν κατά 83,7 εκατ. ευρώ. Ένα επιπλέον ποσό 4,5 εκατ. ευρώ οφείλεται για τέλη προσγείωσης και τέλη στάθμευσης σε άλλους αερολιμένες πλην του ΔΑΑ και είναι καταβλητέο στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά οι Ολυμπιακές Αερογραμμές υποστηρίζουν ότι το ποσό αυτό δεν είναι ληξιπρόθεσμο, διότι η εξόφλησή του βρίσκεται σε δικαστική αναστολή, εκκρεμούσης της αποφάσεως του δικαστηρίου. Πάλι η Επιτροπή σημειώνει ότι η εν λόγω αναστολή δεν αίρει την οφειλή, αλλά μόνον αναστέλλει την εξόφλησή της.

(162) Όλες οι περιπτώσεις ανοχής που περιγράφηκαν ανωτέρω, οι οποίες ανέρχονται σε 326 εκατ. EUR όπως εμφαίνεται στον πίνακα μετά την παράγραφο 140 ανωτέρω, εμπεριέχουν κρατικούς πόρους, εφόσον αφορούν οφειλές προς το Δημόσιο, κρατικούς φορείς (την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) ή κρατικές επιχειρήσεις (Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και Ολυμπιακή Αεροπλοΐα).

(163) Όσον αφορά τον καταλογισμό στο Δημόσιο της ανοχής που επεδείχθη από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο καταλογισμός στο Δημόσιο ενός μέτρου που έχει ληφθεί από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από μια σειρά ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της υπόθεσης και από το πλαίσιο στο οποίο λήφθηκαν τα μέτρα.

(164) Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Δημόσιο κατείχε το 100 % των μετοχών και των τριών εταιρειών. Επιπλέον, οι διευθυντές και τα διοικητικά συμβούλια των εν λόγω εταιρειών διορίστηκαν από το κράτος. Υπό τις περιστάσεις αυτές, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι εταιρείες ήταν, καθ' όλο τον ουσιώδη χρόνο, υπό κρατικό έλεγχο. Η Ελλάδα ήταν άμεσα και έμμεσα

▼B

σε θέση (υπό την ιδιότητα του σημαντικότερου πιστωτή τόσο της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες, όσο και των Ολυμπιακών Αερογραμμών) να ασκεί καθοριστική επιρροή σε όλες τις επιχειρήσεις. Τέλος, η ανοχή αυτή είναι παρεπόμενη της ανοχής του ιδίου του Δημοσίου και των δημόσιων φορέων. Αυτές καθεαυτές οι αποφάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας να παρατείνουν τις πιστώσεις προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και να επιτρέψουν να συσσωρευθούν οφειλές ύψους 86,3 εκατ. ευρώ δεν ήταν πράξεις ανεξάρτητων επιχειρήσεων και άρα είναι καταλογιστέες στο Δημόσιο.

(165) Η εν λόγω ανοχή συνεπάγεται επίσης πλεονέκτημα για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, απελευθερώνοντάς τις από τις υποχρεώσεις τις οποίες θα έπρεπε διαφορετικά να αναλάβουν.

(166) Η δυσχερής χρηματοοικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών έχει ήδη αναπτυχθεί λεπτομερώς. Το 2004, η εταιρεία παρουσίασε ζημίες ύψους 87,1 εκατ. ευρώ και, μετέπειτα, κάθε έτος εξακολούθησε να χάνει και περισσότερα χρήματα, με αποτέλεσμα το 2007 οι ζημίες της να είναι ύψους […]* εκατ. ευρώ. Οι δραστηριότητες των Ολυμπιακών Αερογραμμών έχουν έντονα κυκλικό χαρακτήρα, όπως αποδεικνύεται από τις αρνητικές ταμειακές ροές κατά τους μήνες Οκτώβριο έως Μάρτιο, οι οποίες αντισταθμίζονται από θετικές ταμειακές ροές κατά τους μήνες Απρίλιο έως Σεπτέμβριο. Ο κύκλος αυτός επαναλαμβάνεται με μεγαλύτερες ζημίες κάθε χρόνο. Οι καθαρές εισροές κατά τους θερινούς μήνες ποτέ δεν αντισταθμίζουν πλήρως τις καθαρές εκροές κατά τους χειμερινούς μήνες, και έτσι, συνολικά, η εταιρεία χάνει όλο και περισσότερα χρήματα. Υπάρχει μόνον χάρις στη γενναιοδωρία του Δημοσίου. Δεν είναι διόλου σαφές αν η εταιρεία, με την παρούσα δομή της, θα μπορέσει ποτέ να αποκτήσει θετικές ταμειακές ροές Είναι, επομένως, προφανές ότι η ανοχή αυτή δεν μπορεί να ανταποκρίνεται σε κανονική συμπεριφορά ενός πιστωτή σε οικονομία της αγοράς, είναι συστηματική και, δεδομένης της δυσχερούς κατάστασης των Ολυμπιακών Αερογραμμών, υπάρχουν λίγες πιθανότητες να εξοφληθούν κάποτε αυτές οι οφειλές.

(167) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην εν λόγω αγορά, καθώς αφορούν κοινοτικό αερομεταφορέα. Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η συνεχής ανοχή από πλευράς του Δημοσίου, των κρατικών φορέων και των κρατικών επιχειρήσεων ως προς τις φορολογικές οφειλές και λοιπές λειτουργικές υποχρεώσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών συνιστά κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές για τους σκοπούς του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης. Εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε ποτέ στην Επιτροπή, είναι παράνομη.

7.2.3. *Κρατική ενίσχυση μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών*

(168) Σύμφωνα με πάγια νομολογία, η έννοια της ενίσχυσης περικλείει πλεονεκτήματα που παρέχονται από τις δημόσιες αρχές και τα οποία, με διάφορες μορφές, μειώνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης ([1]). Σημαντικό πλεονέκτημα φαίνεται να έχει χορηγηθεί στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω ειδικής και αποκλειστικής προστασίας έναντι των πιστωτών

([1]) Βλέπε μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις στην υπόθεση 30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg κατά High Authority [1961] Συλλογή 1, στην υπόθεση C-387/92 Banco Exterior de España Συλλογή [1994], σ. I-877, σκέψη 13· στην υπόθεση C-241/94 France κατά Commission [1996] Συλλογή I-4551, σκέψη 34· και υπόθεση C-256/97 DM Transport Συλλογή [1999], σ. I-3913, σκέψη 19).

▼B

που παρείχε το κράτος με νόμο που ψηφίστηκε ειδικά για την περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τον οποίο αναστέλλεται η εκτέλεση οιασδήποτε απόφασης κατά των εταιρειών αυτών από οιονδήποτε ιδιώτη πιστωτή.

(169) Στην παρούσα υπόθεση, η ειδική προστασία έναντι των πιστωτών παρασχέθηκε μόνο στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές· ως εκ τούτου αποτελεί επιλεκτικό και ειδικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(170) Αποτελεί πάγια νομολογία ότι η έννοια της ενισχύσεως είναι ευρύτερη από την έννοια της επιδοτήσεως, διότι δεν περιλαμβάνει μόνον τις θετικές παροχές, όπως οι επιδοτήσεις, αλλά και τα μέτρα εκείνα τα οποία, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχειρήσεως και κατά συνέπεια, χωρίς να είναι επιδοτήσεις υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ιδίας φύσεως ή έχουν ίδια αποτελέσματα ([1]).

(171) Ο όρος «ενίσχυση», υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης συνεπάγεται κατ' ανάγκη πλεονεκτήματα που χορηγούνται αμέσως ή εμμέσως με κρατικούς πόρους ή που συνιστούν πρόσθετη επιβάρυνση για το κράτος ή για φορείς τους οποίους έχει ορίσει ή ιδρύσει το κράτος για τον σκοπό αυτό ([2]).

(172) Κατ' αναλογία προς την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Ecotrade* ([3]) σχετικά με το άρθρο 4γ της συνθήκης ΕΚΑΧ, διάφορα χαρακτηριστικά της ειδικής προστασίας έναντι πιστωτών παρέχουν τη δυνατότητα να διαπιστωθεί η ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(173) Πρώτον, είναι εμφανές ότι η ειδική προστασία έναντι πιστωτών ισχύει μόνον για την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, οι οποίες είναι και οι δύο κρατικές εταιρείες με ιδιαίτερα υψηλές οφειλές σε ορισμένες κατηγορίες πιστωτών, ιδίως του δημόσιου τομέα. Όντως, όπως αποδεικνύεται στην παρούσα απόφαση, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές οφείλουν περίπου 86,3 εκατ. ευρώ στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες για απλήρωτες υπηρεσίες.

(174) Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι η ειδική προστασία έναντι των πιστωτών θέτει την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές σε ευνοϊκότερη κατάσταση από άλλους, εφόσον τους επιτρέπει να συνεχίζουν τις οικονομικές δραστηριότητες υπό περιστάσεις υπό τις οποίες θα αποκλειόταν η δυνατότητα αυτή αν εφαρμόζονταν οι κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως, εφόσον, βάσει των κανόνων αυτών, ο καθοριστικός παράγοντας είναι η προστασία των συμφερόντων των πιστωτών. Το γεγονός ότι αυτές οι δύο εταιρείες μπορούν να συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους συνεπάγεται πρόσθετη επιβάρυνση για τις δημόσιες αρχές, εάν όντως διαπιστωθεί ότι το κράτος ή δημόσιοι φορείς συγκαταλέγονται μεταξύ των κυριοτέρων πιστωτών της προβληματικής επιχείρησης, πολλώ μάλλον διότι, εξ ορισμού, η εν λόγω επιχείρηση έχει οφειλές σημαντικής αξίας. Πράγματι, δεδομένης της επισφαλούς οικονομικής κατάστασης της Ολυμπιακής και της ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών, εταιρείες ιδιωτικής ιδιοκτησίας κατά πάσα πιθανότητα δεν θα θελήσουν να συναλλαγούν με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ή την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες υπό κανονικούς

([1]) Υπόθεση C-387/92, Banco Exterior de España κατά Ayuntamiento de Valencia, σκέψη 13, Συλλογή [1994], σ. I-877. Υπόθεση C-200/97, Ecotrade Srl κατά Altiforni e Ferriere di Servola SpA, Συλλογή [1998], σ. I-07907, σκέψη 34).

([2]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-52/97 έως C-54/97, Viscido κ.λπ. κατά Ente Poste Italiane, σκέψη 13, Συλλογή [1998], σ. I-2629.

([3]) Υπόθεση C-200/97, βλέπε υποσημείωση 40.

▼B

εμπορικούς όρους, διότι δεν υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ανάκτησης. Επιπλέον, λόγω των υψηλών οφειλών προς πιστωτές του Δημοσίου (βλέπε παράγραφο 139), οι κρατικές εταιρείες θα απολέσουν πόρους συνεπεία της ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών, λαμβανομένου δε υπόψη ότι η συνεχής κρατική στήριξη των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες είναι δυνατόν να αποδοθεί μόνον σε λόγους εθνικής κλαδικής πολιτικής και όχι στο γεγονός ότι ιδιώτης πιστωτής ζητεί την καταβολή των οφειλόμενων ποσών, η Επιτροπή δύναται να συμπεράνει ότι υπεισέρχονται κρατικοί πόροι και ότι την ευθύνη του μέτρου φέρει το Δημόσιο.

(175) Ενόψει των ανωτέρω, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή σε μια επιχείρηση ενός τέτοιου συστήματος ειδικής προστασίας όπως στην προκειμένη περίπτωση, το οποίο αποκλίνει από τους «κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως», πρέπει να θεωρηθεί ότι θέτει ζήτημα χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, εάν διαπιστωθεί ότι η επιχείρηση:

— έλαβε την άδεια να συνεχίσει τις οικονομικές δραστηριότητες υπό περιστάσεις υπό τις οποίες θα αποκλειόταν η δυνατότητα αυτή αν εφαρμόζονταν οι κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως, ή

— επωφελήθηκε ολικής ή μερικής άφεσης χρέους εκ μέρους του Δημοσίου, την οποία δεν θα μπορούσε να αξιώσει καμία άλλη αφερέγγυα επιχείρηση κατ' εφαρμογή των κανόνων του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως ([1]).

(176) Στην προκειμένη περίπτωση, όσον αφορά την ειδική και αποκλειστική προστασία που παρέχεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές έναντι των πιστωτών, η Επιτροπή σημειώνει ότι πληρούνται αμφότερα τα ανωτέρω κριτήρια. Οι εν λόγω εταιρείες έλαβαν την άδεια να συνεχίσουν τις οικονομικές δραστηριότητες υπό περιστάσεις υπό τις οποίες θα αποκλειόταν η δυνατότητα αυτή αν εφαρμόζονταν οι κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως. Εξ άλλου, έχει αποδειχθεί σε ολόκληρη την παρούσα απόφαση ότι οι εν λόγω εταιρείες επωφελήθηκαν διαφόρων πλεονεκτημάτων από μέρους του Δημοσίου, την παροχή των οποίων δεν θα μπορούσε να αξιώσει καμία άλλη αφερέγγυα επιχείρηση κατ' εφαρμογή των κανόνων του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως.

(177) Τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον αφορούν επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε μια ελευθερωμένη αγορά. Επομένως, τα εν λόγω μέτρα νοθεύουν επίσης ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής, καθόσον αφορούν συγκεκριμένες επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν ανταγωνιστικά προς άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

(178) Υπό τις συνθήκες αυτές, έχοντας υπόψη την ειδική προστασία έναντι των πιστωτών που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το στοιχείο αυτό ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση. Εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε ποτέ στην Επιτροπή, είναι παράνομη.

([1]) Υπόθεση C-295/97, Rinaldo Piaggio (σκέψη 43).

▼B

7.3. **Συμβιβάσιμος χαρακτήρας των ενισχύσεων**

7.3.1. *Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω μισθώσεων αεροσκαφών, ανοχής στην εξόφληση οφειλών και ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών*

(179) Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν λάβει κρατικές ενισχύσεις από το 2005, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τα μέτρα υπέρ της εν λόγω εταιρείας βάσει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, οι οποίες προβλέπουν εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.

(180) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα περίπτωση, επειδή το μέτρο ενίσχυσης δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, δεν προορίζεται για την επανόρθωση ζημιών που έχουν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε αφορά στην ενίσχυση της οικονομίας ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες είχαν θιγεί από τη διαίρεσή της.

(181) Στο άρθρο 87 παράγραφος 3 προβλέπονται περαιτέρω εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση, επειδή οι ενισχύσεις δεν αποβλέπουν στην προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε προωθούν τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

(182) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης περιλαμβάνει παρέκκλιση σε σχέση με ενίσχυση η οποία έχει ως στόχο την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η Ελλάδα είναι περιοχή που εμπίπτει εξ ολοκλήρου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α). Παρ' όλα ταύτα, η ενίσχυση δεν πληροί τα κριτήρια των εφαρμοστέων «Κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα» ([1]).

(183) Σχετικά με την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης αναφορικά με ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει αν η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα περίπτωση. Κατά την εξέτασή της, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των αερομεταφορών ([2]).

(184) Στο πλαίσιο αυτό, είναι εμφανές ότι στην παρούσα περίπτωση δεν πληρούται καμία από τις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών. Είναι επίσης προφανές ότι η ενίσχυση δεν αποσκοπεί στην αντιστάθμιση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO), κατά την έννοια του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, και, συνεπώς, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

([1]) Για την περίοδο 2000-2006, ΕΕ C 74 της 10.3.1998, σ. 9, για την περίοδο 2007-2013, ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

([2]) «Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών» (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5) και «Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες» (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

▼B

7.3.2. *Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες μέσω ανοχής στην εξόφληση οφειλών και ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών*

(185) Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι και η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες επίσης έχει λάβει παράνομες κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τα μέτρα βάσει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, οι οποίες προβλέπουν εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.

(186) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα περίπτωση επειδή το μέτρο ενίσχυσης δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, δεν προορίζεται για την επανόρθωση ζημιών που έχουν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε αφορά στην ενίσχυση της οικονομίας ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες είχαν θιγεί από τη διαίρεσή της.

(187) Στο άρθρο 87 παράγραφος 3 προβλέπονται περαιτέρω εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση, επειδή οι ενισχύσεις δεν αποβλέπουν στην προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε προωθούν τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

(188) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ περιλαμβάνει παρέκκλιση σε σχέση με ενίσχυση η οποία έχει ως στόχο την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Παρ' όλα ταύτα, η ενίσχυση δεν πληροί τα κριτήρια των εφαρμοστέων «Κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα».

(189) Σχετικά με την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης αναφορικά με ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει αν η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα περίπτωση. Κατά την εξέτασή της, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές για τον τομέα των αερομεταφορών ([1]).

(190) Στο πλαίσιο αυτό, είναι εμφανές ότι στην παρούσα περίπτωση δεν πληρούται καμία από τις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών. Είναι επίσης προφανές ότι η ενίσχυση δεν αποσκοπεί στην αντιστάθμιση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO), κατά την έννοια του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, και, συνεπώς, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.

(191) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα χορήγησε μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, μέσω της ανοχής που επέδειξε ως προς την καθυστέρηση και τη μη πληρωμή φορολογικών οφειλών και οφειλών κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και μέσω της ειδικής προστασίας που έχει παράσχει στην εν λόγω εταιρεία έναντι των πιστωτών της,

([1]) «Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών» (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5) και «Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες» (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

▼B

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ως προς τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης προς το Δημόσιο, οι οποίες εκτιμάται ότι ανέρχονται σε ύψος τουλάχιστον 590,4 εκατ. ευρώ, συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, η οποία δεν είναι συμβιβάσιμη με τη συνθήκη.

2. Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ως προς τις μισθώσεις αεροσκαφών, κατ' εκτίμηση ύψους 137,2 εκατ. ευρώ, τις οφειλές προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, κατ' εκτίμηση συνολικού ύψους 86,3 εκατ. ευρώ, τις οφειλές προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ύψους 4,5 εκατ. ευρώ, και τα τέλη αεροδρομίων («Σπατόσημο»), ύψους τουλάχιστον 38,1 εκατ. ευρώ, συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η οποία δεν είναι συμβιβάσιμη με τη συνθήκη.

3. Η ειδική προστασία έναντι πιστωτών που χορηγήθηκε μέσω της ελληνικής νομοθεσίας στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση προς αμφότερες τις εταιρείες, η οποία δεν είναι συμβιβάσιμη με τη συνθήκη.

Άρθρο 2

1. Η Ελλάδα ανακτά από τον αποδέκτη τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά φέρουν τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκανστη διάθεση του αποδέκτη μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Ο τόκος υπολογίζεται με τη μέθοδο του ανατοκισμού, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([1]), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 271/2008 ([2]).

4. Η Ελλάδα θα ακυρώσει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 θα είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Ελλάδα εξασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 4

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ελλάδα θα υποβάλει τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:

α) το συνολικό ποσό (κεφάλαιο και τόκοι ανάκτησης) που θα ανακτηθεί από τον αποδέκτη·

β) λεπτομερή περιγραφή των ήδη ληφθέντων και των σχεδιαζομένων μέτρων για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·

([1]) ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1.

▼B

γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι ο αποδέκτης έχει διαταχθεί να επιστρέψει την ενίσχυση.

2. Η Ελλάδα τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι την ολοκλήρωση της ανάκτησης της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλή αίτηση της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα ήδη ληφθέντα και τα σχεδιαζόμενα μέτρα για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση. Υποβάλλει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και τους τόκους ανάκτησης που έχουν ήδη επιστραφεί από τον αποδέκτη.

Άρθρο 5

Η Ελλάδα αναστέλλει αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.