**Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones**

►**B**

# DECISIÓN DE LA COMISIÓN

**de 17 de septiembre de 2008**

**sobre la ayuda estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Grecia Olympic Airways Services/Olympic Airlines**

*[notificada con el número C(2008) 5073]*

**(El texto en lengua griega es el único auténtico)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

►**C1** (2010/459/CE) ◄

(DO L 222 de 24.8.2010, p. 62)

Rectificada por:

►**C1** Rectificación, DO L 231 de 1.9.2010, p. 7 (2010/459/CE)

▼B

# DECISIÓN DE LA COMISIÓN

**de 17 de septiembre de 2008**

**sobre la ayuda estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Grecia Olympic Airways Services/Olympic Airlines**

*[notificada con el número C(2008) 5073]*

**(El texto en lengua griega es el único auténtico)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

►C1 (2010/459/CE) ◄

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados a presentar sus observaciones de conformidad con los artículos [1] anteriores, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

## 1. PROCEDIMIENTO

(1) Mediante carta de 19 de diciembre de 2007, la Comisión notificó a Grecia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado en relación con una serie de flujos financieros y transferencias que plantearon dudas sobre la existencia de ayudas estatales en la financiación y las operaciones de Olympic Airways Services SA y Olympic Airlines SA.

(2) El 14 de enero de 2008, Grecia solicitó una prórroga del plazo para la presentación de su respuesta, que fue aceptada por la Comisión. Grecia transmitió sus observaciones el 13 de febrero de 2008.

(3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* [2]. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión en el plazo de un mes desde la fecha de la publicación.

(4) La Comisión recibió observaciones sobre el tema de las partes interesadas. Se las transmitió a Grecia por correo electrónico el 9 de abril de 2008. Se brindó a Grecia la oportunidad de responder a tales observaciones, y la Comisión recibió sus comentarios por correo electrónico el 13 de mayo de 2008.

[1] DO C 50 de 23.2.2008, p. 13.
[2] Véase la nota 1 a pie de página.

▼B

## 2. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

### 2.1. Las partes

#### 2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA es la denominación actual de la empresa conocida anteriormente como Olympic Airways SA ([1]). Se dedica fundamentalmente a la prestación de servicios de asistencia en escala y de mantenimiento e ingeniería de aeronaves en Grecia, y no a la explotación de estas. Su titularidad corresponde en un 100 % al Estado.

#### 2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA comenzó a operar en diciembre de 2003, y se constituyó sobre la base de las divisiones de vuelo de Olympic Airways. Presta servicios aéreos regulares en Grecia y en la UE, y explota asimismo rutas intercontinentales. Su titularidad corresponde en un 100 % al Estado ([2]).

### 2.2. Medidas objeto de investigación

(7) En la decisión de incoación del procedimiento se investigaban los cuatro casos siguientes:

— Posible ayuda estatal a Olympic Airways Services SA debida a la tolerancia del Estado respecto a las deudas de la compañía. La República Helénica puede haber otorgado ayudas estatales ilegales e incompatibles a Olympic Airways a través de su continuada laxitud en relación con las deudas fiscales y de seguridad social de la compañía desde enero de 2005 ([3]).

— Posible ayuda estatal a Olympic Airways Services SA mediante indemnizaciones concedidas por comisiones arbitrales. La República Helénica puede haber otorgado ayudas estatales ilegales e incompatibles a Olympic Airways Services consistentes en pagos efectuados respecto a una serie de decisiones de arbitraje. Tales decisiones se derivan de una serie de acciones legales por daños y perjuicios emprendidas por la compañía contra el Estado.

— Posible ayuda estatal a Olympic Airlines SA. La República Helénica puede haber otorgado ayudas estatales ilegales e incompatibles mediante pagos por arrendamiento de

([1]) Olympic Airways SA pasó a denominarse formalmente Olympic Airways-Services SA. Se publicó una modificación de los estatutos de Olympic Airways SA en el boletín oficial del Gobierno de Grecia nº 1485/19.2.2004, edición SA, el 19 de febrero de 2004. Se modificó lo dispuesto en el artículo 1, y en virtud de esta enmienda, la empresa pasó a denominarse «Olympic Airways — Services SA», y la vigencia de esta disposición se fijó en 46 años, es decir, hasta el 31.12.2049 inclusive. La enmienda también se refería a lo dispuesto en el artículo 2. El objeto principal de la empresa es la prestación de servicios de asistencia en tierra, las operaciones de revisión de motores y aeronaves, las actividades de representación e intermediación de operadores de líneas aéreas, etc. En lo sucesivo, en la presente Decisión se utilizarán los términos «Olympic Airways» para aludir tanto a «Olympic Airways SA» hasta febrero de 2004, como a «Olympic Airways-Services SA» con posterioridad a tal fecha.

([2]) El 14 de septiembre de 2005, la Comisión adoptó una decisión negativa definitiva (Decisión 2005/2706/CE — no publicada aún) relativa a las ayudas concedidas por la República Helénica a Olympic Airways y Olympic Airlines.

([3]) En la Decisión de 2005 solo se tuvo en cuenta la ayuda concedida a Olympic Airways hasta diciembre de 2004.

▼B

aeronaves y no ejecución de deudas (incluidas las fiscales y de seguridad social) de esta empresa pública endeudada desde junio de 2005 ([1]).

— Posible ayuda estatal a Olympic Airways Services SA y Olympic Airlines mediante protección especial de acreedores: circunstancia según la cual ningún acreedor privado puede entablar, ya sea en Grecia o el extranjero, acción legal alguna, o adoptar medidas de ejecución individuales o colectivas (incluidas las medidas preventivas y los requerimientos) contra alguna de estas compañías. Semejante protección jurídica no se otorga a ninguna otra entidad en Grecia, y es privativa de estas empresas. Cualquier otra compañía de Grecia que solicite tal protección de acreedores tendría que declararse en quiebra.

(8) La posible ayuda estatal a Olympic Airways Services mediante indemnizaciones concedidas por comisiones arbitrales requiere un examen ulterior, más detallado. Por tanto, se excluye del ámbito de aplicación de la presente Decisión y se tratará en una decisión de la Comisión específica posterior.

2.2.1. *Deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services desde diciembre de 2004*

(9) En su Decisión de 2005, la Comisión identificó un patrón de conducta conforme al cual el Estado no cobraba sus deudas fiscales y de seguridad social a Olympic Airways al vencimiento de las mismas; las ayudas se «certificaban» entonces contra dicha empresa, pero no se procedía a su ejecución por parte del Estado. La empresa satisfizo parcialmente tales obligaciones mediante el abono de plazos ([2]). En su Decisión de 2005, la Comisión concluyó que la demora en los pagos correspondientes a las deudas fiscales y de seguridad social, o la insuficiencia en la cuantía de estos, por parte de Olympic Airways proporcionó un beneficio en cuanto a flujo de caja para esta compañía, a costa del Estado.

(10) En la Decisión de 2005 (artículo 3), la Comisión obligó a Grecia a «suspender inmediatamente todo pago ulterior de ayudas a Olympic Airways y Olympic Airlines». En varias ocasiones ([3]), la Comisión solicitó a las autoridades griegas que le refirieran la manera en que habían llevado a la práctica este aspecto de la decisión, y que informaran a sus servicios de los impuestos y las cotizaciones a la seguridad social abonados por esta empresa al Estado. A pesar de estas solicitudes reiteradas y concretas, las autoridades griegas no han proporcionado información adecuada al respecto.

(11) Lejos de proporcionar información a los servicios de la Comisión y de confirmar a estos que dichas empresas satisfacen sus deudas fiscales y de seguridad social plenamente y en plazo, los datos suministrados por las autoridades griegas a la Comisión y los órganos jurisdiccionales europeos indican que tanto Olympic Airways Services como Olympic Airlines ni pueden saldar ni saldan sus deudas, cada vez de mayor cuantía, con las autoridades públicas.

([1]) En la Decisión de 2005 solo se tuvo en cuenta la ayuda concedida a Olympic Airlines hasta mayo de 2005.

([2]) Por ejemplo, en 2003-2004, Olympic Airways realizó pagos por un valor de 7,7 millones EUR, correspondientes a un acuerdo de liquidación relativo a los ejercicios anteriores al de 2003.

([3]) Cartas de la Comisión de 25 de agosto de 2006 [ref. D (2006) 217009], y de 16 de julio de 2007 [ref. D (2007) 313288].

▼B

(12) Mediante carta fechada el 30 de octubre de 2006 ([1]), las autoridades griegas hicieron llegar a los servicios de la Comisión una carta de 13 de junio de 2006 de un «empresa de evaluación independiente», denominada «Progressive Finance», sobre el asunto de la situación financiera de Olympic Airways. La empresa auditora se basó en el balance de 2004 (no facilitado a la Comisión) y en el cuadro de flujos de tesorería de 2006. Concluyó que, sobre la base de la información a su disposición, la situación financiera negativa de la empresa estaba relacionada directamente con sus obligaciones para con el Estado y la administración de la seguridad social, así como con las cuestiones pendientes relativas a las ayudas estatales. «Progressive Finance» señaló además que, con arreglo al cuadro de flujos de tesorería de 2006, la empresa no se considera solvente, y no tiene posibilidad alguna de contratar un crédito, ni de abonar los intereses derivados de este, con el fin de reembolsar la ayuda estatal identificada en la decisión de 2005.

(13) Por otra parte, en el contexto del asunto T-423/05 R, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia pidió a Olympic Airways que facilitara a este órgano jurisdiccional información sobre su capacidad para reembolsar la ayuda estatal identificada por la Comisión, y sobre su nivel de endeudamiento.

(14) Mediante carta de 27 de noviembre de 2006, la empresa hizo llegar al Tribunal un informe a cargo de la empresa especializada independiente PriceWaterhouseCoopers, relativo a la posibilidad de un reembolso a plazos de la ayuda, así como a una valoración de la ayuda que se había devuelto tras las Decisiones negativas de la Comisión de 2002 y 2005.

(15) El experto de Olympic Airways (PwC) estimó los importes que debían reembolsarse como resultado de la Decisión de 2005 en 411 millones EUR, señaló que podrían devolverse en 48 plazos mensuales y que, teniendo en cuenta las deudas con la administración de la Seguridad Social, tales plazos podrían ampliarse a 96, únicamente después de una modificación de la legislación. Sin embargo, el experto reconoció que «el análisis de los flujos de tesorería de Olympic Airways que nos facilitó la empresa (y que, por falta de tiempo, no han podido someterse a un control pormenorizado para determinar su precisión y exhaustividad) lleva a la conclusión de que no es posible que se efectúe un reembolso total o parcial de los importes adeudados».

(16) Al incoar el procedimiento de investigación, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que no se había respetado la obligación de suspender todos los pagos adicionales de ayudas a Olympic Airways establecida en el artículo 3 de la Decisión de 2005. Otra conclusión preliminar de la Comisión fue que Olympic Airways no salda sus deudas fiscales y de seguridad social plenamente y en plazo, que ni siquiera puede satisfacer sus deudas presentes, y que su conducta solo es posible debido a la tolerancia del Estado.

2.2.2. *Ayudas estatales a Olympic Airlines desde 2005*

(17) En lo que respecta a Olympic Airlines, la Comisión, en su Decisión de 2005, identificó como ayuda estatal otorgada a esta empresa la «aceptación por Olympic Airways y por Grecia de pagos efectuados por Olympic Airlines por el subarrendamiento financiero de aeronaves de cuantía inferior a la de los pagos realizados por los arrendamientos principales […]».

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

▼B

(18) La República Helénica ([1]) no pone en duda el hecho de que el Estado y Olympic Airways hubieran subarrendado las aeronaves en cuestión a Olympic Airlines a precios inferiores a los de los arrendamientos originales; sin embargo, sí discrepa de la valoración de que tal circunstancia equivalga a una ayuda estatal. El argumento de la República Helénica fue que, puesto que Olympic Airlines pagó el precio de mercado por tales subarrendamientos, no obtuvo ninguna ventaja.

(19) Como se ha mencionado previamente, en el artículo 3 de la Decisión de 2005 se exigía a Grecia suspender de inmediato todos los pagos de ayuda estatal. A pesar de las reiteradas advertencias de la Comisión ([2]) respecto de la obligación de «suspender de inmediato todo pago ulterior de ayudas a Olympic Airways y Olympic Airlines», y de las peticiones de que se informara a la Comisión de que Olympic Airlines efectúa ya, o ha realizado, los pagos de los arrendamientos principales correspondientes a las aeronaves arrendadas identificadas en la Decisión de 2005, las autoridades griegas han hecho caso omiso de tales requerimientos.

(20) En lo que respecta a la situación financiera de Olympic Airlines, la Comisión ha pedido a Grecia que le facilite información actualizada relativa a tal situación y al modo en que opera dicha empresa en el presente. La información suministrada por las autoridades griegas antes de la apertura del procedimiento no ha tranquilizado a la Comisión. La Comisión no comprende la manera en que la empresa financia sus operaciones ordinarias y hace frente a sus pérdidas. La Comisión expresó sus dudas en lo referido a que la empresa pague o no sus deudas fiscales y de seguridad social al Estado, plenamente y en plazo, y a que se beneficie o no de la tolerancia del Estado a este respecto.

(21) En su decisión de incoación del procedimiento, la Comisión señaló que, aunque Olympic Airlines comenzó sus operaciones en diciembre de 2003 con una deuda escasa o nula ([3]), en 2004 ya sufría una pérdida de explotación de 94,5 millones EUR respecto a un volumen de facturación de 616,7 millones EUR, y de una pérdida neta en el ejercicio antes de impuestos cifrada en 87,1 millones EUR. En 2005, Olympic Airlines declaró una pérdida neta de 123,7 millones EUR ([4]), frente a unos ingresos de 643 millones EUR ([5]) en dicho ejercicio. Numerosos medios de comunicación ([6]) señalaban que las pérdidas de la empresa en 2006 superarían los 120 millones EUR. Con estos resultados, y puesto que emprendió sus actividades en diciembre de 2003, Olympic Airlines ha perdido un total de más de 330 millones EUR en los tres primeros años de explotación.

2.2.3. *Ayuda estatal a Olympic Airways Services SA y Olympic Airlines mediante protección especial de acreedores*

(22) En el artículo 22 de la Ley nº 3404/05 ([7]) se establece que «hasta el 28 de febrero de 2006 inclusive, no podrá emprenderse, ya sea en Grecia o en el extranjero, acción legal alguna, ni adoptarse medidas de ejecución individuales o colectivas (incluidas las

([1]) Carta de 16 de noviembre de 2006.
([2]) Cartas de 25 de agosto de 2006 [ref. D (2006) 217009], y de 16 de julio de 2007 TREN [ref. D (2007) 313288].
([3]) Toda la deuda a largo plazo se dejó a Olympic Airways, y de los impuestos, las cotizaciones de seguridad social y otras obligaciones adeudadas al Estado griego, únicamente las obligaciones de un mes se transfirieron a Olympic Airlines.
([4]) Fuente: Reuters, 20 de diciembre de 2006.
([5]) No parece que la empresa haya publicado cuentas auditadas desde diciembre de 2003.
([6]) Fuente: Kathimerini, 21 de septiembre de 2007.
([7]) Reglamento sobre los asuntos relativos a los campos universitario y tecnológico en el ámbito de la enseñanza superior y otras disposiciones (Boletín oficial del Gobierno de Grecia A 260).

▼B

medidas preventivas y los requerimientos), contra Olympic Airlines SA, Olympic Airways — Services SA, Olympic Aviation SA, sus activos, o la parte de estos que sea necesaria o útil para los mismos; además, toda acción legal en curso, así como las consecuencias de tales medidas, se suspenderán durante el plazo antes mencionado. El Estado griego queda exento de estas restricciones». La vigencia de esta disposición se amplió en tres ocasiones: inicialmente, hasta el 31 de octubre de 2006 ([1]); con posterioridad, hasta el 31 de octubre de 2007 ([2]) y, finalmente, hasta el 31 de octubre de 2008.

(23) Esta disposición prohibió en la práctica la ejecución de las resoluciones, en Grecia y el extranjero, contra todas las empresas del Grupo Olympic. El efecto de dicha Ley es proteger de forma unilateral a estas empresas de las obligaciones impuestas por los tribunales, deteniendo así los procedimientos concebidos para procurar la ejecución de tales obligaciones y bloqueando la posibilidad de que se adopten medidas preventivas.

(24) La Comisión concluyó que esta disposición otorga por tanto a Olympic Airways y las demás empresas del grupo un trato preferencial, brindándoles un tipo de protección jurídica no concedida a otras líneas aéreas nacionales o extranjeras ni, en realidad, a ningún otro operador económico. Cualquier otra compañía de Grecia que solicite tal protección de acreedores tendría que declararse en quiebra.

### 2.3. **Evaluación inicial de la Comisión**

#### 2.3.1. *Existencia de ayudas*

##### 2.3.1.1. Deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services desde diciembre de 2004

(25) Al iniciar el procedimiento de investigación, la Comisión concluyó que la tolerancia del Estado en lo que respecta a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services acumuladas desde enero de 2005 constituía claramente una donación de recursos del Estado a una empresa concreta que compite con otras, y como tal, es catalogable como ayuda estatal.

##### 2.3.1.2. Ayudas estatales a Olympic Airlines desde 2005

(26) Al incoar el procedimiento de investigación, la Comisión concluyó que los presuntos pagos rebajados de arrendamientos de aeronaves y la falta de ejecución de deudas con el Estado (incluidas las de índole fiscal y de seguridad social) a favor de Olympic Airlines desde mayo de 2005 atañen a recursos públicos destinados a empresas específicas que compiten con otras y, como tales, constituyen ayudas estatales.

##### 2.3.1.3. Ayuda estatal mediante protección especial de acreedores

(27) La Comisión concluyó además que la protección especial de acreedores dispensada a ambas compañías se asemeja a la protección frente a la quiebra. En este sentido, existe jurisprudencia consolidada ([3]) de que, en situaciones en las que un Estado miembro ha establecido un sistema que se aparta de las reglas comunes de Derecho relativas a insolvencia a favor de una empresa, tal sistema ha de considerarse ayuda estatal cuando se demuestra que se ha permitido a dicha empresa seguir funcionando en

([1]) Artículo 28 de la Ley 3446/2006 (Boletín oficial del Gobierno de Grecia A 49 de 10.3.2006).

([2]) Artículo 35(B) de la Ley nº 3492/2006 (Boletín oficial del Gobierno de Grecia A 210 de 5.10.2006).

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

▼B

circunstancias en las que no se le habría permitido hacerlo si las reglas comunes de Derecho relativas a insolvencia se hubieran aplicado, o ha de considerarse ayuda cuando esa empresa ha disfrutado de otras ventajas concedidas por el Estado.

2.3.2. *Compatibilidad de las ayudas*

(28) Al iniciar la investigación relativa a la financiación pública que presuntamente se ha concedido a Olympic Airways Services mediante la tolerancia respecto a las deudas (incluidas las fiscales y de seguridad social) y la protección especial de acreedores, la Comisión manifestó sus serias dudas en cuanto a la compatibilidad de tales medidas con el mercado común, ya que ninguna de las excepciones de la prohibición general de ayuda estatal parecía ser de aplicación.

(29) Del mismo modo, en lo que respecta a la financiación pública presuntamente otorgada a Olympic Airlines mediante la tolerancia respecto a las deudas (incluidas las fiscales y de seguridad social), la reducción en los pagos de arrendamientos de aeronaves y la protección especial de acreedores, la Comisión expresó serias dudas en cuanto a que cualquiera de tales medidas pueda declararse compatible con el mercado común, ya que ninguna de las excepciones de la prohibición general de ayuda estatal parece ser de aplicación.

## 3. **OBSERVACIONES DE GRECIA**

(30) En sus observaciones, la República Helénica subrayó en primer lugar la importancia de aclarar el plazo objeto de debate en la investigación en curso. En la apertura del procedimiento se refiere que, en lo que atañe a Olympic Airways, tal plazo abarca desde diciembre de 2004, y en lo que corresponde a Olympic Airlines, desde mayo de 2005. La República Helénica discrepa a este respecto, y señala que, por ejemplo, la suma de 12 267 250 euros (capital más intereses) a la que se alude en la tercera línea de la tabla del apartado 138 de la Decisión de 2005 se refiere a una deuda de Olympic Airways — Services SA de 9 de marzo de 2005 con las autoridades fiscales. En opinión de las autoridades griegas, el punto de partida para la investigación actual de la Comisión, en virtud de artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, ha de ser la fecha en que se publicó la Decisión de 2005 (14 de septiembre de 2005).

(31) Por otra parte, la República Helénica señaló que ya había recuperado la ayuda correspondiente al período al que se alude en la Decisión de 2005. Mediante carta de 21 de noviembre de 2007, la República Helénica informó a la Comisión de que había aplicado plenamente dicha Decisión.

### 3.1. **Deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services desde diciembre de 2004**

(32) En relación con este apartado de las ayudas, la República Helénica sostiene que la empresa dispone de un formulario de liquidación de deudas fiscales y de seguridad social. Esto significa que, de momento, el Estado griego no ha formulado ninguna reclamación contra la empresa que esta se encuentre obligada a atender de inmediato. No ha de saldar inmediatamente con las autoridades fiscales ninguna deuda pendiente porque emprendió con éxito acciones judiciales y ha recibido sentencias favorables de los órganos jurisdiccionales nacionales competentes. No existe ninguna reclamación de deudas pendientes por parte de la Administración de Aviación Civil que ataña a Olympic Airways Services. Ciertas deudas más antiguas de esta empresa con el Fondo

▼B

IKA (seguridad social) se saldan mediante el pago de plazos mensuales, de conformidad con las disposiciones de aplicación general de la Ley 3518/2006. En consecuencia, Grecia argumenta que no existe tal «tolerancia prolongada» del Estado griego en relación con el presunto impago de deudas.

(33) La República Helénica reconoció que la demora de la empresa en la publicación de los balances no es conforme a las obligaciones que le atañen con arreglo a la legislación nacional. No obstante, informó a la Comisión de que ya ha adoptado las medidas adecuadas para garantizar que este asunto se trate. El Consejo de Administración de Olympic Airways Services ya ha tomado la decisión de designar a una empresa auditora para actualizar sus estados financieros. La compañía ha elaborado además el borrador de sus balances correspondientes a los ejercicios de 2004 a 2006, y ha esbozado su situación financiera en 2007 en un documento de estimación del balance.

(34) Los borradores de los balances de los ejercicios comprendidos entre 2004 y 2006 ponen de relieve que la empresa se encontraba en números rojos, con un patrimonio neto de […] (*) millones al final de 2006, y sus deudas fiscales y de seguridad social ascendían a 1 098 millones EUR. No obstante, al finalizar el ejercicio de 2007, había mejorado de manera significativa su patrimonio neto, que se sitúa actualmente en los […] * millones EUR. Sus deudas fiscales y de seguridad social ascienden ahora a […] * millones EUR.

(35) De acuerdo con la información suministrada (basada en las estimaciones facilitadas por la empresa), el desglose de las deudas con el Estado y los proveedores de la seguridad social a 31.12.2007 era el siguiente:

*(en millones EUR)*

| | Deudas de Olympic Airways Services | Importes | Total |
|---|---|---|---|
| Deudas de seguridad social | Saldo de deudas vencidas al Fondo IKA satisfechas en plazos mensuales | […] * | |
| Deudas de seguridad social | Deudas no vencidas de Olympic Airways Services correspondientes al mes de diciembre y la paga de Navidad (a pagar a finales de febrero de 2008) | […] * | |
| Deudas de seguridad social | | | […] * |
| Impuestos | Deudas certificadas con la Agencia Tributaria FABE, suspendidas debido a sentencias judiciales favorables (derivadas de auditorías fiscales hasta el 30.4.2007) | […] * | |

(*) Información amparada por el secreto profesional

▼B

*(en millones EUR)*

| | Deudas de Olympic Airways Services | Importes | Total |
|---|---|---|---|
| | Estimaciones de impuestos y multas de Olympic Airways Services de mayo a diciembre de 2007 | […] * | |
| Impuestos | | | […] * |
| Total general | | | […] * |

(36) Por lo que respecta a las deudas de seguridad social, Olympic Airways Services ha saldado todas las que mantenía con el Fondo IKA, y ha adoptado disposiciones para el reembolso de deudas pendientes correspondientes al período finalizado el 31.10.2006, con arreglo a la Ley 3518/2006. A efectos contables, las evaluaciones de estados financieros de 2007 señalan que la empresa mantiene obligaciones con proveedores de la seguridad social, cuyo importe total equivale a la cuantía del instrumento de reembolso de la deuda a 31.12.2007, más las cotizaciones correspondientes al mes de diciembre y la paga de Navidad de ese mismo año.

(37) En relación con el instrumento de reembolso de deudas vencidas de Olympic Airways Services con el Fondo IKA, y con el reembolso mediante plazos mensuales, la República Helénica ha señalado que, de conformidad con la legislación comunitaria y la jurisprudencia consolidada, el reembolso de deudas con el Estado ha de efectuarse con arreglo a las disposiciones del Derecho nacional. Tal obligación es conforme al Derecho comunitario en los casos en los que el marco jurídico específico no entrañe discriminación entre deudores. En este sentido, la República Helénica cita asimismo la Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas ([1]), en la que la Comisión señala que las medidas fiscales aplicables a todos los operadores económicos que actúan en el territorio de un Estado miembro son, *prima facie,* medidas generales.

(38) En este caso, los procedimientos para el cobro de las deudas vencidas con el Fondo IKA contemplados en la legislación nacional se aplican sin discriminación alguna a todos los deudores, incluido Olympic Airways Services, de conformidad con el marco legislativo general que rige el pago de deudas al Estado. En consecuencia, en opinión de Grecia, no existe especificidad y, por tanto, tampoco infracción del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(39) En lo que se refiere a sus deudas fiscales, Olympic Airways Services ha saldado todas las deudas certificadas con la agencia tributaria (FABE y FAEE), a excepción de aquellas respecto a las que obtuvo sentencias judiciales favorables ante los tribunales griegos. En consecuencia, sus únicas deudas pendientes son aquellas que no se encuentran vencidas ni son pagaderas de conformidad con la legislación nacional.

(40) Según la estimación del balance de 2007, la empresa tiene obligaciones tributarias de cuantía equivalente a los importes consignados en la tabla referida y relativos al ejercicio de 2007. En total, tales importes (más multas y recargos) ascienden a […] * millones EUR. No obstante, la República Helénica señala que, en

([1]) DO C 384 de 10.12.1998, p. 3.

▼B

la actualidad, la empresa no está sujeta a la obligación de abonar al Estado griego ninguna de las deudas mencionadas, ya que los recursos judiciales entablados por la misma a este respecto han culminado con éxito.

(41) Por otra parte, en las estimaciones del balance de 2007 figura un cálculo de la empresa respecto a unas deudas probables de […] * millones EUR.

(42) Sobre este particular, la República Helénica pide que la Comisión establezca una distinción entre a) las deudas que se presentan a efectos contables en los libros de la empresa, y b) las deudas que se pagan actualmente al Estado griego de conformidad con las disposiciones generales de la legislación nacional. El examen de los asuntos objeto de revisión por parte de la Comisión en el contexto del presente procedimiento solo puede centrarse en las segundas.

(43) Sobre la base de la información facilitada, la República Helénica cree que, en este caso, no se ha dado una transferencia de recursos estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, y menos aún un trato favorable a Olympic Airways Services.

3.2. **Ayudas estatales a Olympic Airlines de 2005 en adelante**

(44) En lo que respecta al subarriendo de aeronaves a Olympic Airlines por parte de Olympic Airways Services y el Estado griego, las autoridades griegas afirman que Olympic Airlines contaba con capacidad financiera para celebrar contratos de arrendamiento operativo con agentes del mercado y que nunca se favoreció a esta empresa mediante la formalización de ese tipo de contratos, puesto que estos se cerraron a los precios de mercado vigentes y, por tanto, no se otorgó una ayuda estatal encubierta.

(45) Por otra parte, en la selección de Olympic Airlines, Olympic Airways Services actuó del mismo modo en que hubiera obrado cualquier otro inversor privado en la misma posición, puesto que no solo consiguió recortar sus pérdidas mensuales de la mejor manera posible, sino que también se aseguró de limitar tales pérdidas en el tiempo dada la intención declarada de Olympic Airlines de renegociar y hacerse cargo de los arrendamientos principales.

(46) La República Helénica también quiso señalar que los pagos realizados por Olympic Airlines por los subarrendamientos operativos no deben compararse con los efectuados por arrendamientos financieros, con los que, en su opinión, la Comisión los ha comparado erróneamente. Se trata, en realidad, de tipos de arrendamiento diferentes.

(47) En lo que respecta a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airlines, la República Helénica señala que no se han tolerado los impagos, y que dicha empresa ha saldado plenamente sus deudas con la seguridad social. En lo que se refiere a sus deudas fiscales, la demora en el pago de únicamente una parte de las mismas con el Estado griego durante un período de tiempo limitado desde la Decisión de 2005 no constituye una «tolerancia prolongada» por parte del Estado griego. En cualquier caso, el Estado griego refiere que ha adoptado ya todas las medidas requeridas de conformidad con la legislación nacional para

▼B

certificar y, posteriormente, cobrar la mayor parte de los retrasos acumulados de la empresa. Por otra parte, la empresa ha presentado ya una solicitud de reembolso de sus deudas fiscales certificadas en 48 plazos, con arreglo a las normas de aplicación general de la legislación nacional.

3.2.1. *Subarrendamiento de aeronaves*

(48) El subarrendamiento de las aeronaves a un precio inferior al de los pagos de los arrendamientos principales no es constitutivo de ayuda estatal porque no se dispensó un trato favorable a Olympic Airlines, ni esta empresa obtuvo ningún beneficio que no hubiera obtenido de todos modos a la luz de las condiciones del mercado. Las autoridades griegas argumentan que la Comisión no examinó en absoluto el nivel de los pagos de arrendamiento conforme al criterio del inversor privado y empleó una metodología deficiente al tener en cuenta la diferencia entre el arrendamiento principal y el subarrendamiento de las aeronaves, en lugar de examinar si el subarrendamiento se formalizó a los precios de mercado.

3.2.2. *Arrendamientos financieros y operativos*

(49) La República Helénica considera que la Comisión cometió claramente un error al no distinguir entre los arrendamientos financieros y los operativos.

(50) En primer lugar, la República Helénica señaló que de todas las aeronaves arrendadas por Olympic Airlines, cuatro A340-300 habían sido subarrendadas a esta empresa por Olympic Airways Services, que disponía de las mismas en virtud de contratos de arrendamiento financiero. El Estado griego sustituyó a Olympic Airways Services en los citados arrendamientos financieros desde diciembre de 2004 respecto al primer par de aeronaves, y a partir de abril de 2005 respecto al segundo. Desde entonces hasta ahora, tales aeronaves han sido subarrendadas a Olympic Airlines por el Estado griego.

(51) Grecia explica que un arrendamiento financiero es aquel conforme al cual los riesgos y beneficios derivados de la propiedad de un activo se transfieren de manera efectiva (la titularidad puede transferirse o no en última instancia). En realidad, equivale a una compra sujeta a la condición del pago del precio a plazos. Por su parte, el denominado operativo es todo arrendamiento que no es financiero. En consecuencia, la cuantía de cada uno de los pagos de un arrendamiento financiero equivale al importe de los plazos que deben satisfacerse para reembolsar el valor de las aeronaves, de manera que, al final del contrato, el arrendatario financiero pasa a ser propietario de las mismas. Los pagos de plazos mensuales de arrendamiento realizados por el Estado griego a los arrendadores por las aeronaves cesarán en 2011, dado que estas pasaran a ser entonces de su plena propiedad.

(52) La decisión del Estado griego de subarrendar las aeronaves a precios inferiores a los abonados por el arrendamiento principal no constituye una concesión de ayuda estatal a Olympic Airlines, puesto que a) está justificada por la naturaleza diferente de los dos tipos de contrato, y b) los precios abonados en el contexto de los subarrendamientos operativos reflejan las tarifas de mercado para operaciones de arrendamiento de aeronaves similares en el momento específico de celebración de los contratos.

(53) En consecuencia, resulta evidente que los pagos correspondientes a un arrendamiento financiero son superiores a los que se contemplan en un simple arrendamiento operativo porque los primeros incluyen además el reembolso gradual del valor de las aeronaves. Por el contrario, Olympic Airlines abonó al Estado griego

▼B

únicamente el arrendamiento correspondiente a la explotación de las aeronaves, sin que se contemplara en el contrato la expectativa de adquirir la propiedad de las mismas en el futuro.

(54) En lo que respecta a los arrendamientos operativos de las aeronaves operadas por Olympic Airlines, la República Helénica informó a la Comisión de que tales subarrendamientos entre Olympic Airways Services y Olympic Airlines, salvo uno (correspondiente a un avión A300-600), habían expirado. En varios casos, se renegociaron y renovaron (en diversas fechas entre 2005 y 2007) los contratos entre Olympic Airlines y los arrendadores iniciales, sin la intermediación de Olympic Airways Services, y con arreglo a los precios de mercado vigentes.

(55) Más concretamente, en el caso de cuatro arrendamientos de aeronaves DHC 8-102, cuatro arrendamientos de aeronaves B-737-400, un contrato de arrendamiento de una aeronave B-737-300 y tres contratos de arrendamiento de aeronaves B-717-200, en los que el arrendatario había sido Olympic Airways Services, la posición de arrendatario en el contrato de arrendamiento operativo principal ha pasado a ser ocupada por Olympic Airlines.

(56) En opinión de Grecia, la decisión de Olympic Airways Services de obtener ingresos de las aeronaves y reducir sus pérdidas al subarrendar estas a Olympic Airlines estaba plenamente justificada desde el punto de vista mercantil, y es conforme al criterio del inversor privado. Por otra parte, al suscribir tales subarrendamientos, Olympic Airways Services se liberó de los costes de protección y mantenimiento de las aeronaves, y se benefició de los servicios de asistencia en tierra y mantenimiento que prestaba a Olympic Airlines por las mismas.

3.2.3. *Deudas y situación financiera actual de Olympic Airlines*

(57) En el período comprendido entre 2004 y 2007, Olympic Airlines declaró un aumento de los ingresos de aproximadamente un 16,5 %, y consiguió recortar sus incrementos de costes (excluido el combustible) al 9,7 %.

(58) De conformidad con lo dispuesto en la Ley 2190/1920, la empresa está obligada a completar la preparación de sus estados financieros de 2007 para finales de abril de 2008. Grecia presentó el cuadro que sigue para explicar la situación financiera de Olympic Airlines.

| INGRESOS-GASTOS | Estimaciones de 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
|---|---|---|---|---|
| INGRESOS TOTALES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |
| COMBUSTIBLE DE LAS AERONAVES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| OTROS GASTOS PROPORCIONALES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| TOTAL DE GASTOS PROPORCIONALES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| RESULTADOS ANTES DE GASTOS FIJOS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |

▼B

| INGRESOS-GASTOS | Estimaciones de 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
|---|---|---|---|---|
| PAGOS DE ARRENDAMIENTOS DE AERONAVES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| OTROS GASTOS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| TOTAL | […]* | […]* | […]* | […]* |
| EBITDA | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |
| TOTAL DE AMORTIZACIÓN | […]* | […]* | […]* | […]* |
| RESULTADOS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| OTROS GASTOS FINANCIEROS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| GASTOS TOTALES | […]* | […]* | […]* | […]* |
| INGRESOS ANTES DE IMPUESTOS Y PARTIDAS EXTRAORDINARIAS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| RESULTADOS EXTRAORDINARIOS | […]* | […]* | […]* | […]* |
| BAI (beneficios antes de impuestos) | […]* | […]* | […]* | […]* |

(59) Como se expone en el cuadro, los ingresos totales de Olympic Airlines ascendieron en 2004 a […] * millones, mientras que el total de gastos fue de […] * antes de impuestos, lo que dio lugar a unas pérdidas declaradas de la empresa de 87,1 millones EUR. Su situación empeoró en los años posteriores. En 2007, las pérdidas alcanzaron los […] * millones EUR.

(60) De acuerdo con las autoridades griegas, este cambio en la situación financiera de Olympic Airlines es consecuencia en gran medida de su incapacidad jurídica para aumentar su capital social ([1]), impuesta por su único accionista (el Estado griego) y por las complicaciones que han generado decisiones previas sobre ayudas estatales respecto al esfuerzo por incorporar fondos privados a la empresa.

(61) La empresa ha señalado que la prolongada escasez de capital la ha obligado a elevar considerablemente los costes, sobre todo en lo que se refiere a los arrendamientos de aeronaves. En estas operaciones, los contratos a corto plazo, y no los celebrados a largo plazo, han influido de manera significativa en sus resultados negativos. Por otra parte, debido a la escasez de capital referida, ha habido demoras significativas en la incorporación de innovaciones al proceso de producción de la empresa, lo que ha dado lugar a retrasos en la introducción, por ejemplo, de la billetería electrónica.

(62) A pesar de estas circunstancias, las autoridades griegas señalan que la empresa ha satisfecho regularmente sus deudas con los regímenes de seguridad social y carece de deudas con el sistema de seguridad social principal, el Fondo IKA.

([1]) Contrariamente a su principal competidor en el mercado nacional, Aegean Airlines, que ha ampliado su capital social en repetidas ocasiones.

▼B

(63) Actualmente, la empresa ha demorado el pago de sus deudas a algunos acreedores. Más concretamente, sus deudas vencidas totales (hasta el 31.12.2007) con Olympic Airways Services (y su filial, Olympic Aviation) ascendían a […] *, con el Aeropuerto Internacional de Atenas, a […] * millones; y con Olympic Catering, a […] * millones.

(64) En la actualidad, también existe cierta demora en el pago de algunas deudas de la empresa con las autoridades tributarias y CAA. Según los datos de los que dispone la República Helénica, a 7 de febrero de 2008, las deudas fiscales certificadas de Olympic Airways Services se situaban en […] * millones EUR respecto al período finalizado el 31.12.2007. De tal importe, únicamente […] * millones han devenido ya vencidos y pagaderos.

(65) La empresa se ha retrasado en los pagos por arrendamiento de aeronaves al Estado griego en una cuantía total de […] * millones EUR. Tampoco le ha abonado la suma de […] * millones por reservas de mantenimiento de aeronaves.

(66) La República Helénica destaca que la cuestión de la prolongada tolerancia respecto al impago de las deudas de Olympic Airlines al Estado griego se plantea por primera vez en la Decisión de 2005. Señala que, en dicha Decisión, se concluyó que, de conformidad con la investigación efectuada por expertos de la Comunidad, la empresa había cumplido sus obligaciones a este respecto durante el período examinado (en concreto, hasta mayo de 2005).

(67) En consecuencia, la República Helénica subraya que, aun cuando existen actualmente ciertas deudas impagadas de Olympic Airlines al Estado, toda demora en su abono corresponde únicamente a un breve período de tiempo. En opinión del Estado, esta circunstancia no es suficiente por sí misma para formular una denuncia de tolerancia prolongada por parte del Estado griego, a la luz de las condiciones establecidas en la jurisprudencia comunitaria al respecto.

(68) Con arreglo a la jurisprudencia, «el comportamiento de un organismo público competente para recaudar las cotizaciones de Seguridad Social que permite que estas se paguen con retraso da a la empresa que se beneficia de ello una ventaja comercial apreciable, al mitigar, a su favor, la carga que deriva de la aplicación normal del régimen de Seguridad Social» ([1]).

(69) Sin embargo, para que esta ventaja económica se considere ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, también deberá demostrarse que la empresa no habría obtenido tal ventaja en condiciones de mercado normales; en otras palabras, es necesario determinar si el organismo que recaudó las cotizaciones actuó del mismo modo en que hubiera obrado un acreedor privado en las mismas circunstancias.

(70) A juicio de Grecia, no es fácil aplicar este criterio en la práctica, ya que no existe una norma general de conducta de los acreedores privados. Más concretamente, dependiendo de las perspectivas financieras de los deudores y de su viabilidad, un acreedor podrá optar por no hacer nada, o por utilizar todos los medios

([1]) Asunto C-256/97, DM Transport [1999] Rec. I-3913, apartado 19.

▼B

jurídicos a su alcance para cobrar las deudas pendientes. Por tanto, Grecia considera que debería examinarse si la autoridad pública adoptó o no todas las medidas jurídicas disponibles para recaudar la deuda, y si tomó tales medidas sin demora ([1]).

(71) En el asunto Magefesa ([2]), el tribunal determinó que el impago de las deudas fiscales y de seguridad social durante muchos años (más de ocho) ponía de relieve que las autoridades no habían utilizado todos los medios legales para garantizar el pago de tales deudas.

(72) Del mismo modo, en el asunto Lenzing ([3]), el TPI consideró que a) la tolerancia respecto al impago de las cotizaciones a la seguridad social durante un período de al menos 6 años, que hizo posible que las deudas se acumularan, b) la tolerancia respecto al incumplimiento del acuerdo de devolución de la deuda que se había establecido y c) la celebración de un nuevo acuerdo de devolución de la deuda, aun cuando las autoridades podían reclamar el reembolso del importe total de la misma debido a la infracción de las disposiciones del acuerdo inicial, posiblemente mediante ejecución forzosa, no satisfacían el criterio del acreedor privado y, en consecuencia, equivalían a una ayuda estatal.

(73) Por último, en el asunto España/Comisión ([4]), el TJCE resolvió que las autoridades españolas, aunque necesitaron tres años para celebrar unos acuerdos de reestructuración de la deuda con las empresas, y aun cuando cancelaron por incobrables dos tercios de las deudas y establecieron convenios de reestructuración de la deuda de 10 años de vigencia, con un período de gracia de dos años, actuaron de conformidad con los criterios del acreedor privado, y utilizaron todos los medios legales a su alcance para cobrar las deudas.

(74) A la luz de todo ello, la República Helénica considera que no hubo tolerancia prolongada por su parte en relación con el cobro de las deudas vencidas de Olympic Airlines.

3.3. **Ayuda estatal mediante protección especial de acreedores**

(75) En su respuesta, la República Helénica argumenta que las disposiciones legales en cuestión no dan lugar a una supresión de los derechos de los acreedores de Olympic Airways y Olympic Airlines en lo que atañe a la ejecución de sus demandas de conformidad con la legislación nacional, sino a una mera suspensión de los mismos, lo que, con arreglo a la jurisprudencia nacional, se considera compatible con el Derecho nacional (y, en particular, con la Constitución). Señala asimismo que el Estado (incluidos todos los órganos del mismo que pueden otorgar ventajas mediante el uso de recursos estatales), se excluye expresamente del ámbito de aplicación de tal protección de acreedores. En consecuencia, en su opinión, no puede existir ayuda estatal en el sentido contemplado en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Solo existiría ayuda estatal si el Estado griego hubiera garantizado el pago de deudas de Olympic Airways Services u Olympic Airlines a los acreedores, o si hubiera realizado pagos en nombre de tales empresas a proveedores o acreedores.

([1]) Asunto C-480/98, España/Comisión (Magefesa) [2000] Rec. I-8717 y C-276/02, España/Comisión [2004] 1-8091.
([2]) Véase la nota 23 a pie de página.
([3]) Asunto T-36/99 Lenzing AG/Comisión [2004] Rec. II-3597, apartados 131, 136 138 y 146.
([4]) Asunto C-276/02, España/Comisión.

▼B

(76) La República Helénica no duda de que esta disposición en concreto ataña específicamente a Olympic Airways Services y Olympic Airlines. No obstante, la especificidad de tales disposiciones, por sí misma, no es suficiente para dar lugar a una infracción del artículo 87 del Tratado CE, dado que el artículo 22 de la Ley 3404/2005 no confiere ninguna ventaja económica.

(77) En opinión de Grecia, para que exista ayuda estatal conforme al artículo 87 del Tratado CE, es esencial que los recursos estatales se transfieran efectivamente ([1]). La protección de acreedores concedida del 17 de octubre de 2005 al 28 de febrero de 2006 y posteriormente, tras una ampliación del plazo límite inicial, y sucesivamente, hasta el 31 de octubre de 2006, 2007 y 2008 a Olympic Airways Services y Olympic Airlines, únicamente atañe a las deudas con acreedores privados.

(78) La justificación de la exclusión del Estado griego del ámbito de aplicación de dicha disposición consistió precisamente en garantizar el cumplimiento de los requisitos de la legislación comunitaria en materia de ayudas estatales, como se refiere en el informe explicativo adjunto a la misma.

(79) La República Helénica desea subrayar que el único caso en el que habría podido dictaminarse la existencia de ayuda estatal mediante protección especial de acreedores privados se habría dado si el Estado griego hubiera garantizado el pago de las deudas de Olympic Airways Services y Olympic Airlines a sus acreedores, o si hubiera realizado pagos en nombre de estas empresas a sus proveedores o acreedores.

## 4. OBSERVACIONES DE TERCEROS

### 4.1. Olympic Airlines SA

(80) Las observaciones de Olympic Airlines se ajustaban plenamente a la respuesta facilitada por la República Helénica el 11 de febrero de 2008.

(81) En lo que respecta al subarrendamiento de aeronaves del Estado griego y Olympic Airways, Olympic Airlines considera que ambos subarrendadores actuaron de forma plenamente acorde con el criterio del inversor privado, y que no se le dispensó tratamiento favorable alguno. Por otra parte, aduce que los arrendamientos abonados por Olympic Airlines tanto a Olympic Airways como al Estado griego son conformes en general con los precios vigentes en el mercado.

(82) Olympic Airlines también aludió a la distinción que debe establecerse entre el caso de un arrendamiento financiero y el de un arrendamiento operativo.

*Arrendamientos financieros*

(83) La opción elegida por el Estado griego de subarrendar las aeronaves a precios inferiores a los abonados en el arrendamiento principal no constituyó necesariamente una concesión de ayuda ilícita a Olympic Airlines. En primer lugar, la diferencia en el nivel de los pagos del arrendamiento está justificada por la naturaleza diferente de los dos tipos de contrato y, en segundo lugar, por el hecho de que los pagos efectuados en el contexto de los arrendamientos operativos reflejan los precios de mercado para el arrendamiento de aeronaves similares en las fechas específicas en que se celebraron tales contratos.

([1]) Asunto C-248/84, Alemania/Comisión [1987] Rec. 4013, apartado 17.

▼B

(84) En términos sencillos, el arrendatario financiero adquiere el derecho a prever que adquirirá la propiedad de las aeronaves a la conclusión del contrato de arrendamiento, lo que no se produce en el caso de un arrendamiento operativo. En consecuencia, la cuantía de cada uno de los pagos de un arrendamiento financiero equivale al importe de los plazos que deben satisfacerse para reembolsar el valor de las aeronaves, de manera que, al final del contrato, el arrendatario financiero pasa a ser propietario de las mismas. En este caso concreto, los pagos de plazos mensuales de arrendamiento realizados por el Estado griego a los arrendadores por las aeronaves cesarán en 2011, dado que estas pasaran a ser entonces de su plena propiedad.

*Arrendamientos operativos*

(85) Olympic Airlines señaló que todos los subarrendamientos operativos de aeronaves de Olympic Airways han expirado ya.

(86) Como se ha indicado anteriormente, los contratos de arrendamiento operativo celebrados por Olympic Airways y Olympic Airlines se formalizaron a los precios de mercado actuales a lo largo de su vigencia (hasta que Olympic Airlines pasó a ser parte en los arrendamientos principales). En consecuencia, no hubo ninguna ayuda estatal oculta. Olympic Airlines reiteró que no recibió ningún trato favorable en virtud de tales contratos de subarrendamiento operativo, puesto que el pago convenido en la fecha en que se celebraron los mismos (11.12.2003) correspondía al precio de mercado, como puede comprobarse en el informe de Aviation Economics antes mencionado. Posteriormente, Olympic Airlines celebró contratos de arrendamiento directamente con los arrendadores originales (en algunos casos, en 2005, y en otros, en 2007) a los precios de mercado entonces vigentes.

(87) Por otra parte, el único contrato de arrendamiento operativo que habían formalizado Olympic Airways y Olympic Airlines en 2003, y que se mantuvo en vigor hasta hace unos días, relativo a una aeronave A 300-600, se había celebrado (como todos los demás contratos) a los precios de mercado vigentes. Este contrato ha expirado ya.

(88) La decisión de Olympic Airways de subarrendar dichas aeronaves a Olympic Airlines resultó obligada dadas las circunstancias y fue conforme a la conducta de cualquier inversor privado en la misma situación. Si no se hubiera adoptado, Olympic Airways se habría visto obligada a abonar unas cantidades elevadísimas en concepto de indemnización al arrendador de las aeronaves, que no podría haber seguido utilizando debido a la supresión de los servicios de transporte aéreo de sus objetivos empresariales en diciembre de 2003.

(89) Cabe señalar que, con arreglo al contrato celebrado con los arrendadores iniciales, los pagos del arrendamiento seguían siendo obligatorios con independencia de que las aeronaves fueran utilizadas o no para vuelos por Olympic Airways. En tales circunstancias, la decisión de Olympic Airways de obtener ingresos de las aeronaves, y de recortar sus pérdidas al subarrendar estas a Olympic Airlines estaba plenamente justificada en términos mercantiles y fue conforme al criterio del inversor privado. Por otra parte, al celebrar tales contratos de subarrendamiento, Olympic Airways se liberó de los costes de salvaguarda y mantenimiento de las aeronaves. Se benefició asimismo de la prestación de servicios de asistencia en tierra y mantenimiento a Olympic Airlines por las mismas.

▼B

(90) En lo que respecta a las deudas y la situación financiera actual de Olympic Airlines, la empresa confirmó la información facilitada previamente por la República Helénica.

(91) En relación con la alegación de ayudas estatales a Olympic Airlines mediante la protección especial de acreedores, la empresa considera que el artículo 22 de la Ley 3404/2005 no le reporta ningún beneficio financiero.

(92) En conclusión, Olympic Airlines estima que, después de tener en cuenta estas observaciones, la Comisión dejará de albergar dudas respecto a las cuestiones debatidas.

### 4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Las observaciones recibidas de Olympic Airways Services se refieren fundamentalmente a los procedimientos y los laudos del tribunal de arbitraje, excluidos del ámbito de aplicación de la presente Decisión ([1]). En lo que atañe a la parte de las mismas en las que sí se alude a cuestiones tratadas en la presente Decisión, se atienen plenamente a las observaciones remitidas por Olympic Airlines y a la respuesta proporcionada por la República Helénica el 11 de febrero de 2008.

### 4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines es una empresa competidora de Olympic Airlines y en sus observaciones se recoge fundamentalmente el deseo de abordar la cuestión de los laudos del tribunal de arbitraje. Aegean Airlines destacó asimismo que, con 35 millones de pasajeros en el mercado griego de la aviación y la presencia de más de 150 compañías aéreas en el sector, Olympic Airlines cubre el 17 % del mercado y, por tanto, no constituye una «parte» esencial del mismo. En opinión de Aegean Airlines, lo que se necesita en el mercado griego de la aviación es equidad en la regulación e igualdad de trato, y no subvenciones, costes o derechos especiales para un único participante en el mismo.

### 4.4. **HATTA**

(95) La Asociación Griega de Agencias de Viaje y Turismo (HATTA) representa a más de 1 500 agencias de viajes y operadores turísticos griegos, y manifiesta una enorme preocupación respecto al futuro de Olympic Airlines y la repercusión que puede ejercer en el sector del turismo en Grecia.

(96) En opinión de HATTA, Olympic Airlines debe convertirse en una empresa de gestión y titularidad privada que opere en condiciones de competencia equitativas con otras compañías de transporte nacionales y de la Comunidad. Asimismo, HATTA desea subrayar la magnitud del efecto de una posible quiebra de Olympic Airlines en la economía griega, lo que, a su parecer, convierte este caso en un asunto político, más que en un procedimiento judicial.

(97) HATTA cree que, dado que el turismo representa un 18 % del PIB de Grecia, si Olympic Airlines desapareciera, no habría un interés mercantil suficiente para cubrir toda la brecha generada en cuanto a los vuelos que se perderían. Lo que está en juego en este caso no es solo el futuro de una empresa de titularidad pública, sino el porvenir y la estabilidad de un sector del que depende en gran medida la economía griega.

([1]) Véase el apartado 8 anterior.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair afirma que actualmente no opera ninguna ruta con destino o partida en Grecia, aunque sí vuela a destinos turísticos menos populares para viajeros de Europa occidental, como Riga en Letonia, Kaunas en Lituania y Constanza en Rumanía. Su ausencia del mercado griego se debe, según afirma, al mantenimiento artificial de Olympic Airlines y Olympic Airways Services mediante ayudas estatales. Si desaparecieran tales subvenciones, Ryanair se encontraría en una posición mucho mejor para convertirse, con la flota de aviones de que dispone, en competidor de Olympic Airlines en varias rutas nacionales e internacionales con destino y salida en Grecia. En consecuencia, Ryanair afirma que no solo es una parte interesada, sino que su posición en el mercado se ve considerablemente afectada por la ayuda estatal a favor de Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) En opinión de Ryanair, la investigación con arreglo al artículo 88, apartado 2, del Tratado CE debería haberse iniciado antes y ha de culminarse sin demora, mucho antes del plazo de 18 meses. Ryanair alude a las numerosas acciones en materia de ayuda estatal emprendidas por la Comisión en relación con Olympic Airways desde 1994. Asegura que, aunque superficialmente tales actuaciones e investigaciones atañen a distintas formas y casos de asistencia estatal, todas las medidas de ayuda están interrelacionadas. Ponen de relieve un empeño sistemático, y hasta la fecha eficaz, por parte de las autoridades griegas para retrasar el proceso en su conjunto, al reconfigurar constantemente ayudas anteriores y presentes en nuevos formatos y, posteriormente, refutar, con todos los medios a su alcance, que tales medidas constituyan una ayuda estatal ilegal. La estrecha vinculación entre las distintas formas de ayuda estatal concedida a través de diversos medios a lo largo de los años resulta igualmente evidente al examinar el relato de los hechos de la Comisión.

(100) En opinión de Ryanair, a juzgar por experiencias anteriores, la información financiera pormenorizada que requiere la Comisión estará incompleta o se demorará; la Comisión, con el tiempo, adoptará un dictamen negativo con el que ordenará el reembolso, contra el que las autoridades griegas apelarán y al que harán caso omiso, y para cuando los órganos jurisdiccionales de la Comunidad hayan confirmado el dictamen de la Comisión y hayan determinado que Grecia ha incumplido sus obligaciones, una parte o la totalidad de la ayuda estatal en cuestión se habrá transformado en nuevas formas de asistencia ilegal a Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair afirma que la Comisión tiene la facultad y el deber de acelerar el proceso de manera significativa. A su parecer, sería escandaloso que la investigación formal iniciada finalmente por la Comisión agotara o incluso superara el plazo de 18 meses previsto en el artículo 7, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ([1]) (en lo sucesivo, «el Reglamento de procedimiento»). Este enfoque formalista solo premiaría las tácticas de demora de las autoridades griegas y proporcionaría a otros un precedente al que recurrir. La información facilitada sobre el importe de la ayuda es incompleta porque los datos fundamentales descritos como «confidenciales» por las autoridades griegas no se han divulgado debidamente.

([1]) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

▼B

(102) En opinión de Ryanair, no existe justificación para tratar como confidencial cierta información relativa a la cuantía de las ayudas y al modo en que se ha estimado. Su divulgación no conferiría ninguna ventaja competitiva a los competidores u otras partes, pero les ayudaría a responder a la invitación de la Comisión con argumentos más concretos, a ofrecer datos comparables, y a exponer las brechas en las maquinaciones de Olympic Airlines y Olympic Airways Services que pueden escapar al examen de la Comisión.

(103) En cuanto a la tolerancia respecto a las deudas fiscales y de seguridad social desde diciembre de 2004, Ryanair señala que las cifras indicativas correspondientes a las pérdidas de Olympic Airways Services subrayan la gravedad del caso.

(104) En lo que atañe a la protección especial de acreedores, Ryanair insta a la Comisión a aclarar específicamente los derechos de indemnización que las entidades privadas obtendrán de esta infracción de las normas sobre ayudas estatales.

### 5. OBSERVACIONES DE GRECIA SOBRE LOS COMENTARIOS DE TERCEROS

(105) La República Helénica se declara plenamente conforme con las observaciones formuladas por Olympic Airways Services, Olympic Airlines y HATTA. No obstante, en lo que se refiere a las de Aegean Airlines y Ryanair, rebate las observaciones realizadas, y considera que estas no añaden, en lo sustancial, información o documentación nuevas o significativas a la investigación.

(106) En lo tocante a los comentarios de Aegean Airlines, la República Helénica subraya que esta empresa ha cosechado un éxito notable en el mercado griego en los diez últimos años y que tales resultados redundan en última instancia en beneficio del consumidor final (el pasajero), lo que demuestra las ventajas de la competencia. La existencia de competencia en el transporte aéreo constituye la principal posición y objetivo del Gobierno griego.

(107) Las autoridades griegas ponen de relieve lo que consideran una contradicción en las observaciones de Aegean Airlines, ya que, por un lado, se presenta a su principal competidor (Olympic Airlines) como una empresa con una actividad significativa y, por el otro, se considera que es reemplazable. En opinión de la República Helénica, tal valoración se basa en que, supuestamente, Olympic Airways concentra un pequeño porcentaje del tráfico total de pasajeros con destino o partida en los aeropuertos griegos. Las autoridades griegas ponen en duda tal valoración.

(108) El principal objetivo del Gobierno griego consiste en garantizar un servicio de transporte aéreo libre a las islas y regiones periféricas griegas, haciendo uso de disposiciones especiales para la prestación de servicio público (PSP) en caso necesario. Señala asimismo que, hasta la fecha, Aegean no ha participado en ninguna licitación de la Autoridad de Aviación Civil para la PSP.

(109) Las autoridades griegas discrepan de las referencias de Aegean Airlines al «Grupo de Olympic Airways», que, a juicio del Estado, son imprecisas, ya que Olympic Airways Services no participa en el capital social ni en la gestión de Olympic Airlines, ni controla las decisiones de la Junta General de esta última, ni tiene autoridad para designar a los miembros de su Consejo de Administración. En concreto, estas dos empresas no constituyen una

▼B

unidad financiera común, ya que una no influye en la política financiera de la otra, ni existe un interés común de ambas; por el contrario, sus relaciones empresariales se rigen estrictamente con arreglo a las condiciones del mercado.

(110) Con respecto a la situación financiera de Olympic Airways, la República Helénica comenta que Aegean Airlines no ha presentado ninguna información que demuestre que la actividad ordinaria de Olympic Airways se garantice mediante la ayuda estatal.

(111) En opinión de la República Helénica, Ryanair no puede considerarse como una «parte interesada» en este caso, ya que no realiza vuelos con destino o salida en Grecia, por lo que no puede sostenerse que se vea afectada en modo alguno por la presunta concesión de ayudas estatales a Olympic Airlines y Olympic Airways.

(112) A juicio de Grecia, las afirmaciones de Ryanair respecto a que no efectúa vuelos con destino o partida en dicho país a causa del otorgamiento a largo plazo de una ventaja competitiva a Olympic Airways y Olympic Airlines por el Gobierno griego no están corroboradas por los hechos. Las autoridades griegas señalan que otras compañías aéreas de bajo coste operan en el mercado heleno, como Easy Jet, Aer Lingus, Air Berlin, Sky Europe, Germanwings y Virgin Express. Tanto Easy Jet ([1]), como Germanwings ([2]) realizan vuelos diarios con destino y salida en el Aeropuerto Internacional de Atenas, y mantienen además conexiones con otros grandes aeropuertos griegos. Del mismo modo, Air Berlin lleva a cabo vuelos a un total de quince aeropuertos ([3]) del país, con periodicidad diaria (y más de un vuelo) en el caso del Aeropuerto Internacional de Atenas.

(113) En segundo lugar, no existe ningún obstáculo a la entrada de Ryanair en el mercado griego debida a las presuntas ventajas a favor de Olympic Airlines, dado que las dos empresas prestan sus servicios sobre la base de dos modelos empresariales totalmente diferentes. Como se desprende de la entrada de las compañías aéreas de bajo coste antes referidas en el mercado griego, la actividad de Olympic Airlines y Aegean no impediría el acceso de Ryanair, ni influiría en este, ni existe un problema de restricción en cuanto al número de franjas horarias en los aeropuertos griegos.

(114) Por tanto, a las autoridades griegas les resulta extraño que Ryanair afirme que no puede realizar vuelos en el mercado griego debido a la presunta distorsión de la competencia, empeño que sí han culminado con éxito todas las compañías de transporte antes mencionadas, muchas de las cuales son de una dimensión menor y un coste superior que Ryanair.

(115) La República Helénica resume las principales opiniones de las empresas mencionadas como sigue:

### 5.1. **Respecto a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services**

(116) A 11 de febrero de 2008, se habían comprobado los registros actualizados de Olympic Airways Services en materia de impuestos y seguros. En lo que respecta a las deudas más antiguas de Olympic Airways al Instituto de la Seguridad Social, se ha

([1]) EasyJet vuela a Atenas, Kerkyra, Myconos, Rodas, Heraklion y Salónica (véase http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings vuela a Atenas, Kerkyra, Kavala, Myconos, Rodas, Heraklion y Salónica (véase http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin vuela a Atenas, Kerkyra, Kavala, Myconos, Rodas, Heraklion, Salónica, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorini, Kos, Samos, Karpathos y Lesbos (véase http/www.aia.gr).

▼B

efectuado un ajuste para la amortización de las mismas en plazos mensuales, de conformidad con las disposiciones generales de la Ley nº 3518/2006, aplicable a todas las personas físicas y jurídicas griegas ([1]).

(117) En consecuencia, en opinión de Grecia, no puede existir «tolerancia», ni mucho menos una «tolerancia perpetua», por parte del Gobierno griego en relación con el impago de las deudas de Olympic Airways.

5.2. **Respecto a la presunta ayuda estatal a Olympic Airlines**

5.2.1. *Ayuda estatal mediante el subarrendamiento de aeronaves*

(118) Grecia se muestra de acuerdo con la declaración realizada por Olympic Airlines respecto a que esta disponía del potencial financiero para suscribir los contratos de arrendamiento operativo directamente en el mercado. Se ha comprobado la veracidad de tal afirmación ya que, inmediatamente después de la extinción de cada contrato de arrendamiento operativo, algunos de los arrendadores iniciales en los contratos principales contrataban directamente con Olympic Airlines a los precios de mercado vigentes, sin la intermediación de Olympic Airways.

(119) Por su parte, Olympic Airways, al seleccionar a Olympic Airlines, actuó como lo habría hecho cualquier otro inversor privado en la misma situación. Por un lado, logró reducir los daños mensuales de la mejor manera posible y, por otro, se aseguró de que los daños en cuestión fueran limitados en el tiempo, dada la intención declarada de Olympic Airlines de renegociar y pasar a ser parte en los contratos de arrendamiento principales.

(120) No se favoreció a Olympic Airlines, ni siquiera en el caso del subarrendamiento de cuatro arrendamientos financieros del Airbus A340-300 al Gobierno griego, ya que estos contratos se celebraron al precio de mercado. A este respecto, cabe mencionar que los cargos abonados por Olympic Airlines por los contratos de arrendamiento operativo solo pueden compararse con los respectivos cargos vinculados a tales contratos en el mercado en el mismo período, y no con los cargos por arrendamiento financiero, error en que cayó la Comisión en su comparación.

5.2.2. *Ayuda estatal respecto a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airlines*

(121) La República Helénica señala que no existe «tolerancia perpetua» en lo que respecta a los pagos atrasados de esta empresa.

5.3. **Respecto a la protección especial de acreedores**

(122) Las disposiciones de la Ley nº 3404/05 conllevan una suspensión, y no una supresión, de los derechos de los acreedores de Olympic Airways y Olympic Airlines en lo que respecta a la ejecución de sus reclamaciones. Tal actuación es compatible con la legislación griega.

(123) La protección crediticia que se otorgó a Olympic Airlines y Olympic Airways atañe únicamente a las deudas con personas físicas, no con el Estado, y en concreto, con el Gobierno griego. En consecuencia, no puede existir ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

([1]) Las disposiciones de la Ley nº 3518/2006 se han incluido en la respuesta de la República Helénica de 11 de febrero de 2008, apartado 75.

▼B

## 6. RESULTADOS DEL ESTUDIO PERICIAL SOLICITADO POR LA COMISIÓN

(124) Antes de que la Comisión pudiera emprender una evaluación de las cuestiones planteadas en la apertura del procedimiento, así como de la información facilitada por Grecia y por terceros, fue necesario revisar la situación económica y financiera actual de Olympic Airways Services y de Olympic Airlines.

(125) A tal efecto, la Comisión contrató los servicios de un empresa especializada independiente (Moore Stephens) para realizar un estudio de la financiación y las operaciones de ambas compañías y determinar qué ha sucedido desde la Decisión de 2005.

(126) Moore Stephens (en lo sucesivo, «los expertos») realizó su estudio en Atenas entre el 1 y el 15 de julio de 2008. Para realizar su tarea contó con la ayuda de las autoridades griegas, Olympic Airways Services y Olympic Airlines, así como de sus asesores.

### 6.1. Respecto a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services

(127) Por lo que respecta a la dispensa de impuestos (incluidos recargos y multas), Moore Stephens determinó (sobre la base de una evaluación del pasivo total a cargo de las autoridades fiscales entregada el 17 de junio de 2008) que el importe adeudado por Olympic Airways Services ascendía a […] * millones EUR. Los saldos a 31 de mayo de 2008 son los acumulados en esa fecha, que incluyen, salvo indicación en contrario, los importes generados con anterioridad al 31 de diciembre de 2004. La cuantía de esta obligación se determina después de la compensación de […] * millones EUR con arreglo al laudo del tribunal de arbitraje, es decir, […] * millones EUR – […] * millones EUR. Comprende los conceptos que siguen:

— Impuesto sobre la renta pendiente, IVA, el impuesto sobre actos jurídicos documentados y retenciones de impuestos en origen ([1]), y tasa de pasajeros para el desarrollo aeroportuario (Spatosimo).

— Cargos de aparcamiento y asistencia en escala de aeropuertos distintos del AIA.

— Reembolsos de créditos ABN efectuados por el Estado griego en nombre de Olympic Airways Services.

(128) Moore Stephens señala que este importe se encontraba sujeto a un recurso judicial interpuesto por Olympic Airways Services. El tribunal emitió una resolución por la que suspendía la deuda a la espera de una sentencia definitiva. La suspensión se dictó en aplicación del marco jurídico general sobre peticiones de exención provisional, a las que puede recurrir cualquier persona física o jurídica que litigue con el Estado griego. El importe compensado conforme al laudo del tribunal de arbitraje representa la parte del saldo total no sujeto a disputa por Olympic Airways Services.

(129) Los recargos incluidos en la suma de […] * millones EUR atañen al período concluido en junio de 2008.

(130) Las retenciones impositivas en origen corrientes (principalmente, respecto al impuesto sobre la renta de los empleados) en el período comprendido entre mayo de 2007 y mayo de 2008

([1]) Comprende las retenciones de impuestos en origen ajenas a las que deben abonarse respecto a los períodos consignados en el cuadro que figura a continuación.

▼B

ascienden a unos […] * millones EUR, mientras que esa misma partida, pero respecto al personal destinado en Olympic Aviation en el período entre diciembre de 2006 y mayo de 2008, asciende a unos […] * millones EUR.

(131) En lo que respecta a la tolerancia respecto a las cotizaciones a la seguridad social, estas ascienden a unos […] * millones EUR en el período transcurrido hasta octubre de 2006, teniendo en cuenta el pago de […] * millones EUR por el Estado griego en septiembre de 2007 con cargo a los fondos recibidos tras los laudos del tribunal de arbitraje. La suma de […] * millones EUR (incluidos recargos y multas) es lo que le queda por pagar a plazos (en julio de 2008) a Olympic Airways Services en el futuro, con arreglo al marco general de la Ley 3518/2006. La Administración de la Seguridad Social (IKA) ha aceptado un depósito de […] * millones EUR de Olympic Airways Services.

(132) […] *.

(133) […] *.

(134) Se tomó nota asimismo de otras deudas de seguridad social correspondientes al período comprendido entre noviembre de 2006 y mayo de 2008 de […] * en el caso de Olympic Airways Services, y de […] * millones EUR en el de las personas destinadas a Olympic Aviation.

(135) A pesar de todo lo anterior, la Comisión señala que Olympic Airways Services había recibido la confirmación de IKA de que sus deudas no habían vencido. Las conclusiones de Moore Stephens pueden resumirse como sigue:

*(en millones EUR)*

| | Saldo |
|---|---|
| Evaluación de la deuda total por las autoridades fiscales a 17 de junio de 2008 (suspendida) | […] * |
| Retenciones impositivas en origen corrientes, de mayo de 2007 a mayo de 2008 (principalmente, respecto al impuesto sobre la renta de los empleados) | […] * |
| Retenciones impositivas en origen corrientes, de diciembre de 2006 a mayo de 2008 (Olympic Aviation) | […] * |
| Deuda de seguridad social en octubre de 2006 | […] * |
| Deudas de seguridad social de noviembre de 2006 a mayo de 2008 | […] * |
| Deudas de seguridad social de noviembre de 2006 a mayo de 2008 (Olympic Aviation) | […] * |
| Deudas de Olympic Airways Services al Estado en junio de 2008<br>(con exclusión de las deudas suspendidas) | […] * |
| Total de la deuda de Olympic Airways Services con el Estado en junio de 2008 | […] * |

(136) Moore Stephens concluyó que, puesto que Olympic Airways Services se sirvió de unos […] * de los laudos del tribunal de arbitraje para atender en parte sus deudas fiscales y de seguridad social (pago de […] * millones EUR a las autoridades tributarias y de […] * millones EUR al IKA), si la Comisión determinara

▼B

que la tolerancia continuada del Estado respecto a Olympic Airways Services desde 2005 constituyó una ayuda estatal, esta empresa no podría reembolsar tal ayuda, a juzgar por sus resultados de explotación y su posición financiera actuales.

6.2. **Respecto a la presunta ayuda estatal a Olympic Airlines**

6.2.1. *Ayuda estatal mediante el subarrendamiento de aeronaves*

(137) Moore Stephens señaló la existencia de una deuda vencida de […] * millones EUR con el Estado griego respecto a los arrendamientos de aeronaves. Añadió que el importe en cuestión a 31 de mayo de 2005 ascendía a […] * EUR, lo que significa que, durante el período considerado en la presente Decisión, Olympic Airlines contrajo una deuda de […] * millones EUR con el Estado por los arrendamientos de aeronaves. La cantidad a pagar asciende a unos […] * millones EUR al mes por el […] * y a […] * millones EUR al mes por las reservas de mantenimiento. Se han abonado unos […] * millones EUR a lo largo del período 36 meses, lo que equivale aproximadamente a los pagos de 6 meses. No se efectuó ningún pago en 2007 ni en 2008.

6.2.2. *Ayuda estatal respecto a las deudas fiscales y de seguridad social de Olympic Airlines*

(138) La cantidad vencida en concepto de tasas de pasajeros para el desarrollo aeroportuario (Spatosimo) evaluada por las autoridades tributarias asciende a […] * millones EUR. El total a pagar a 31 de mayo de 2008 ascendía a […] * millones EUR. De este importe, […] * millones EUR son pagaderos en plazos mensuales hasta 2012, y no se han considerado vencidos. Del saldo restante de […] * millones EUR, […] * millones son objeto de un recurso judicial presentado por Olympic Airlines. El tribunal dictó una resolución por la que se suspendía esta parte de la deuda a la espera de una sentencia definitiva.

(139) Moore Stephens identificó una suma de […] * euros como vencida y pagadera a Olympic Airways Services y Olympic Aviation por los servicios recibidos con arreglo a diversos contratos de prestación de servicios de asistencia en tierra y mantenimiento.

(140) Se identificó asimismo una cantidad adicional de […] * millones EUR en concepto de tasas por aterrizaje y de aparcamiento a pagar a la Autoridad Griega de Aviación Civil.

*(en millones EUR)*

| | | Saldo |
|---|---|---|
| Importe vencido correspondiente a los arrendamientos de aeronaves | […] * | […] * |
| Pagos de arrendamiento pendientes | […] * | […] * |
| Reserva de mantenimiento pendiente | […] * | […] * |
| Pago de intereses de arrendamiento y reserva de mantenimiento | […] * | […] * |
| Diferencia entre arrendamientos principales y subarrendamientos | […] * | […] * |
| Spatosimo (tasa de pasajeros para el desarrollo aeroportuario: total pendiente de 98 millones EUR, de los que 59,9 millones se encuentran sujetos a suspensión judicial) | […] * | […] * |
| Cantidad vencida y pagadera a otras entidades | […] * | […] * |
| Olympic Airways Services | […] * | […] * |
| Olympic Aviation | […] * | […] * |
| Tasas por aterrizaje y de estacionamiento (excepto AIA) | […] * | […] * |

▼B

*(en millones EUR)*

| | | Saldo |
|---|---|---|
| Deudas de Olympic Airlines con el Estado en junio de 2008 (con exclusión de las deudas suspendidas) | […] * | […] * |
| Total de deudas estimadas de Olympic Airlines con el Estado en junio de 2008 | […] * | […] * |

### 6.3. **Respecto a la protección especial de acreedores**

(141) Moore Stephens confirmó que la protección especial de acreedores se amplió hasta el 31 de octubre de 2008 en virtud del artículo 21 de la Ley 3607/2007.

## 7. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

### 7.1. **Base jurídica para la evaluación de la ayuda**

(142) En virtud del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE «serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(143) El concepto de ayuda estatal se aplica a toda ventaja otorgada directa o indirectamente, con cargo a los recursos del Estado, por el propio Estado o por cualquier organismo intermediario que actúe en virtud de las competencias que se le hayan conferido.

(144) Los criterios establecidos en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE son acumulativos. Por lo tanto, a fin de determinar si las medidas notificadas constituyen una ayuda estatal en el sentido del citado artículo, deberán cumplirse todas las condiciones que siguen. En concreto, que la ayuda financiera:

— sea otorgada por el Estado o mediante fondos estatales,

— favorezca a determinadas empresas o producciones,

— falsee o amenace falsear la competencia, y

— afecte a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(145) La presente Decisión se refiere únicamente a las ayudas concedidas a partir del período considerado en la Decisión de 2005.

### 7.2. **Existencia de ayudas**

(146) La Comisión ha llevado a cabo un análisis atento y minucioso de las observaciones recibidas en el curso de la incoación del procedimiento, así como de las formuladas por Grecia y del estudio pericial de las cuentas y las operaciones de Olympic Airways Services y Olympic Airlines. A este respecto, ha decidido realizar su evaluación de la existencia de ayudas con arreglo a tres epígrafes principales, que son los siguientes:

— Posible ayuda estatal a Olympic Airways Services debida a la tolerancia respecto a sus deudas fiscales y de seguridad social desde diciembre de 2004 ([1]).

([1]) Véase la nota 5 a pie de página.

▼B

— Posible ayuda estatal a Olympic Airlines mediante pagos por arrendamiento de aeronaves y no ejecución de deudas (incluidas las fiscales y de seguridad social) desde mayo de 2005 ([1]).

— Posible ayuda estatal a Olympic Airways Services y Olympic Airlines mediante protección especial de acreedores.

7.2.1. *Ayuda estatal a Olympic Airways Services debida a la tolerancia respecto a sus deudas*

(147) Como ha demostrado el experto de la Comisión, desde la fecha de aprobación de la Decisión de 2005, Olympic Airways Services ha diferido los pagos de importes adeudados al Estado, y sus obligaciones fiscales y de seguridad social con el Estado han aumentado.

(148) La dificultad y el deterioro creciente de la situación de Olympic Airways Services en materia fiscal y de seguridad social se han descrito anteriormente. La cuantía de las obligaciones fiscales y de seguridad social de Olympic Airways Services consideradas en la Decisión de 2005 ya era elevada, pues ascendía a 627 millones EUR, de los que, conforme a las estimaciones, 431 millones correspondían a impuestos no satisfechos, y otros 196 millones, a cotizaciones a IKA pendientes de pago.

(149) Por lo que respecta a sus obligaciones fiscales, y a pesar de un pago de «compensación» de […] * millones EUR realizado tras la emisión de los laudos del tribunal de arbitraje, se estima que la deuda fiscal total en junio de 2008, como se indica en el cuadro que figura a continuación del apartado 135 anterior, ronda los […] * millones EUR. Esta demora en el pago de impuesto de al menos […] * millones EUR es imputable al Estado.

(150) Olympic Airways Services ha argumentado que la suma de […] * millones EUR correspondiente a deudas fiscales se encuentra suspendida, lo que significa que la empresa se halla «al corriente de pago en el ámbito fiscal». En tal afirmación se pasa por alto el hecho de que, aunque parte de su deuda fiscal con el Estado puede haberse diferido, tal aplazamiento no pone en cuestión la existencia de esa suma. Aunque un tribunal griego pueda ajustar esta cifra a la baja, la conclusión de la Comisión es que la magnitud de la deuda fiscal de Olympic Airways Services con el Estado no se modificará sustancialmente. Con independencia de esta opinión, la Comisión puede concluir que la suma que Olympic Airways Services adeuda al Estado en relación con sus obligaciones fiscales se sitúa en torno a los […] * millones EUR.

(151) Por lo que se refiere a las crecientes obligaciones fiscales de Olympic Airways Services, es el propio Estado, a través de la administración tributaria, el que tolera la constante demora y el impago de diversos impuestos y gravámenes adeudados por dicha empresa.

(152) En lo que atañe a las cotizaciones a la seguridad social, la situación es similar. Las deudas de seguridad social identificadas en la Decisión de 2005, que ascendían a […] *, se han elevado ya a […] * millones EUR, como se indica en el cuadro que figura a

([1]) Véase la nota 6 a pie de página.

▼B

continuación del apartado 135 anterior, a pesar del pago efectuado el 27 de septiembre de 2007 de una suma única de […] * millones EUR correspondiente a los laudos del tribunal de arbitraje.

(153) En relación con estas cotizaciones a la seguridad social, el organismo encargado de su recaudación (IKA) es una entidad pública constituida con arreglo al Derecho griego ([1]), a la que se han encomendado, bajo la supervisión del Estado, la gestión del régimen de la seguridad social y el cobro de las cotizaciones obligatorias a la misma. Tiene el derecho ([2]), pero no la obligación, de firmar acuerdos de liquidación en casos de demora en los pagos de deudas. La creciente deuda de seguridad social de Olympic Airways Services con el Estado es, por tanto, claramente imputable a este.

(154) Los fondos tanto fiscales como de seguridad social son recursos del Estado y, por consiguiente, la tolerancia respecto a su impago constituye una transferencia de los mismos.

(155) Tal tolerancia otorga una ventaja a Olympic Airways Services. Esta actitud por parte del Estado difiere el pago de los cargos que la empresa normalmente tendría que afrontar en plazo, proporcionando al beneficiario una fuente de capital de explotación. Olympic Airways Services genera pérdidas y adolece de un endeudamiento crónico, por lo que tal aplazamiento no puede considerarse una conducta normal o habitual de un acreedor que actúe en una economía de mercado; se trata de una práctica sistemática, y dada la lamentable situación financiera de la empresa, como ha demostrado el experto de la Comisión, no existen perspectivas realistas de que Olympic Airways Services se encuentre alguna vez en posición de reembolsar tales importes al Estado en el futuro. Esta actitud de tolerancia afecta al comercio entre los Estados miembros y distorsiona la competencia, ya que los mercados a los que atañe se encuentran plenamente liberalizados.

(156) Por tanto, la Comisión debe concluir que la laxitud del Estado respecto a las deudas fiscales y de seguridad social impagadas y crecientes de Olympic Airways Services equivale a una ayuda estatal dispensada a esta empresa en el sentido de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado. Puesto que estas ayudas nunca se notificaron a la Comisión, son ilegales.

7.2.2. *Ayuda estatal a Olympic Airlines debida a la tolerancia respecto a sus deudas*

(157) Como concluyó el experto de la Comisión, desde el período considerado en la Decisión de 2005, Olympic Airlines ha perdido dinero y ha acumulado deudas adicionales con el Estado.

(158) En lo que se refiere a los arrendamientos de cuatro aeronaves A340, durante el período considerado en la presente investigación, las deudas de Olympic Airlines con el Estado han alcanzado los […] * millones EUR, y el saldo de esta cantidad a 31 de mayo de 2005 ascendía a […] * euros. Esto significa que, durante el período considerado en la presente Decisión, Olympic Airlines contrajo una deuda de […] * millones EUR con el Estado por el impago de arrendamientos de aeronaves.

([1]) Ley 1846/1951, artículo 11.
([2]) Ley 2676/1999.

▼B

(159) No obstante, en opinión de la Comisión, tal importe no refleja plenamente las cantidades que Olympic Airlines adeuda al Estado respecto a dichos arrendamientos. Como se expone en la Decisión de 2005, tras hacerse cargo de los arrendamientos principales de Olympic Airways, el Estado pagó un precio de entre […] * euros y […] * euros al mes por cada una de dichas aeronaves. No obstante, como ha demostrado el experto de la Comisión, Olympic Airlines abonó entre […] * y […] * dólares estadounidenses. Al aceptar tal cuantía inferior, el Estado «se aviene» a perder entre […] * y […] * euros por cada aeronave al mes, lo que constituye una nueva fuente de ayuda estatal, con un importe de entre 36 y 50,4 millones EUR.

(160) En lo que atañe a la tasa de pasajeros para el desarrollo aeroportuario (Spatosimo), la suma adeudada actualmente por la empresa al Estado asciende a […] * millones EUR. Olympic Airlines ha argumentado que no adeuda el total de dicha cantidad, ya que un juez ha dejado en suspenso parte de la misma (unos […] * millones EUR), a la espera de una resolución judicial. En este sentido, la Comisión señala que tal suspensión no elimina la deuda, sino que únicamente deja en suspenso su pago. A este respecto, la Comisión puede concluir que la suma adeudada por Olympic Airlines respecto al Spatosimo impagado, en mayo de 2008, oscila entre los 38 y los 98 millones EUR.

(161) Olympic Airlines adeuda 86,3 millones EUR a dos entidades afines: Olympic Airways Services y Olympic Aviation. A 31 de mayo de 2005, la cantidad adeudada por Olympic Airlines a estas empresas ascendía a 2,6 millones EUR, y esta suma ha crecido vertiginosamente en los tres años siguientes, lo que significa que, en el período objeto de investigación en la presente Decisión, las deudas pendientes han aumentado en 83,7 millones EUR. Se adeudan otros 4,5 millones EUR en concepto de tasas por aterrizaje y de aparcamiento en aeropuertos ajenos a AIA, pagaderos a la Autoridad Griega de la Aviación Civil. Olympic Airlines ha argumentado que tal importe no se debe, ya que su pago ha sido suspendido por un juez, a la espera de una resolución judicial al respecto. Una vez más, la Comisión señala que tal suspensión no elimina la deuda, sino que únicamente deja en suspenso su pago.

(162) Todas estas medidas de dispensa descritas anteriormente, cuyo importe asciende a 326 millones EUR, como se expone en el cuadro que figura a continuación del apartado 140 anterior, atañen a recursos estatales, ya que se aplican a deudas con el Estado, organismos de la Administración (Autoridad Griega de la Aviación Civil) o empresas de titularidad pública (Olympic Airways Services y Olympic Aviation).

(163) En lo que respecta a la imputabilidad del Estado en cuanto a la tolerancia mostrada por Olympic Airways Services y Olympic Aviation con Olympic Airlines, la Comisión señala que la imputación al Estado de una medida adoptada por una empresa pública puede inferirse de un conjunto de indicadores derivados de las circunstancias del caso y el contexto en que se tomaron tales medidas.

(164) En este sentido, la Comisión señala que el Estado poseía el 100 % de las acciones de las tres empresas, y que designaba a todos los miembros de la dirección y los consejos de administración de las mismas. En tales circunstancias, ha de concluirse que las empresas han permanecido en todo momento bajo el control del Estado. Grecia (en su calidad de mayor acreedor tanto de Olympic Airways Services como de Olympic Airlines), pudo

▼B

ejercer directa e indirectamente una influencia dominante sobre todas las empresas. Por último, esta tolerancia es concomitante con la laxitud mostrada por el propio Estado y los organismos públicos. En este sentido, las decisiones de Olympic Airways Services y Olympic Aviation de ampliar el crédito a Olympic Airlines y permitir que se acumularan unas deudas de 86,3 millones EUR no son actos propios de unas empresas independientes y, por tanto, son imputables al Estado.

(165) La tolerancia referida también reporta una ventaja a Olympic Airlines, al liberar a esta de obligaciones que, de otro modo, tendría que asumir.

(166) La difícil situación financiera de Olympic Airlines se ha descrito ya con detalle. En 2004, la empresa declaró unas pérdidas de 87,1 millones EUR, en los ejercicios posteriores ha seguido perdiendo cada vez más dinero, y en 2007, las pérdidas ascendían a […] * millones EUR. La actividad empresarial de Olympic Airlines es altamente cíclica, como pone de relieve el flujo de tesorería negativo registrado en los meses de octubre a marzo, compensado por el flujo de tesorería positivo del período comprendido entre abril y septiembre. Tal ciclo se repite con mayores pérdidas cada año. Los flujos de entrada netos de los meses de verano nunca compensan plenamente los de salida en el invierno, de manera que, en términos globales, la empresa pierde cada vez más dinero. Solo puede sobrevivir gracias a la generosidad del Estado. No queda claro si la empresa, tal y como se encuentra estructurada en la actualidad, puede llegar a alcanzar un flujo de tesorería positivo. Por tanto, resulta obvio que esta tolerancia no puede reflejar el comportamiento normal de un acreedor en una economía de mercado; se trata de una conducta sistemática y, dada la difícil situación de Olympic Airlines, hay pocas posibilidades de que salden alguna vez dichas deudas.

(167) La Comisión señala asimismo que las medidas en cuestión afectan a los intercambios comerciales entre Estados y distorsionan, o amenazan distorsionar la competencia en este mercado, ya que atañen a una compañía de transporte aéreo de la Comunidad. Por consiguiente, la Comisión concluye que la tolerancia continuada por parte del Estado, los organismos de la Administración y las empresas de titularidad pública respecto a las deudas fiscales y de explotación de otra índole de Olympic Airlines constituye una ayuda estatal a esta empresa, a efectos de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Puesto que estas ayudas nunca se notificaron a la Comisión, son ilegales.

7.2.3. *Ayuda estatal mediante protección especial de acreedores*

(168) De conformidad con la jurisprudencia consolidada, el concepto de ayuda comprende las ventajas otorgadas por autoridades públicas que, en diversas formas, atenúan las cargas que suelen incluirse en el presupuesto de una empresa ([1]). Parece haberse concedido una ventaja considerable a Olympic Airways Services y Olympic Airlines mediante la protección especial y singular de acreedores

([1]) Véanse, entre otras, las sentencias en el asunto 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/High Authority [1961] Rec. 1; el asunto C-387/92, Banco Exterior de España [1994] Rec. I-877, apartado 13; el asunto C-241/94, Francia/Comisión [1996] Rec. I-4551, apartado 34; y el asunto C-256/97, DM Transport [1999] Rec. I-3913, apartado 19.

▼B

proporcionada por el Estado en virtud de la ley promulgada específicamente, conforme a la cual se pospone la ejecución de toda sentencia contra esta empresa por cualquier acreedor privado.

(169) En el asunto que nos ocupa, la protección especial de acreedores solo se ha otorgado a Olympic Airways Services y Olympic Airlines y, por tanto, constituye una medida selectiva y específica en el sentido contemplado en el artículo 87, apartado 1.

(170) Conforme a la jurisprudencia consolidada, el concepto de ayuda va más allá de las subvenciones, puesto que engloba no solo las prestaciones positivas, como las propias subvenciones, sino también las medidas que, en diversas formas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa y que, sin ser por tanto subvenciones en el sentido estricto del término, son similares en carácter y ejercen el mismo efecto ([1]).

(171) La expresión «ayuda», en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, implica necesariamente las ventajas concedidas directa o indirectamente a través de los recursos del Estado, o que constituyen un cargo adicional para este o los organismos designados o constituidos por el mismo a tal efecto ([2]).

(172) Por analogía con lo que el Tribunal sostuvo en *Ecotrade* ([3]) en lo que se refiere al artículo 4, letra c), del Tratado CECA, varias características de la protección especial de acreedores permiten establecer la existencia de ayuda en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado.

(173) En primer lugar, es evidente que la protección especial de acreedores se aplica únicamente a Olympic Airways Services y Olympic Airlines, empresas ambas de titularidad pública que adeudan sumas particularmente elevadas a cierto tipo de acreedores, fundamentalmente públicos. De hecho, como ya se ha mostrado en la presente Decisión, Olympic Airlines adeuda unos 86,3 millones EUR a Olympic Airways Services por el impago de determinados servicios.

(174) Es igualmente incuestionable que la protección especial de acreedores coloca a Olympic Airways Services y a Olympic Airlines en una situación más favorable que la que disfrutan otros, en la medida en que les permite seguir operando en circunstancias en las que no se permitiría operar si se aplicaran las normas ordinarias en materia de quiebra, puesto que, conforme a tales normas, la protección de los intereses de los acreedores constituye un factor determinante. El hecho de que estas dos empresas puedan continuar con su actividad representa una carga adicional para las autoridades públicas, ya que ciertos organismos propiedad del Estado se encuentran entre los principales acreedores de las compañías en dificultades, y tanto más así porque, por definición, tales empresas tienen deudas de cuantía considerable. De hecho, habida cuenta de la precaria situación financiera de Olympic y la protección especial de acreedores, es muy probable que las empresas privadas no deseen mantener relaciones empresariales con Olympic Airlines ni Olympic Airways Services conforme a las condiciones normales de mercado, ya que no es realista pensar que puedan recuperarse las sumas adeudadas por estas empresas. Por otra parte, a la vista de las deudas de gran cuantía con

([1]) Asunto C-387/92, Banco Exterior de España/Ayuntamiento de Valencia [1994] Rec. I-877, apartado 13; asunto C-200/97, Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA, [1998] Rec. I-07907, apartado 34.

([2]) Asuntos acumulados C-52/97 a C-54/97 Viscido y otros/Ente Poste Italiane [1998] Rec. I-2629, apartado 13.

([3]) Asunto C-200/97; véase la nota 40 a pie de página.

▼B

acreedores de titularidad pública (véase el considerando 139), las empresas públicas perderán recursos como consecuencia de la protección especial de acreedores y, teniendo en cuenta que el apoyo estatal continuado a Olympic Airlines y Olympic Airways Services solo puede deberse a consideraciones de política industrial nacional, y no al interés de un acreedor del mercado que procure el reembolso de las sumas adeudadas, la Comisión puede concluir que existe uso de recursos estatales y que la medida es imputable al Estado.

(175) A la luz de lo anterior, debe concluirse que la aplicación a una empresa de un sistema de protección especial de acreedores del tipo determinado en el presente asunto, que se aparta de «las reglas comunes de Derecho en materia de insolvencia», da lugar a la concesión de ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, si se demuestra que dicha empresa

— fue autorizada a continuar su actividad económica en circunstancias en las que dicha posibilidad hubiera quedado excluida en el marco de la aplicación del régimen ordinario en materia de quiebra, o

— disfrutó de una renuncia efectiva, total o parcial, a créditos públicos, a la que no habría podido aspirar otra empresa insolvente en el marco de la aplicación del régimen ordinario en materia de quiebra ([1]).

(176) En el caso que nos ocupa, en lo que respecta a la protección especial y única de acreedores concedida a Olympic Airways Services y a Olympic Airlines, la Comisión señala que se cumplen los dos criterios anteriores. A las empresas en cuestión se les ha permitido continuar con su actividad económica en circunstancias en las que no se les habría permitido si se hubiera aplicado el régimen ordinario en materia de quiebra. Por otra parte, y como ya se ha puesto de relieve a lo largo de la presente Decisión, las empresas en cuestión han disfrutado de varias ventajas otorgadas por el Estado, a las que no podrían haber aspirado otras empresas insolventes en el marco de la aplicación del régimen ordinario en materia de quiebra.

(177) Las medidas en cuestión afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, ya que atañen a empresas que operan en un mercado liberalizado. Por tanto, también falsean o amenazan falsear la competencia en dicho mercado, dado que se centran en determinadas empresas que compiten con otros operadores de la Comunidad.

(178) En tales condiciones, y habida cuenta de la protección especial de acreedores otorgada a Olympic Airways Services y Olympic Airlines, la Comisión concluye que estas medidas constituyen una ayuda estatal. Puesto que estas ayudas nunca se notificaron a la Comisión, son ilegales.

([1]) Asunto C-295/97, Rinaldo Piaggio (apartado 43).

▼B

### 7.3. **Compatibilidad de las ayudas**

#### 7.3.1. *Compatibilidad de las ayudas concedidas a Olympic Airlines mediante el pago de arrendamientos de aeronaves, la dispensa de deudas y la protección especial de acreedores*

(179) Tras haber llegado a la conclusión de que Olympic Airlines ha recibido ayudas estatales desde 2005, la Comisión debe examinar las medidas a favor de esta empresa a la luz del artículo 87, apartados 2 y 3, del Tratado, en los que se prevén excepciones a la norma general de incompatibilidad expuesta en el apartado 1 de ese mismo artículo.

(180) Las excepciones contempladas en el artículo 87, apartado 2, del Tratado no pueden aplicarse en el presente caso, porque la medida de ayuda carece de carácter social y no se concede a consumidores individuales, ni repara los perjuicios causados por desastres naturales u otros acontecimientos de carácter excepcional, ni se otorga con objeto de favorecer la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de este país.

(181) En el artículo 87, apartado 3, se establecen otras excepciones a la prohibición general de ayudas estatales. Las consignadas en las letras b) y d) del artículo 87, apartado 3, no son aplicables en este caso, puesto que la ayuda no fomenta la realización de un proyecto importante de interés común europeo, ni pone remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro, ni promueve la cultura o la conservación del patrimonio.

(182) Las letras a) y c) del artículo 87, apartado 3, del Tratado contienen excepciones respecto a las ayudas destinadas a fomentar el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo. Grecia es una región comprendida plenamente en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 3, letra a). No obstante, la ayuda no satisface los criterios de las Directrices sobre ayudas estatales de finalidad regional ([1]) aplicables.

(183) En lo que respecta a la excepción establecida en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado en relación con las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de ciertas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión tendrá que determinar si tal disposición puede aplicarse a la situación considerada. A la hora de realizar este examen, la Comisión ha de tener en cuenta las directrices aplicables en relación con el sector de la aviación ([2]).

(184) En este contexto, resulta evidente que ninguna de las disposiciones de las directrices se cumple en el caso que nos ocupa. También es obvio que las ayudas no se destinan a compensar las obligaciones en materia de PSP en el sentido del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE y, por lo tanto, son incompatibles con el mercado común.

---

([1]) Para el período 2000-2006, DO C 74 de 10.3.1998, p. 9; para el período 2007-2013, DO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

([2]) Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 61 del Acuerdo EEE a las ayudas estatales en el sector de la aviación (DO C 350 de 10.12.1994, p. 5) y Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

▼B

7.3.2. *Compatibilidad de las ayudas concedidas a Olympic Airways Services mediante la tolerancia respecto a sus deudas y la protección especial de acreedores*

(185) Tras concluir que Olympic Airways Services también ha recibido ayudas estatales ilegales, la Comisión debe examinar la medida en cuestión a la luz del artículo 87, apartados 2 y 3, del Tratado, en los que se establecen excepciones a la norma general de incompatibilidad dispuesta en el artículo 87, apartado 1.

(186) Las excepciones contempladas en el artículo 87, apartado 2, del Tratado no pueden aplicarse en el presente caso, porque la medida de ayuda carece de carácter social y no se concede a consumidores individuales, ni repara los perjuicios causados por desastres naturales u otros acontecimientos de carácter excepcional, ni se otorga con objeto de favorecer la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectados por la división de este país.

(187) En el artículo 87, apartado 3, se establecen otras excepciones a la prohibición general de ayudas estatales. Las consignadas en las letras b) y d) del artículo 87, apartado 3, no son aplicables en este caso, puesto que la ayuda no fomenta la realización de un proyecto importante de interés común europeo, ni pone remedio a una grave perturbación en la economía de un Estado miembro, ni promueve la cultura o la conservación del patrimonio.

(188) La letra a) del artículo 87, apartado 3, del Tratado CE contiene una excepción respecto a las ayudas destinadas a fomentar el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo. No obstante, la ayuda no satisface los criterios de las Directrices sobre ayudas estatales de finalidad regional aplicables.

(189) En lo que respecta a la excepción establecida en el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado en relación con las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de ciertas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, la Comisión tendrá que determinar si tal disposición puede aplicarse a la situación considerada. A la hora de realizar este examen, la Comisión ha de tener en cuenta las directrices aplicables en relación con el sector de la aviación ([1]).

(190) En este contexto, resulta evidente que ninguna de las disposiciones de las directrices se cumple en el caso que nos ocupa. También es obvio que las ayudas no se destinan a compensar las obligaciones en materia de PSP en el sentido del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE y, por lo tanto, son incompatibles con el mercado común.

(191) Por lo tanto, la Comisión concluye que Grecia ha concedido ayuda estatal incompatible a Olympic Airways Services mediante su tolerancia respecto a la demora y la falta de pago de deudas fiscales y de seguridad social, y la protección especial de acreedores que ha otorgado a esta empresa.

([1]) Véase la nota 45 a pie de página.

▼B

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

1. La tolerancia continua del Estado griego respecto a Olympic Airways Services en relación con sus deudas fiscales y de seguridad social con el Estado, cuya cuantía se estima, al menos, en 590,4 millones EUR, constituye una ayuda estatal ilegal a dicha empresa, incompatible con el Tratado.

2. La tolerancia continua del Estado griego respecto a Olympic Airlines en lo que atañe a los arrendamientos de aeronaves, cuya cuantía se estima en 137,2 millones EUR, a las deudas con Olympic Airways Services y Olympic Aviation, estimadas en un total de 86,3 millones EUR, a las deudas con la Autoridad Griega de Aviación Civil de 4,5 millones EUR, y al gravamen Spatosimo de al menos 38,1 millones EUR, constituyen una ayuda estatal ilegal a Olympic Airlines, incompatible con el Tratado.

3. La protección especial de acreedores concedida mediante la legislación griega a Olympic Airways Services y Olympic Airlines constituye una ayuda estatal ilegal a ambas empresas, incompatible con el Tratado.

*Artículo 2*

1. Grecia recuperará la ayuda a la que se alude en el artículo 1 del beneficiario.

2. Las sumas que deben recuperarse devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta la de su recuperación efectiva.

3. Los intereses se calcularán con arreglo a una base compuesta, de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([1]), modificado por el Reglamento (CE) nº 271/2008 ([2]).

4. Grecia cancelará todos los pagos pendientes de la ayuda mencionada en el artículo 1, con efectos desde la fecha de adopción de la presente Decisión.

*Artículo 3*

1. La recuperación de la ayuda a la que se alude en el artículo 1 será inmediata y efectiva.

2. Grecia se asegurará de que la presente Decisión se aplique en el plazo de los cuatro meses siguientes a la fecha de notificación de la misma.

*Artículo 4*

1. En el plazo de los dos meses siguientes a la fecha de notificación de la presente Decisión, Grecia presentará a la Comisión la información que sigue:

a) la cantidad total (principal e intereses de recuperación) que debe recuperarse del beneficiario;

b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para dar cumplimiento a la presente Decisión;

([1]) DO L 140 de 30.4.2002, p. 1.
([2]) DO L 82 de 30.4.2002, p. 1.

▼B

c) los documentos que demuestren que se ha ordenado al beneficiario el reembolso de la ayuda.

2. Grecia mantendrá informada a la Comisión de la evolución de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que se complete la recuperación de la ayuda a la que se alude en el artículo 1. Presentará de inmediato, en cuanto la Comisión se lo solicite, la información relativa las medidas ya adoptadas y previstas para dar cumplimiento a la presente Decisión. Facilitará asimismo información pormenorizada sobre los importes de la ayuda y los intereses de recuperación que se hayan cobrado al beneficiario.

*Artículo 5*

Grecia suspenderá de inmediato todo pago ulterior de ayudas a Olympic Airways Services y Olympic Airlines.

*Artículo 6*

La destinataria de la presente Decisión será la República Helénica.