Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 septembre 2008

sur l'aide d'État C 61/07 (ex NN 71/07) — Grèce Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notifiée sous le numéro C(2008) 5073]

(Le texte en langue grecque est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

►**C1** (2010/459/CE) ◄

(JO L 222 du 24.8.2010, p. 62)

Rectifiée par:

►**C1** Rectificatif, JO L 231 du 1.9.2010, p. 7 (2010/459/CE)

▼B

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 septembre 2008

sur l'aide d'État C 61/07 (ex NN 71/07) — Grèce Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notifiée sous le numéro C(2008) 5073]

(Le texte en langue grecque est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

►C1 (2010/459/CE) ◄

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1] et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 19 décembre 2007, la Commission a informé la Grèce de sa décision de lancer la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité, concernant plusieurs flux et transferts financiers susceptibles de constituer des aides d'État, en rapport avec le financement et les activités d'Olympic Airways Services SA et d'Olympic Airlines SA.

(2) Le 14 janvier 2008, la Grèce a demandé une prolongation du délai de réponse qui lui était octroyé, ce qui a été accepté par la Commission. La Grèce a fait part de ses observations le 13 février 2008.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [2]. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations concernant les mesures en question dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.

(4) La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part de parties intéressées. Elle les a transmises à la Grèce par courrier électronique du 9 avril 2008. La Grèce a eu la possibilité de réagir à ces observations, et la Commission a reçu les observations de la Grèce par courrier électronique daté du 13 mai 2008.

[1] JO C 50 du 23.2.2008, p. 13.
[2] Voir note 1 de bas de page.

▼B

2. DESCRIPTION DES FAITS

2.1. Les parties

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA est le nom actuel de la compagnie appelée auparavant Olympic Airways SA ([1]). Elle est principalement active dans la prestation de services d'assistance en escale et de maintenance d'aéronefs et d'ingénierie en Grèce et n'exploite aucun aéronef. Elle est détenue à 100 % par l'État.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA a commencé ses activités en décembre 2003; elle a été créée à partir des départements «vols» d'Olympic Airways. Elle exploite des services aériens réguliers en Grèce, dans l'Union européenne ainsi que sur des liaisons intercontinentales. Elle est détenue à 100 % par l'État ([2]).

2.2. Mesures faisant l'objet de l'enquête

(7) La décision d'ouverture de la procédure portait sur les quatre points suivants:

— aide d'État potentielle octroyée à Olympic Airways Services SA sous forme de tolérance à l'égard de dettes: la République hellénique pourrait avoir octroyé une aide d'État illégale et incompatible à Olympic Airways Services en faisant preuve d'une tolérance constante à l'égard des dettes fiscales et de sécurité sociale de cette société depuis janvier 2005 ([3]),

— aide d'État potentielle octroyée à Olympic Airways Services SA au moyen de sentences arbitrales: la République hellénique pourrait avoir octroyé une aide d'État illégale et incompatible à Olympic Airways Services en rapport avec des paiements effectués en conséquence d'un certain nombre de décisions d'arbitrage. Ces décisions résultent de plusieurs actions en dommages et intérêts engagées par l'entreprise contre l'État,

— aide d'État potentielle accordée à Olympic Airlines SA: la République hellénique est susceptible d'avoir octroyé une aide d'État illégale et incompatible au moyen de paiements

([1]) Olympic Airways SA a été officiellement rebaptisée Olympic Airways – Services SA. Une modification des statuts d'Olympic Airways SA a été publiée au Journal officiel grec nº 1485/19.2.2004, série SA, le 19 février 2004. La modification concernait les dispositions de l'article 1, en vertu de quoi la compagnie a été rebaptisée «Olympic Airways – Services SA» et sa durée d'existence a été fixée à 46 ans, soit jusqu'au 31.12.2049 inclus. La modification concernait aussi les dispositions de l'article 2. L'objectif principal de l'entreprise est de fournir des services d'assistance en escale, de révision de moteurs et d'aéronefs en atelier, de représentation et d'intermédiaire pour les exploitants de compagnies aériennes, etc. Dans la présente décision, la dénomination «Olympic Airways» renvoie ci-après aussi bien à «Olympic Airways SA» jusqu'en février 2004 qu'à «Olympic Airways – Services SA» après cette date.

([2]) Le 14 septembre 2005, la Commission a adopté une décision finale négative [décision C(2005) 2706 —non encore publiée) concernant les aides octroyées à Olympic Airways et Olympic Airlines par la République hellénique.

([3]) La décision de 2005 ne prenait en considération que les aides octroyées à Olympic Airways jusqu'en décembre 2004 y compris.

▼B

au titre de la location d'aéronefs et de non-recouvrement de ses créances (y compris des dettes fiscales et de sécurité sociale) sur cette compagnie publique endettée, depuis juin 2005 ([1]),

— aide d'État potentielle octroyée à Olympic Airways Services SA et à Olympic Airlines sous forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers: cette protection empêche tout créancier privé d'engager une action juridique ou de faire appliquer des mesures d'exécution individuelles ou collectives (y compris des mesures conservatoires ou des injonctions) à l'encontre de l'une des deux sociétés, que ce soit en Grèce ou à l'étranger. Cette protection juridique n'est accordée à aucune autre entité en Grèce et est propre à ces entreprises. Toute autre entreprise de Grèce qui souhaiterait obtenir une telle protection à l'égard de ses créanciers devrait se déclarer en faillite.

(8) L'aide d'État potentielle octroyée à Olympic Airways Services au moyen de sentences arbitrales doit faire l'objet d'un nouvel examen plus approfondi. Elle est donc exclue du champ d'application de la présente décision et fera l'objet d'une autre décision de la Commission, publiée ultérieurement.

2.2.1. *Dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services depuis décembre 2004*

(9) Dans sa décision de 2005, la Commission a mis en évidence un comportement habituel qui consistait, pour l'État, à ne pas récupérer ses créances fiscales et de sécurité sociale auprès d'Olympic Airways lorsque celles-ci devenaient exigibles; ces dettes étaient alors «certifiées» vis-à-vis de l'entreprise, mais l'État n'entreprenait pas de les récupérer. L'entreprise exécutait ensuite des paiements partiels petit à petit, par tranches ([2]). La Commission, dans sa décision de 2005, a conclu que le report de paiement ou le sous-paiement des dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways avait dégagé un avantage de trésorerie au profit de l'entreprise, au détriment de l'État.

(10) Par sa décision de 2005 (article 3), la Commission a imposé que la Grèce «suspende immédiatement tout paiement d'aides à Olympic Airways et Olympic Airlines». À plusieurs reprises ([3]), la Commission a demandé aux autorités grecques de l'informer de la manière dont elles avaient mis en œuvre cet aspect de la décision, et de lui fournir des informations relatives aux impôts et aux cotisations de sécurité sociale payés par cette entreprise à l'État. Malgré ces demandes précises répétées, les autorités grecques n'ont pas fourni d'informations adéquates à ce sujet.

(11) Les informations transmises par les autorités grecques à la Commission et aux juridictions européennes, loin de montrer et de confirmer aux services de la Commission que les entreprises en question paient leurs dettes fiscales et de sécurité sociale complètement et dans les délais impartis, sont de nature à indiquer que les deux entreprises, Olympic Airways Services et Olympic Airlines, ne peuvent pas rembourser, et ne remboursent pas, leurs dettes en augmentation constante vis-à-vis des autorités publiques.

([1]) La décision de 2005 ne prenait en considération que les aides octroyées à Olympic Airlines jusqu'en mai 2005 y compris.

([2]) Par exemple, en 2003-2004, Olympic Airways a effectué des paiements d'un montant de 7,7 millions d'EUR, liés à un accord de règlement pour les années antérieures à 2003.

([3]) Lettres de la Commission des 25 août 2006 [réf. D(2006) 217009] et 16 juillet 2007 [réf. D(2007) 313288].

▼B

(12) Par courrier du 30 octobre 2006 ([1]), les autorités grecques ont transmis aux services de la Commission une lettre du 13 juin 2006 émanant d'un «évaluateur indépendant» dénommé «Progressive Finance» au sujet de la situation financière d'Olympic Airways. L'expert se basait sur le bilan de 2004 (non transmis à la Commission) et sur les flux de liquidités de 2006. L'expert concluait que, sur la base des informations dont il disposait, la situation financière négative de la compagnie était directement liée à ses obligations envers l'État et l'administration de la sécurité sociale, ainsi qu'aux questions d'aides d'État en suspens. «Progressive Finance» a également affirmé que sur la base des flux de liquidités de 2006, la compagnie n'était pas considérée comme solvable, donc qu'elle n'avait pas de possibilité de contracter et de rembourser un prêt lui permettant de rembourser les aides d'État visées par la décision de 2005.

(13) En outre, dans le contexte de l'affaire T-423/05 R, le président du Tribunal de première instance a demandé à Olympic Airways de fournir au Tribunal des informations relatives à sa capacité de rembourser les aides d'État visées par la Commission et à son niveau d'endettement.

(14) Par lettre du 27 novembre 2006, l'entreprise a transmis au Tribunal un rapport des experts indépendants de PriceWaterhouseCoopers sur la possibilité d'un remboursement de l'aide par tranches et une évaluation des aides remboursées à la suite des décisions négatives de 2002 et 2005 de la Commission.

(15) L'expert mandaté par Olympic Airways (PwC) a évalué les montants à récupérer en conséquence de la décision de 2005 à 411 millions d'EUR, qui, selon lui, pouvaient être remboursés en 48 versements mensuels et qui, étant donné les dettes envers l'administration de la sécurité sociale, ne pouvaient faire l'objet d'une prolongation à 96 mensualités que moyennant une modification législative. L'expert reconnaissait cependant que «l'analyse des flux de trésorerie d'Olympic Airways, tels qu'ils nous ont été communiqués par l'entreprise (et dont l'exactitude et l'exhaustivité n'ont pu, faute de temps, faire l'objet d'un contrôle détaillé) conduit à la conclusion qu'un remboursement total ou partiel des montants dus n'est pas une possibilité envisageable».

(16) Dans sa décision d'ouverture de la procédure d'enquête, la Commission a provisoirement conclu que l'obligation de suspendre tout nouveau paiement d'aide à Olympic Airways, figurant à l'article 3 de la décision de 2005, n'avait pas été respectée. En outre, la Commission a provisoirement conclu qu'Olympic Airways ne payait pas les montants dus à titre d'impôts et de cotisations de sécurité sociale entièrement et dans les délais impartis et ne pouvait pas même rembourser ses dettes existantes, et que ce comportement n'était possible qu'en raison de la tolérance dont faisait preuve l'État.

2.2.2. *Aide d'État à Olympic Airlines depuis 2005*

(17) En ce qui concerne Olympic Airlines, la Commission, dans sa décision de 2005, a qualifié d'aide d'État accordée à cette entreprise «l'acceptation, par Olympic Airways et par la Grèce, de paiements au titre de la sous-location d'aéronefs qui sont inférieurs aux montants payés au titre du bail principal […]».

([1]) Réf.: 3082.07/004/A/9749.

▼B

(18) La République hellénique ([1]) n'a pas contesté le fait que l'État et Olympic Airways avaient sous-loué les appareils en question à Olympic Airlines à un tarif inférieur à celui prévu par les baux initiaux, mais n'a pas accepté que cela soit considéré comme équivalant à une aide d'État. La République hellénique affirmait que puisque Olympic Airlines payait le prix du marché pour ces sous-locations, elle n'en tirait pas d'avantage.

(19) L'article 3 de la décision de 2005, déjà mentionné, imposait à la Grèce de suspendre immédiatement tout paiement d'aides. Malgré plusieurs rappels de la Commission ([2]) quant à l'obligation de «suspendre immédiatement tout paiement d'aides à Olympic Airways et Olympic Airlines» et les demandes de fournir à la Commission des informations attestant qu'Olympic Airlines effectue actuellement ou a effectué les paiements au titre du bail principal relatifs aux aéronefs loués visés dans la décision de 2005, les autorités grecques n'ont pas agi en ce sens.

(20) En ce qui concerne la situation financière d'Olympic Airlines, la Commission a demandé à la Grèce de lui fournir des informations sur la situation financière et les activités actuelles de cette entreprise. Les informations fournies par les autorités grecques avant l'ouverture de la procédure n'ont pas rassuré la Commission. Celle-ci ne comprend pas comment l'entreprise finance ses activités au quotidien et compense ses pertes. La Commission a émis des doutes quant au fait que l'entreprise paie entièrement et dans les délais ses dettes fiscales et de sécurité sociale à l'État, et s'est demandé si l'entreprise ne bénéficiait pas plutôt d'une tolérance de l'État en la matière.

(21) Dans la décision d'ouverture, la Commission a observé que, tandis qu'Olympic Airlines avait commencé ses activités en décembre 2003 avec peu ou pas de dettes ([3]), elle connaissait déjà, en 2004, une perte d'exploitation de 94,5 millions d'EUR pour un chiffre d'affaires de 616,7 millions d'EUR et une perte nette avant impôt de 87,1 millions d'EUR pour l'exercice. En 2005, Olympic Airlines a affiché une perte nette de 123,7 millions d'EUR ([4]) pour des recettes annuelles de 643 millions d'EUR ([5]). Plusieurs médias avaient annoncé ([6]) que les pertes de l'entreprise pour 2006 dépasseraient 120 millions d'EUR. Vu ces chiffres, et étant donné qu'elle avait commencé à offrir ses services en décembre 2003, Olympic Airlines a perdu un total de plus de 330 millions d'EUR au cours de ses trois premières années d'exploitation.

2.2.3. *Aide d'État octroyée à Olympic Airways Services SA et à Olympic Airlines SA sous forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers*

(22) La loi n° 3404/05 ([7]), article 22, prévoit que «jusqu'au 28 février 2006 inclus, aucune action juridique ou mesure d'exécution individuelle ou collective (y compris des mesures conservatoires ou des injonctions) ne peut être entreprise, ni en Grèce ni à

([1]) Lettre du 16 novembre 2006.
([2]) Lettres des 25 août 2006 [réf. D(2006) 217009] et 16 juillet 2007 TREN [réf. D(2007) 313288].
([3]) Olympic Airways a conservé toutes les dettes à long terme; en ce qui concerne les dettes fiscales, de sécurité sociale et les autres sommes dues à l'État grec, les obligations d'un seul mois ont été transférées à Olympic Airlines.
([4]) *Source:* Reuters, 20 décembre 2006.
([5]) Il semble que l'entreprise n'ait pas publié de comptes vérifiés depuis décembre 2003.
([6]) *Source:* Kathimerini, 21 septembre 2007.
([7]) «Réglementation de questions relatives à l'université et aux domaines techniques dans l'enseignement supérieur et autres dispositions» (Journal officiel grec A 260).

▼B

l'étranger, contre Olympic Airlines SA, Olympic Airways – Services SA, Olympic Aviation SA, leurs actifs ou toute partie nécessaire ou utile de leurs actifs; toute action juridique en cours et les conséquences de toutes mesures de ce type sont suspendues jusqu'à la date susmentionnée. L'État grec est exempté de ces restrictions». La durée de validité de cette disposition a été prolongée trois fois, d'abord jusqu'au 31 octobre 2006 ([1]), puis jusqu'au 31 octobre 2007 ([2]) et enfin jusqu'au 31 octobre 2008.

(23) Cette disposition empêchait de fait l'exécution de jugements, en Grèce ou à l'étranger, contre toute entreprise appartenant au groupe Olympic. Cette loi a pour effet de protéger unilatéralement ces entreprises de leurs obligations telles qu'imposées par un tribunal, en arrêtant les procédures destinées à appliquer de telles obligations et en empêchant toute mesure conservatoire.

(24) La Commission a conclu que cette disposition octroie un traitement de faveur à Olympic Airways et aux autres entreprises du groupe en leur conférant un type de protection juridique dont ne bénéficient pas les autres compagnies aériennes nationales ou étrangères, ni d'ailleurs aucun autre agent économique. Toute autre entreprise de Grèce qui souhaiterait obtenir une telle protection à l'égard de ses créanciers devrait se déclarer en faillite.

2.3. **Évaluation initiale par la Commission**

2.3.1. *Existence d'une aide*

2.3.1.1. Dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services depuis décembre 2004

(25) Lors de l'ouverture de la procédure d'enquête, la Commission a conclu que la tolérance de l'État envers les dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services accumulées depuis janvier 2005 constituait clairement un octroi de ressources d'État à une entreprise qui se trouve en concurrence avec d'autres, donc constituait une aide d'État.

2.3.1.2. Aide d'État à Olympic Airlines depuis 2005

(26) Lors de l'ouverture de la procédure d'enquête, la Commission a conclu que la remise présumée sur les paiements destinés à la location d'aéronefs et le non-recouvrement de créances par l'État (y compris des dettes fiscales et de sécurité sociale) dont a bénéficié Olympic Airlines depuis mai 2005 impliquent un transfert de ressources d'État vers des entreprises déterminées qui se trouvent en concurrence avec d'autres, et à ce titre constituent une aide d'État.

2.3.1.3. Aide d'État sous la forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers

(27) La Commission a également conclu que la protection spéciale à l'égard des créanciers accordée aux deux compagnies était similaire à une protection contre la faillite. À ce sujet, selon une jurisprudence constante ([3]), dans les situations où un État membre a mis en place un régime dérogatoire aux règles de droit commun en matière de faillite en faveur d'une entreprise, ce régime doit être considéré comme une aide d'État lorsqu'il est établi que cette entreprise a été autorisée à poursuivre son activité

([1]) Loi nº 3446/2006, article 28 (Journal officiel grec A49 du 10.3.2006).
([2]) Loi nº 3492/2006, article 35(B) (Journal officiel grec A 210 du 5.10.2006).
([3]) C-295/97, *Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA/International Factors Italia SpA (Ifitalia).*

▼B

économique dans des circonstances où une telle éventualité aurait été exclue dans le cadre de l'application des règles de droit commun en matière de faillite, ou qu'elle a bénéficié d'un ou plusieurs avantages de la part de l'État.

2.3.2. *Compatibilité de l'aide*

(28) Lors de l'ouverture de l'enquête concernant le financement public présumé octroyé à Olympic Airways Services sous la forme d'une tolérance à l'égard de dettes (y compris de dettes fiscales et de sécurité sociale), et d'une protection spéciale à l'égard des créanciers, la Commission a exprimé de sérieux doutes quant à la compatibilité de ces mesures avec le marché commun, car aucune des exceptions à l'interdiction générale des aides d'État ne semblait s'appliquer.

(29) De la même façon, en ce qui concerne le financement public présumé octroyé à Olympic Airlines sous la forme d'une tolérance à l'égard de dettes (y compris de dettes fiscales et de sécurité sociale), de remises sur les paiements dus pour la location d'aéronefs et d'une protection spéciale à l'égard des créanciers, la Commission a exprimé de sérieux doutes quant à la compatibilité de ces mesures avec le marché commun, car aucune des exceptions à l'interdiction générale des aides d'État ne semble s'appliquer.

3. OBSERVATIONS DE LA GRÈCE

(30) Dans ses observations, la République hellénique a commencé par souligner qu'il est important de préciser quelle période fait l'objet de l'enquête actuelle. L'ouverture de la procédure prévoit que celle-ci concerne la période à partir de décembre 2004 pour Olympic Airways et de mai 2005 pour Olympic Airlines. La République hellénique marque son désaccord avec ces dates et fait valoir que, par exemple, la somme de 12 267 250 EUR (capital et intérêts) visée à la troisième ligne du tableau au paragraphe 138 de la décision de 2005 concerne une dette d'Olympic Airways –Services SA du 9 mars 2005 qui était une dette envers les autorités fiscales. Selon les autorités grecques, le point de départ de l'enquête actuelle de la Commission au titre de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, doit être la date à laquelle la décision de 2005 a été publiée (14 septembre 2005).

(31) En outre, la République hellénique a affirmé avoir déjà récupéré les aides relatives à la période visée par la décision de 2005. Par lettre du 21 novembre 2007, la République hellénique a signalé à la Commission qu'elle avait pleinement mis en œuvre la décision de 2005.

3.1. **Dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services depuis décembre 2004**

(32) En ce qui concerne cette partie des aides, la République hellénique prétend que l'entreprise détient une quittance relative aux impôts et à la sécurité sociale. Cela signifie qu'à l'heure actuelle, l'État grec n'a aucune créance exigible immédiatement sur cette entreprise. Cette dernière n'est obligée de payer immédiatement aucune dette aux autorités fiscales parce qu'elle a fait usage avec succès de recours juridictionnels et a obtenu des jugements des tribunaux nationaux compétents. L'administration de l'aviation civile n'a aucune créance exigible en rapport avec Olympic Airways Services. Certaines dettes plus anciennes d'Olympic

▼B

Airways Services envers la caisse de sécurité sociale IKA sont en cours de paiement par mensualités, conformément aux dispositions générales de la loi nº 3518/2006. Par conséquent, la Grèce avance qu'il n'y a pas de «tolérance prolongée» de l'État grec par rapport au prétendu non-paiement de dettes.

(33) La République hellénique a reconnu que le retard pris par l'entreprise dans la publication de ses bilans n'était pas conforme à ses obligations en droit national. Cependant, elle a informé la Commission qu'elle avait déjà pris des mesures appropriées pour s'assurer qu'il soit remédié à ce problème. Le conseil d'administration d'Olympic Airways Services a déjà pris la décision de nommer un cabinet d'audit pour mettre à jour ses états financiers. L'entreprise a déjà élaboré des projets de bilan pour les années 2004 à 2006. Elle a réalisé une esquisse de sa situation financière en 2007 sous la forme d'une estimation de bilan.

(34) Les projets de bilan pour la période 2004-2006 indiquent que l'entreprise était dans le rouge avec des fonds propres de […] (*) millions à la fin de 2006, pour des dettes fiscales et de sécurité sociale de 1 098 millions d'EUR. Cependant à la fin de l'exercice 2007, elle avait nettement augmenté ses fonds propres, qui sont maintenant de […]* millions. Ses dettes fiscales et de sécurité sociale sont désormais de […]* millions.

(35) Selon les informations fournies (fondées sur les estimations transmises par l'entreprise), la répartition des dettes envers l'État et les institutions de sécurité sociale au 31 décembre 2007 était la suivante:

(en Mio EUR)

	Dettes d'Olympic Airways Services	Montants	Total
Dettes de sécurité sociale	Solde des anciennes dettes envers l'IKA payées par mensualités	[…]*	
Dettes de sécurité sociale	Dettes non exigibles d'Olympic Airways Services pour le mois de décembre et la prime de Noël (payables avant fin février 2008)	[…]*	
Dettes de sécurité sociale			[…]*
Droits et taxes	Dettes certifiées envers le service des impôts FABE, suspendues à la suite de recours juridictionnels (contrôles fiscaux jusqu'au 30.4.2007)	[…]*	

(*) Information couverte par le secret professionnel

▼B

(en Mio EUR)

	Dettes d'Olympic Airways Services	Montants	Total
	Impôts et amendes de mai à décembre 2007 — estimations par Olympic Airways Services	[…]*	
Droits et taxes			[…]*
Total général			[…]*

(36) En ce qui concerne les dettes de sécurité sociale, Olympic Airways Services a remboursé toutes ses dettes envers l'IKA et a établi les modalités de remboursement de ses anciennes dettes pour la période allant jusqu'au 31 octobre 2006 inclus, en vertu de la loi nº 3518/2006. À des fins comptables, les états financiers estimés de 2007 indiquent que l'entreprise a une dette envers les institutions de sécurité sociale, dont le montant total équivaut au montant du mécanisme de remboursement des dettes au 31 décembre 2007 additionné des cotisations pour le mois de décembre et la prime de Noël 2007.

(37) La République hellénique a souligné, en ce qui concerne le mécanisme de remboursement des anciennes dettes d'Olympic Airways Services envers l'IKA et le remboursement par mensualités, que, selon la législation communautaire et la jurisprudence constante, le remboursement de dettes à l'État doit être effectué selon les règles du droit national. Celui-ci est conforme au droit communautaire si le cadre juridique spécifique ne crée pas de discrimination entre les débiteurs. À cet égard, la République hellénique cite aussi la communication de la Commission sur l'application des règles relatives aux aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises ([1]), dans laquelle la Commission indique que les mesures fiscales ouvertes à tous les acteurs économiques opérant sur le territoire d'un État membre constituent en principe des mesures générales.

(38) En l'espèce, les procédures destinées à récupérer les anciennes dettes envers l'IKA qui sont prévues par le droit national s'appliquent sans discrimination à tous les débiteurs, y compris Olympic Airways Services, conformément au cadre législatif général qui régit le paiement des sommes dues à l'État. Par conséquent, la Grèce estime qu'il n'existe pas de spécificité, donc pas d'infraction à l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

(39) En ce qui concerne ses dettes fiscales, Olympic Airways Services a payé toutes les dettes certifiées à l'administration fiscale (services des impôts FABE et FAEE), sauf les dettes contre lesquelles elle a remporté un recours devant les tribunaux grecs. Ses seules dettes restantes sont donc celles qui ne sont pas dues en droit national.

(40) Selon son estimation de bilan pour 2007, l'entreprise a des dettes fiscales couvrant tous les montants figurant dans ledit tableau qui se rapportent à l'année 2007. Au total, ces sommes (additionnées des amendes et surtaxes) se montent à […]* millions d'EUR.

([1]) JO C 384 du 10.12.1998, p. 3.

▼B

Cependant, la République hellénique affirme que l'entreprise n'a actuellement pas l'obligation de rembourser les dettes susmentionnées à l'État grec étant donné qu'elle a remporté des recours juridictionnels les concernant.

(41) En outre, l'entreprise, dans son estimation de bilan pour 2007, fait état de dettes probables d'un montant de […]* millions.

(42) À cet égard, la République hellénique demande que la Commission opère une distinction entre a) les dettes qui sont présentées à des fins comptables dans les comptes de l'entreprise et b) les dettes dues actuellement à l'État grec conformément aux dispositions générales du droit national. L'examen par la Commission de toute question faisant l'objet de la présent procédure ne pourrait viser que cette dernière catégorie de dettes.

(43) Sur la base des informations fournies, la République hellénique est d'avis qu'il n'existe pas en l'espèce de transfert de ressources d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, et encore moins de traitement de faveur pour Olympic Airways Services.

3.2. **Aide d'État à Olympic Airlines à partir de 2005**

(44) En ce qui concerne la sous-location d'aéronefs à Olympic Airlines par Olympic Airways Services et l'État grec, les autorités grecques affirment qu'Olympic Airlines avait la capacité financière de conclure des contrats de location simple directement avec les acteurs du marché et qu'elle n'a jamais été favorisée lors de la conclusion de contrats de location simple, étant donné que ceux-ci étaient conclus aux prix courants du marché, donc qu'il n'existait pas d'aide d'État déguisée.

(45) De plus, en sélectionnant Olympic Airlines, Olympic Airways Services a agi comme l'aurait fait tout autre investisseur privé dans la même situation: non seulement elle a réussi à réduire ses pertes mensuelles de la meilleure façon possible, mais elle a fait en sorte que ces pertes soient limitées dans le temps, étant donné l'intention affirmée par Olympic Airlines de renégocier et de reprendre à son compte les baux principaux.

(46) La République hellénique a également souhaité souligner que les paiements effectués par Olympic Airlines pour des sous-locations simples ne devaient pas être comparés à des paiements au titre de contrats de location-financement, ce que, selon elle, la Commission a fait à tort. Il s'agit en effet de types de location différents.

(47) En ce qui concerne les dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airlines, la République hellénique affirme qu'il n'y a pas eu de tolérance de non-paiement, puisqu'Olympic Airlines a entièrement réglé ses dettes de sécurité sociale. En ce qui concerne ses dettes fiscales, le retard de paiement limité d'une partie seulement de ses dettes fiscales envers l'État grec depuis la décision de 2005 ne constitue pas une «tolérance prolongée» de la part de l'État grec. En tout cas, l'État grec affirme qu'il a déjà

▼B

pris toutes les mesures requises par le droit national pour certifier puis récupérer la plus grande partie des arriérés de paiement de l'entreprise. De plus, l'entreprise a déjà soumis une demande de remboursement de ses dettes fiscales certifiées en 48 mensualités, conformément aux dispositions générales du droit national.

3.2.1. *Sous-location d'aéronefs*

(48) La sous-location d'aéronefs à un prix inférieur à celui prévu par le bail principal ne constitue pas une aide d'État parce qu'il n'y a pas eu de traitement de faveur octroyé à Olympic Airlines et que cette entreprise n'a obtenu aucun avantage qu'elle n'aurait pas obtenu de toute façon étant donné les conditions du marché. Les autorités grecques avancent que la Commission n'a absolument pas examiné le niveau des paiements destinés à la location en fonction du critère de l'investisseur privé, et qu'elle a utilisé une méthode faussée car elle a tenu compte de la différence entre le bail principal et la sous-location des aéronefs au lieu d'examiner si le contrat de sous-location était conclu au taux du marché.

3.2.2. *Contrats de location-financement et contrats de location simple*

(49) La République hellénique considère que la Commission a commis une erreur évidente en n'opérant pas de distinction entre les locations-financement et les locations simples.

(50) Premièrement, la République hellénique a avancé que, parmi tous les aéronefs loués par Olympic Airlines, quatre appareils de type A340-300 avaient été sous-loués à cette entreprise par Olympic Airways Services qui en disposait en vertu de contrats de location-financement. L'État grec s'est substitué à Olympic Airways Services dans le cadre desdits contrats de location-financement à partir de décembre 2004 (pour les deux premiers appareils) ou d'avril 2005 (pour les deux autres). Depuis, et jusqu'à présent, ces aéronefs sont sous-loués à Olympic Airlines par l'État grec.

(51) La Grèce explique qu'un contrat de location-financement est un contrat de location au titre duquel les risques et les avantages découlant de la propriété d'un actif sont effectivement transférés (le titre de propriété pouvant finalement être transféré ou non). En réalité, il revient à un achat soumis à la condition du paiement du prix par mensualités. Un contrat de location simple désigne tout contrat de location autre qu'un contrat de location-financement. Par conséquent, le paiement dû au titre d'un contrat de location-financement correspond au montant de la mensualité due pour rembourser la valeur de l'aéronef de telle sorte que le locataire soit propriétaire de l'aéronef à la fin du contrat. Les versements mensuels effectués par l'État grec au profit des bailleurs pour l'aéronef cesseront en 2011, puisque les appareils seront alors devenus sa propriété à part entière.

(52) La décision de l'État grec de sous-louer les aéronefs à des prix inférieurs aux montants payés au titre de la location-financement dans le cadre du bail principal ne revient pas à octroyer une aide d'État à Olympic Airlines étant donné que a) elle est justifiée par la différence de nature entre les deux types de contrat; b) les paiements effectués dans le contexte des sous-locations simples sont conformes aux prix du marché pour la location d'aéronefs similaires au moment, critique, où les contrats ont été conclus.

(53) Il va donc de soi que le montant d'un paiement au titre d'un financement-location est plus élevé que le montant d'un paiement au titre d'une location simple, puisque le premier sert aussi à

▼B

rembourser progressivement la valeur de l'aéronef. Par contre, Olympic Airlines ne payait à l'État grec qu'un montant pour pouvoir exploiter les aéronefs, sans que le contrat ne prévoie qu'elle en devienne propriétaire à terme.

(54) En ce qui concerne les contrats de location simple pour les aéronefs exploités par Olympic Airlines, la République hellénique a informé la Commission que tous les contrats de sous-location de ce type entre Olympic Airways Services et Olympic Airlines avaient pris fin, à l'exception d'un (qui concerne un appareil de type A300-600). Dans un certain nombre de cas, les contrats ont été renégociés et renouvelés (à diverses dates entre 2005 et 2007) entre Olympic Airlines et les bailleurs initiaux, sans passer par l'intermédiaire d'Olympic Airways Services, aux taux du marché.

(55) Plus particulièrement, dans le cas de quatre baux pour des appareils DHC 8-102, quatre baux pour des B-737-400, un bail pour un B-737-300 et trois baux pour des B-717-200, où le preneur avait été Olympic Airways Services, le preneur du bail principal est désormais Olympic Airlines.

(56) Selon la Grèce, la décision prise par Olympic Airways Services de tirer des revenus des aéronefs et de réduire ses pertes en sous-louant ceux-ci à Olympic Airlines était pleinement justifiée du point de vue commercial et répondait au critère de l'investisseur privé. De plus, en signant ces contrats de sous-location, Olympic Airways Services s'est libérée des coûts de surveillance et de maintenance et a tiré avantage des services d'assistance en escale et de maintenance qu'elle a fournis à Olympic Airlines pour ces appareils.

3.2.3. *Dettes et situation financière actuelle d'Olympic Airlines*

(57) Au cours de la période 2004-2007, Olympic Airlines a déclaré des recettes en hausse de quelque 16,5 % et a réussi à limiter ses augmentations de coûts (hors carburants) à 9,7 %.

(58) Conformément aux dispositions de la loi n° 2190/1920, l'entreprise est obligée de terminer l'élaboration de ses états financiers 2007 avant la fin avril 2008. La Grèce a fourni le tableau suivant pour expliquer la situation financière d'Olympic Airlines.

RECETTES — DÉPENSES	2007 (estimations)	2006	2005	2004
RECETTES TOTALES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CARBURANT D'AVIATION	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AUTRES FRAIS PROPORTIONNELS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL DES FRAIS PROPORTIONNELS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RÉSULTAT AVANT FRAIS FIXES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

RECETTES — DÉPENSES	2007 (estimations)	2006	2005	2004
PAIEMENTS POUR LA LOCATION D'AÉRONEFS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AUTRES FRAIS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AMORTISSEMENT TOTAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RÉSULTAT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AUTRES CHARGES FINANCIÈRES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
DÉPENSES TOTALES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RÉSULTAT AVANT IMPÔTS ET ÉLÉMENTS EXCEPTIONNELS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RÉSULTAT NET AVANT IMPÔT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Comme l'indique le tableau, les recettes totales d'Olympic Airlines en 2004 étaient de […]* millions, tandis que les dépenses totales étaient de […]* avant impôt; l'entreprise a donc déclaré des pertes de 87,1 millions d'EUR. La situation de l'entreprise s'est dégradée au cours des années suivantes. En 2007, ses pertes atteignaient […]* millions.

(60) Selon les autorités grecques, ce changement dans la situation financière d'Olympic Airlines est en grande partie une conséquence de son incapacité juridique d'augmenter son capital social ([1]), imposée par l'actionnaire unique (l'État grec) et par les complications induites par les précédentes décisions en matière d'aides d'État visant à faire entrer des capitaux privés dans l'entreprise.

(61) L'entreprise a indiqué qu'une pénurie de capital à long terme l'avait forcée à augmenter nettement ses coûts, notamment pour des locations d'appareils, poste pour lesquels les locations à court terme plutôt qu'à long terme ont grandement contribué à ses résultats négatifs. En outre, en raison de la pénurie de capital, il y a eu d'importants retards dans le lancement d'innovations relatives au processus de production de l'entreprise, ce qui a conduit par exemple au report de la mise en place de la billetterie électronique.

(62) Malgré ces faits, les autorités grecques affirment que l'entreprise a régulièrement apuré ses dettes envers les régimes de sécurité sociale et n'a pas de créances exigibles par le principal d'entre eux, l'IKA.

([1]) Contrairement à son principal concurrent sur le marché intérieur, Aegean Airlines, qui a augmenté son capital social à plusieurs reprises.

▼B

(63) Actuellement, l'entreprise a reporté le paiement de ses dettes envers plusieurs créanciers. Plus précisément, ses créances exigibles (au 31 décembre 2007) étaient au total de […]* pour Olympic Airways Services (et sa filiale Olympic Aviation), de […]* millions pour l'aéroport international d'Athènes (AIA) et de […]* millions pour Olympic Catering.

(64) Il existe aussi, à l'heure actuelle, des retards dans le paiement de certaines dettes envers les autorités fiscales et l'Administration de l'aviation civile. Selon les données dont dispose la République hellénique, en date du 7 février 2008, les dettes fiscales certifiées d'Olympic Airways Services étaient de […]* millions pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2007. Sur ce montant, seuls […]* millions sont actuellement dus.

(65) L'entreprise a reporté des paiements pour la location d'aéronefs à l'État grec pour un montant total de […]* millions. L'entreprise n'a pas non plus payé à l'État grec la somme de […]* millions à titre de réserves pour la maintenance des appareils.

(66) La République hellénique souligne que la question de la tolérance prolongée du non-paiement de dettes d'Olympic Airlines envers l'État grec est évoquée pour la première fois dans la décision de 2005. Elle rappelle que la décision de 2005 a indiqué qu'après l'enquête des experts de la Communauté, l'entreprise s'est acquittée de ses obligations à cet égard pour la période examinée (c'est-à-dire jusqu'en mai 2005).

(67) Par conséquent, la République hellénique souligne que même s'il existe à l'heure actuelle des dettes impayées d'Olympic Airlines envers l'État, les éventuels retards de paiement sont courts. Selon l'État, ces retards ne suffisent pas en tant que tels à établir qu'il existe une tolérance prolongée de l'État grec à la lumière des conditions qui figurent dans la jurisprudence communautaire en la matière.

(68) Selon la jurisprudence, «le comportement d'un organisme public compétent pour collecter les cotisations de sécurité sociale qui tolère que lesdites cotisations soient payées avec retard donne à l'entreprise qui en bénéficie un avantage commercial appréciable en allégeant, à son égard, la charge découlant de l'application normale du régime de la sécurité sociale» ([1]).

(69) Cependant, pour que cet avantage commercial soit traité comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, il faut aussi démontrer que l'entreprise n'aurait pas pu obtenir cet avantage aux conditions normales du marché. En d'autres termes, il y a lieu d'examiner si l'organisme qui a perçu les cotisations a agi comme l'aurait fait un créancier privé dans les mêmes circonstances.

(70) Selon la Grèce, il est malaisé d'appliquer ce critère en pratique, car il n'existe pas de conduite type d'un créancier privé. Plus précisément, selon les perspectives financières du débiteur et sa viabilité, un créancier peut décider de ne rien faire ou au contraire

([1]) C-256/97, DM Transport, point 19, Recueil 1999, p. I-3913.

▼B

utiliser tous les moyens légaux à sa disposition pour récupérer les créances exigibles. La Grèce estime donc qu'il faut examiner si l'autorité publique a pris toutes les mesures juridiques possibles pour récupérer les créances, et si elle l'a fait sans délai ([1]).

(71) Dans l'affaire Magefesa ([2]), la Cour a jugé que le non-paiement de dettes fiscales et de sécurité sociale pendant de nombreuses années (plus de 8 ans) indiquait que les autorités n'avaient pas employé tous les moyens légaux pour obtenir le paiement de ces dettes.

(72) De la même manière, dans l'affaire Lenzing ([3]), le Tribunal de première instance a considéré que a) la tolérance du non-paiement de cotisations de sécurité sociale pour une période d'au moins 6 ans, qui a permis l'accumulation de dettes, b) la tolérance du non-respect des accords de remboursement de dettes qui avaient été conclus et c) la conclusion d'un nouvel accord de remboursement alors que les autorités auraient pu exiger le paiement immédiat de la totalité de la dette, si nécessaire en ayant recours à l'exécution forcée étant donné le non-respect des conditions du premier accord, n'étaient pas conformes au critère du créancier privé et donc équivalaient à une aide d'État.

(73) Enfin, dans l'affaire Espagne contre Commission ([4]), la Cour de justice a établi que les autorités espagnoles, même s'il leur avait fallu trois ans pour conclure des plans de restructuration des dettes avec les entreprises en question et si elles avaient remis environ les deux tiers de la dette et conclu des plans de restructuration d'une durée de 10 ans avec une période de carence de deux ans, avaient agi conformément au critère du créancier privé et fait usage de tous les moyens à leur disposition pour assurer le recouvrement des dettes.

(74) Considérant ce qui précède, la République hellénique estime qu'il n'y a pas de tolérance prolongée de sa part vis-à-vis des dettes d'Olympic Airlines.

3.3. **Aide d'État sous la forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers**

(75) Dans sa réponse, la République hellénique avance que les dispositions juridiques en question ne conduisent pas à la suppression des droits des créanciers d'Olympic Airways et Olympic Airlines concernant le recouvrement de leurs créances en droit national, mais simplement à une suspension de ces droits, ce qui, selon la jurisprudence nationale, est compatible avec le droit national (en particulier avec la constitution). Elles font ensuite remarquer que l'État (y compris toutes les agences de l'État qui pourraient conférer des avantages au moyen de ressources d'État) est expressément exclu du champ d'application de cette protection à l'égard des créanciers. Par conséquent, il ne peut selon elles y avoir d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Il n'y aurait aide d'État que si l'État grec avait garanti le paiement des dettes d'Olympic Airways Services et/ou d'Olympic Airlines aux créanciers ou s'il avait effectué des paiements au nom de ces entreprises au bénéfice de fournisseurs et/ou créanciers.

([1]) C-480/98, *Espagne/Commission* (Magefesa), Recueil 2000, p. I-8717; et C-276/02, Espagne/Commission, Recueil 2004, p. 1-8091.
([2]) Voir note 23 de bas de page.
([3]) T-36/99, *Lenzing AG/Commission*, points 131, 136, 138 et 146, Recueil 2004, p. II-3597.
([4]) Affaire C-276/02, *Espagne/Commission*.

▼B

(76) La République hellénique ne conteste pas que cette disposition s'applique spécifiquement à Olympic Airways Services et Olympic Airlines. Cependant, le caractère spécifique de ces dispositions ne suffit pas en lui-même à constituer une infraction à l'article 87 du traité CE puisque l'article 22 de la loi nº 3404/2005 ne confère aucun avantage économique.

(77) Selon la Grèce, pour qu'il y ait aide d'État au sens de l'article 87 du traité CE, il est indispensable que des ressources d'État soient réellement transférées ([1]). La protection à l'égard des créanciers octroyée du 17 octobre 2005 au 28 février 2006 puis, à la suite de prolongations du délai initial, successivement au 31 octobre 2006, au 31 octobre 2007 et au 31 octobre 2008 pour Olympic Airways Services et Olympic Airlines, ne concerne que les dettes envers des créanciers privés.

(78) L'État grec a été exclu du champ d'application de cette disposition précisément afin d'assurer le respect des prescriptions du droit communautaire en matière d'aides d'État, comme l'indique le rapport explicatif qui accompagne la loi.

(79) La République hellénique souligne que le seul cas dans lequel il pourrait y avoir une aide d'État en raison d'une protection spéciale à l'égard de créanciers privés serait celui où l'État grec garantirait le paiement des dettes d'Olympic Airways Services et d'Olympic Airlines à leurs créanciers ou bien effectuerait des paiements au nom de ces entreprises à destination de leurs fournisseurs et/ou créanciers.

4. OBSERVATIONS DES TIERS

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Les observations d'Olympic Airlines s'inscrivaient dans le droit fil de la réponse donnée par la République hellénique en date du 11 février 2008.

(81) En ce qui concerne la sous-location d'aéronefs auprès de l'État grec et d'Olympic Airways, Olympic Airlines est d'avis que ces deux entités ont agi d'une façon absolument conforme au critère de l'investisseur privé et qu'elle-même n'a bénéficié d'aucun traitement de faveur. En outre, elle avance que les paiements pour la location d'aéronefs effectués par Olympic Airlines au profit d'Olympic Airways comme de l'État grec sont de façon générale conformes aux taux courants du marché.

(82) Olympic Airlines a également fait référence à la distinction qui devrait être opérée entre le cas d'une location-financement et celui d'une location simple.

Contrats de location-financement

(83) Le choix de l'État grec de sous-louer les aéronefs à des prix inférieurs à ceux de la location-financement payés dans le cadre du bail principal ne constituait pas nécessairement une aide illégale à Olympic Airlines. La différence de niveau entre les prix est justifiée premièrement par la différence de nature entre les deux types de location, et deuxièmement par le fait que les paiements effectués dans le contexte de locations simples sont le reflet des prix du marché pour la location d'aéronefs similaires au moment, critique, où les contrats ont été conclus.

([1]) Affaire C-248/84, *Allemagne/Commission*, point 17, Recueil 1987, p. 4013.

▼B

(84) En termes simples, le preneur acquiert le droit d'escompter acquérir la propriété de l'aéronef à la fin du contrat de location-financement, ce qui n'est pas le cas lors d'une location simple. Par conséquent, le paiement dû au titre d'un contrat de location-financement correspond au montant de la mensualité due pour rembourser la valeur de l'aéronef de telle sorte que le locataire soit propriétaire de l'aéronef à la fin du contrat. En l'espèce, les versements mensuels effectués par l'État grec au profit des bailleurs pour l'aéronef cesseront en 2011, puisque les appareils seront alors devenus sa propriété à part entière.

Contrats de location simple

(85) Olympic Airlines a indiqué que tous les contrats de sous-location simple d'aéronefs auprès d'Olympic Airways avaient désormais pris fin.

(86) Les contrats de location simple conclus entre Olympic Airways et Olympic Airlines pour la durée pendant laquelle ils ont été en vigueur (c'est-à-dire jusqu'à ce que la seconde se substitue à la première dans les baux principaux) l'avaient été aux prix courants du marché, comme indiqué ci-dessus. Par conséquent, il n'y avait pas d'aide d'État déguisée. Olympic Airlines a répété qu'elle ne bénéficiait d'aucun traitement de faveur au titre desdits contrats de sous-location simple étant donné que le montant du paiement convenu au moment de la conclusion des contrats (11 décembre 2003) était conforme aux taux du marché, comme en atteste le rapport *Aviation Economics* mentionné précédemment. Ensuite, Olympic Airlines a conclu directement des contrats de location avec les bailleurs initiaux (en 2005 dans certains cas, en 2007 dans d'autres) aux taux en vigueur sur le marché.

(87) De plus, le seul contrat de location simple qui avait été conclu entre Olympic Airways et Olympic Airlines en 2003 et qui est resté en vigueur jusqu'il y a quelques jours, qui concernait un appareil de type A300-600, avait été, comme tous les autres contrats, conclu aux taux en vigueur sur le marché. Ce contrat a désormais pris fin.

(88) La décision d'Olympic Airways de sous-louer lesdits appareils à Olympic Airlines était imposée par les circonstances et était conforme au comportement qu'aurait eu un investisseur privé se trouvant dans la même situation. Sans cela, Olympic Airways aurait dû payer d'énormes indemnités au bailleur des appareils et n'aurait plus pu utiliser ces derniers puisque les services de transport aérien ont été supprimés de la liste de ses objectifs commerciaux en décembre 2003.

(89) Il y a lieu de noter que, selon le contrat de location conclu avec les bailleurs initiaux, le paiement des mensualités demeurait obligatoire, que les appareils soient ou non utilisés par Olympic Airways. Vu ces circonstances, la décision prise par Olympic Airways de tirer des revenus des aéronefs et de réduire ses pertes en les sous-louant à Olympic Airlines était pleinement justifiée du point de vue commercial et répondait au critère de l'investisseur privé. De plus, en concluant ces contrats de sous-location, Olympic Airways se libérait des coûts de surveillance et de maintenance des appareils. Elle tirait aussi profit des services d'assistance en escale et de maintenance qu'elle fournissait à Olympic Airlines pour ces appareils.

▼B

(90) En ce qui concerne les dettes et la situation financière actuelle d'Olympic Airlines, l'entreprise a confirmé les informations fournies par la République hellénique.

(91) En ce qui concerne l'allégation d'aide d'État à Olympic Airlines au moyen de la protection spéciale à l'égard des créanciers, l'entreprise est d'avis que l'article 22 de la loi nº 3404/2005 n'apporte pas d'avantage financier à Olympic Airlines.

(92) En conclusion, Olympic Airlines estime qu'après avoir pris ces observations en considération, la Commission n'aura plus de doute sur les questions examinées.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Les observations transmises par Olympic Airways Services concernaient avant tout les procédures d'arbitrage et les sentences. Ces éléments sont exclus du champ d'application de la présente décision ([1]). Sur les autres questions qui font l'objet de la présente décision, les observations d'Olympic Airways s'inscrivaient dans le droit fil des observations transmises par Olympic Airlines et de la réponse donnée par la République hellénique en date du 11 février 2008.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines est une entreprise concurrente d'Olympic Airlines; dans ses observations, elle a souhaité aborder en particulier la question des sentences arbitrales. Aegean Airlines a aussi fait observer que le marché grec de l'aviation représente 35 millions de passagers et que plus de 150 compagnies aériennes y sont actives; Olympic Airlines détient une part de marché de 17 %, ce qui ne représente pas en soi une part «essentielle» du marché. Selon Aegean Airlines, le marché grec de l'aviation a besoin d'une régulation équitable, d'une l'égalité de traitement et de l'absence de subventions, coûts ou droits pour un participant en particulier.

4.4. **HATTA**

(95) L'*Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies* (HATTA) représente plus de 1 500 agences de voyage et voyagistes grecs. Elle est très préoccupée par l'avenir d'Olympic Airlines et les conséquences possibles sur le secteur grec du tourisme.

(96) L'HATTA est d'avis qu'Olympic Airlines devrait devenir une entreprise entièrement privée qui opérerait sur un pied d'égalité avec les autres transporteurs nationaux et communautaires. L'HATTA souhaite aussi souligner l'ampleur des conséquences potentielles de la faillite d'Olympic Airlines sur l'économie grecque, ce qui d'après elle rend cette affaire plus politique que juridique.

(97) Étant donné que le tourisme représente 18 % du PIB de la Grèce, si Olympic Airlines venait à disparaître, l'HATTA estime que l'intérêt commercial ne serait pas suffisant pour permettre de remplacer l'ensemble des vols qui seraient perdus. L'enjeu est non seulement l'avenir d'une entreprise publique, mais aussi l'avenir et la stabilité d'un secteur dont l'économie grecque dépend en grande partie.

([1]) Voir considérant 8 ci-dessus.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair déclare n'exploiter actuellement aucune liaison vers ou au départ de la Grèce, bien qu'elle assure des vols vers des destinations touristiques moins populaires auprès des voyageurs d'Europe occidentale telles que Riga en Lettonie, Kaunas en Lituanie et Constanta en Roumanie. L'absence de l'entreprise sur le marché grec est due, selon elle, au maintien artificiel d'Olympic Airlines et d'Olympic Airways Services au moyen d'aides d'État. Si ces aides d'État disparaissaient, Ryanair serait dans une position bien plus favorable pour devenir, avec la flotte dont elle dispose, un concurrent d'Olympic Airlines sur plusieurs liaisons nationales et internationales vers et au départ de la Grèce. Ryanair affirme donc non seulement être une partie intéressée, mais aussi voir sa position sur le marché fortement influencée par les aides d'État en faveur d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Selon Ryanair, l'enquête au titre de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, devrait avoir été lancée plus tôt et doit être conclue sans retard, bien avant la fin de la période de 18 mois. Ryanair rappelle les nombreuses actions en matière d'aides d'État entreprises depuis 1994 par la Commission concernant Olympic Airways. Ryanair affirme que si, en apparence, ces diverses actions et enquêtes concernent des formes et cas distincts d'aide d'État, en réalité toutes les mesures d'aide sont liées entre elles. Elles attestent un effort systématique, et couronné de succès jusqu'ici, de la part des autorités grecques pour retarder l'ensemble de la procédure en réassemblant constamment des aides anciennes et plus récentes sous de nouvelles formes, puis en contestant par tous les moyens à leur disposition que ces mesures constituent une aide d'État illégale. Les liens étroits entre les différentes formes d'aide d'État octroyées par divers moyens pendant de nombreuses années ressortent aussi clairement de l'exposé de la Commission.

(100) Selon Ryanair, à en juger par le passé, les informations financières détaillées demandées par la Commission seront incomplètes et/ou arriveront en retard; la Commission adoptera finalement une décision négative ordonnant un remboursement, dont les autorités grecques feront appel tout en l'ignorant et, avant que les juridictions communautaires n'aient confirmé la décision de la Commission et constaté que la Grèce n'a pas respecté ses obligations, tout ou partie de l'aide d'État en question se sera changée en aides illégales d'un nouveau type en faveur d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair affirme que la Commission a le pouvoir et le devoir d'accélérer fortement la procédure. Selon elle, il serait scandaleux que l'examen formel finalement lancé par la Commission dure, voire dépasse, les 18 mois prévus par l'article 7, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE [1] (ci-après «le règlement de procédure»). Cette approche formaliste ne ferait que récompenser les tactiques de retardement des autorités grecques et constituerait un précédent sur lequel d'autres pourraient prendre exemple. Les informations fournies quant aux montants de l'aide sont incomplètes parce que des données clés qualifiées de «confidentielles» par les autorités grecques n'ont pas été correctement communiquées.

[1] JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

▼B

(102) Selon Ryanair, rien ne justifie de traiter certaines informations concernant les montants de l'aide et leur calcul comme confidentielles. Leur divulgation ne conférerait aucun avantage concurrentiel aux concurrents ou à d'autres parties, mais les aiderait à répondre à l'invitation de la Commission par des arguments plus concrets, à fournir des données comparatives et à révéler, dans les machinations d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services, des failles qui pourraient échapper à l'examen de la Commission.

(103) En ce qui concerne la tolérance des dettes fiscales et de sécurité sociale depuis décembre 2004, Ryanair souligne que les chiffres indicatifs relatifs aux pertes d'Olympic Airways Services montrent la gravité de l'affaire.

(104) En ce qui concerne la protection spéciale à l'égard des créanciers, Ryanair demande instamment à la Commission de préciser en particulier les droits à indemnisation que les parties privées tireront de cette violation des règles en matière d'aides d'État.

5. COMMENTAIRE DE LA GRÈCE SUR LES OBSERVATIONS DES TIERS

(105) La République hellénique s'est déclarée complètement d'accord avec les observations formulées par Olympic Airways Services, Olympic Airlines et l'HATTA. Cependant, par rapport aux observations d'Aegean Airlines et de Ryanair, la République hellénique conteste les observations formulées, qui, selon elle, n'ont en substance apporté aucune information ou documentation nouvelle ou cruciale à l'enquête.

(106) En ce qui concerne les observations d'Aegean Airlines, la République hellénique souligne que cette entreprise a beaucoup de succès sur le marché grec depuis une dizaine d'années, et que ce succès profite en fin de compte au consommateur final (le passager), ce qui prouve les avantages de la concurrence. L'existence d'une concurrence dans le secteur du transport aérien constitue la position principale défendue par le gouvernement grec, et son objectif principal.

(107) Les autorités grecques mettent en évidence ce qu'elles considèrent comme une contradiction dans les commentaires d'Aegean Airlines: celle-ci présente sa principale concurrente, Olympic Airlines, à la fois comme ayant une activité importante et comme étant remplaçable. Selon la République hellénique, cette appréciation est fondée sur l'hypothèse que la part de marché d'Olympic Airways correspondrait à un faible pourcentage du total des transferts de voyageurs vers et au départ des aéroports grecs; les autorités grecques contestent cette appréciation.

(108) Le but principal du gouvernement grec est d'assurer que des services de transport aérien vers les îles et les régions périphériques du pays soient assurés sans obstacles, en ayant recours si nécessaire aux dispositions spéciales en matière de fourniture de services publics (obligations de service public ou OSP). Elles signalent qu'à ce jour, Aegean Airlines n'a participé à aucun appel d'offres lancé par l'Administration de l'aviation civile dans le cadre d'OSP.

(109) Les autorités grecques critiquent l'utilisation du terme «Olympic Airways Group» par Aegean Airlines: selon l'État, ce terme est incorrect car Olympic Airways Services ne participe pas au capital social ni à la gestion d'Olympic Airlines, ne contrôle pas les décisions de l'assemblée générale de cette dernière et n'a pas le pouvoir de nommer des membres de son conseil

▼B

d'administration. En particulier, les deux entreprises ne constituent pas une unité financière commune, car aucune des deux n'influence la politique financière de l'autre et elles n'ont pas d'intérêt commun; au contraire, leurs relations d'affaires sont entretenues strictement dans les conditions du marché.

(110) En ce qui concerne la situation financière d'Olympic Airways, la République hellénique observe qu'Aegean Airlines n'a présenté aucune information prouvant que l'exploitation courante d'Olympic Airways est assurée grâce à des aides d'État.

(111) Selon la République hellénique, Ryanair ne peut pas être considérée comme une «partie intéressée» en l'espèce. La raison en est que Ryanair n'exploite pas de vols vers ou au départ de la Grèce; elle ne peut donc pas affirmer qu'elle est touchée d'une manière ou d'une autre par l'octroi présumé d'aides d'État à Olympic Airlines et Olympic Airways.

(112) Selon la Grèce, l'affirmation de Ryanair selon laquelle elle n'opère pas de vols vers et au départ de la Grèce en raison d'avantages concurrentiels consentis de longue date à Olympic Airways et Olympic Airlines par le gouvernement grec n'est pas étayée par les faits. Les autorités grecques rappellent que d'autres compagnies aériennes à bas coûts sont actives sur le marché grec: «Easy JET», «Aer Lingus», «Air Berlin», «Sky Europe», «Germanwings» et «Virgin Express», «Easy JET» ([1]) et «Germanwings» ([2]) effectuent des vols quotidiens vers et au départ de l'aéroport international d'Athènes et assurent aussi des liaisons vers et au départ d'autres aéroports grecs importants. De la même manière, «Air Berlin» effectue des vols vers quinze aéroports ([3]) du pays au total, avec (plusieurs) vols quotidiens au départ et à destination de l'aéroport international d'Athènes.

(113) Par ailleurs, il n'existe pas d'obstacle à l'entrée de Ryanair sur le marché grec en raison d'avantages présumés en faveur d'Olympic Airlines, étant donné que les deux entreprises offrent leurs services sur la base de deux modèles commerciaux totalement différents. Comme le montre clairement l'entrée sur le marché grec des compagnies aériennes à bas coûts susmentionnées, l'activité d'Olympic Airlines et d'Aegean n'empêcherait pas et n'influencerait pas l'entrée de Ryanair; il n'y a pas non plus de problème de restriction du nombre de créneaux sur les aéroports grecs.

(114) Les autorités grecques jugent donc étrange que Ryanair affirme être incapable d'exploiter des vols sur le marché grec en raison d'une distorsion présumée de concurrence, puisque tous les transporteurs susmentionnés, dont beaucoup sont plus petits et plus chers que Ryanair, sont entrés avec succès sur ce marché.

(115) La République hellénique résume comme suit les principales opinions des entreprises susmentionnées:

5.1. **En ce qui concerne les dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services**

(116) À compter du 11 février 2008, les dossiers fiscaux et sociaux mis à jour d'Olympic Airways Services ont déjà été étayés par des preuves. En ce qui concerne les dettes plus anciennes d'Olympic Airways vis-à-vis de l'administration de la sécurité sociale, un

([1]) EasyJet assure des liaisons avec Athènes, Corfou, Mykonos, Rhodes, Heraklion et Thessalonique (voir http://www.easyjet.com).
([2]) Germanwings assure des liaisons avec Athènes, Corfou, Kavala, Mykonos, Rhodes, Heraklion et Thessalonique (voir http://www.aia.gr).
([3]) Air Berlin assure des liaisons avec Athènes, Corfou, Kavala, Mykonos, Rhodes, Heraklion, Thessalonique, Volos, Preveza, Zante, Santorin, Kos, Samos, Karpathos, Lesbos (voir http//www.aia.gr).

▼B

ajustement a été réalisé afin que ces dettes soient remboursées par mensualités, selon les dispositions générales de la loi nº 3518/2006, applicables à toutes les entreprises et personnes physiques grecques ([1]).

(117) Par conséquent, d'après la Grèce, il ne peut y avoir de «tolérance» et encore moins de «tolérance perpétuelle» de la part du gouvernement grec vis-à-vis du non-paiement des dettes d'Olympic Airways.

5.2. **En ce qui concerne l'aide d'État présumée à Olympic Airlines**

5.2.1. *Aide d'État au moyen de sous-locations d'aéronefs*

(118) La Grèce approuve la déclaration d'Olympic Airlines selon laquelle celle-ci disposait du potentiel financier nécessaire pour conclure des contrats de location simple directement sur le marché. Pour preuve, immédiatement après la fin de chaque contrat de location simple, certains des bailleurs initiaux des contrats principaux ont signé un contrat directement avec Olympic Airlines aux taux courants du marché, sans passer par Olympic Airways.

(119) De son côté, Olympic Airways, en sélectionnant Olympic Airlines, a agi comme l'aurait fait tout autre investisseur privé dans la même situation. D'une part, elle a réussi à réduire ses pertes mensuelles de la meilleure façon possible et, d'autre part, elle a fait en sorte que les pertes en question soient limitées dans le temps, étant donné l'intention déclarée d'Olympic Airlines de renégocier et de reprendre elle-même les contrats de location principaux.

(120) Olympic Airlines n'a pas été favorisée non plus dans le cas de la sous-location de quatre contrats de location-financement d'Airbus A340-300 auprès du gouvernement grec, étant donné que ces contrats ont été établis au prix du marché. À ce propos, il convient de mentionner que les montants payés au titre de la location par Olympic Airlines pour les contrats de location simple ne peuvent être comparés qu'avec les montants correspondants pour une location simple qui étaient d'usage sur le marché au même moment, et non avec les montants pour une location-financement, comme l'avait fait, à tort, la Commission.

5.2.2. *Aide d'État au moyen des dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airlines*

(121) La République hellénique fait remarquer qu'il n'existe pas de «tolérance perpétuelle» vis-à-vis des arriérés de paiement de cette compagnie.

5.3. **En ce qui concerne la protection spéciale à l'égard des créanciers**

(122) Les dispositions de la loi nº 3404/05 impliquent une suspension plutôt qu'une suppression des droits des créanciers d'Olympic Airways et d'Olympic Airlines concernant le recouvrement des créances. Cela est compatible avec la législation grecque.

(123) La protection vis-à-vis des créanciers qui avait été conférée à Olympic Airlines et Olympic Airways ne concerne que les dettes envers des personnes privées et non les dettes vis-à-vis de l'État, c'est-à-dire du gouvernement grec. Par conséquent, il ne peut y avoir d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

([1]) Les dispositions de la loi nº 3518/2006 figurent dans la réponse de la République hellénique du 11 février 2008, point 75.

▼B

6. RÉSULTATS DE L'EXPERTISE DEMANDÉE PAR LA COMMISSION

(124) Avant que la Commission ne puisse se lancer dans l'évaluation des éléments soulevés lors de l'ouverture de la procédure et dans celle des informations fournies par la Grèce et les tiers, il était nécessaire d'examiner la situation économique et financière actuelle d'Olympic Airways Services et d'Olympic Airlines.

(125) À cette fin, la Commission a recouru aux services d'un expert indépendant (Moore Stephens) afin d'effectuer une étude du financement et des activités des deux entreprises dans le but de déterminer leur évolution depuis la décision de 2005 de la Commission.

(126) Les experts de Moore Stephens (ci-après «les experts») ont mené leur étude à Athènes entre le 1er et le 15 juillet 2008. Lors de la réalisation de cette étude, ils ont bénéficié du concours des autorités grecques, d'Olympic Airways Services et d'Olympic Airlines ainsi que de leurs conseillers.

6.1. En ce qui concerne les dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services

(127) Pour ce qui est de la tolérance à l'égard du non-paiement d'impôts (y compris des surtaxes et amendes), les experts ont déterminé (sur la base d'une évaluation des dettes totales par les autorités fiscales fournie le 17 juin 2008) que la somme due par Olympic Airways Services est de […]* millions d'EUR. Le solde au 31 mai 2008 représente les soldes cumulés à cette date qui, sauf mention contraire, incluent les montants qui trouvent leur origine avant le 31 décembre 2004. Le montant est obtenu après avoir déduit […]* millions d'EUR en rapport avec les sentences arbitrales, soit ([…]* millions d'EUR – […]* millions d'EUR). Les dettes incluent:

— impôts sur le revenu, TVA, droits de timbre et retenues à la sourceexigibles [1]; droit sur le transport de passagers pour le développement del'aéroport («Spatosimo»),

— frais de stationnement et d'assistance pour les aéroports autres que l'aéroportinternational d'Athènes (AIA),

— remboursements du prêt ABN effectués par l'État grec au nom d'OlympicAirways Services.

(128) Les experts observent que ce montant a fait l'objet d'un recours en justice intenté par Olympic Airways Services. Le tribunal a rendu une décision de suspension de la dette dans l'attente d'un jugement final. Cette suspension a été ordonnée en application du cadre légal général en matière de demandes de redressement provisoire, qui peut être invoqué par tout particulier ou entreprise ayant un contentieux avec l'État grec. Le montant déduit au titre de la sentence arbitrale représente la part du solde total qui n'a pas été remise en cause par Olympic Airways Services.

(129) Les surtaxes incluses dans le montant de […]* millions d'EUR concernent la période allant jusqu'en juin 2008.

(130) Les retenues à la source courantes (relatives en majorité à l'impôt sur le revenu des salariés) pour la période de mai 2007 à mai 2008 se montent à quelque […]* millions d'EUR, tandis que les

[1] Comprend les retenues à la source autres que celles qui sont dues pour les périodes mentionnées dans le tableau ci-dessous.

▼B

retenues à la source courantes (impôt sur le revenu des salariés) concernant le personnel détaché à Olympic Aviation entre décembre 2006 et mai 2008 équivalent à quelque […]* millions d'EUR.

(131) En ce qui concerne la tolérance des dettes de sécurité sociale, celles-ci se montent à quelque […]* millions d'EUR pour la période allant jusqu'à octobre 2006, en tenant compte du paiement de […]* millions d'EUR par l'État grec en septembre 2007 à partir des fonds reçus à la suite des sentences arbitrales. Le montant de […]* millions d'EUR (surtaxes et amendes comprises) est ce qu'il reste (en juillet 2008) à payer en mensualités par Olympic Airways Services conformément au cadre général instauré par la loi nº 3518/2006. L'administration de la sécurité sociale (IKA) a accepté un dépôt de […]* millions d'EUR d'Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) D'autres dettes de sécurité sociale pour la période de novembre 2006 à mai 2008, d'un montant de […]* pour Olympic Airways Services et […]* millions d'EUR pour les personnes détachées à Olympic Aviation, ont aussi été constatées.

(135) Malgré tout ce qui précède, la Commission note qu'Olympic Airways Services avait obtenu de l'IKA la confirmation que ses dettes n'étaient pas en retard de paiement. Les conclusions des experts peuvent être résumées comme suit:

(en Mio EUR)

	Solde
Évaluation des dettes totales par les autorités fiscales, fournie le 17 juin 2008 (suspendues)	[…]*
Retenues à la source courantes, mai 2007 - mai 2008 (principalement impôt sur le revenu des salariés)	[…]*
Retenues à la source courantes, décembre 2006 - mai 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Dettes de sécurité sociale jusqu'en octobre 2006	[…]*
Dettes de sécurité sociale novembre 2006 - mai 2008	[…]*
Dettes de sécurité sociale novembre 2006 - mai 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Dettes d'Olympic Airways Services envers l'État en juin 2008 (hors dettes suspendues)	[…]*
Dette totale d'Olympic Airways Services envers l'État en juin 2008	[…]*

(136) Les experts concluent que, puisqu'Olympic Airways Services a utilisé quelque […]* liés aux sentences arbitrales pour honorer en partie ses dettes fiscales et de sécurité sociale [paiement de […]* millions d'EUR aux autorités fiscales et de […]* millions d'EUR à l'IKA], si la Commission concluait que la tolérance constante

▼B

de l'État envers Olympic Airways Services depuis 2005 constitue une aide d'État, Olympic Airways Services serait incapable de rembourser cette aide d'État étant donné son résultat d'exploitation et sa situation financière actuels.

6.2. **En ce qui concerne l'aide d'État présumée à Olympic Airlines**

6.2.1. *Aide d'État au moyen de sous-locations d'aéronefs*

(137) Les experts notent qu'un montant de […]* millions d'EUR est dû à l'État grec en rapport avec les locations d'aéronefs, et que le montant en question au 31 mai 2005 était de […]* EUR, ce qui signifie que durant la période couverte par la présente décision, Olympic Airlines a accumulé une dette de […]* millions d'EUR envers l'État en rapport avec la location d'aéronefs. Le montant dû est d'environ […]* millions d'EUR par mois pour […]* et de […]* millions d'EUR par mois pour les réserves destinées à la maintenance. Environ […]* millions d'EUR ont été payés au cours de la période de 36 mois, ce qui représente quelque 6 mois de paiements. Aucun paiement n'a été effectué en 2007, ni en 2008.

6.2.2. *Aide d'État au moyen des dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airlines*

(138) Les arriérés de paiement liés aux droits sur le transport de passagers pour le développement de l'aéroport (Spatosimo) se montent, selon les autorités fiscales, à […]* millions d'EUR. Le total payable au 31 mai 2008 était de […]* millions d'EUR. Sur ce montant, […]* millions d'EUR sont payables par mensualités jusqu'en 2012 et n'ont pas été considérés comme arriérés de paiement. Sur le solde restant de […]* millions d'EUR, […]* millions d'EUR font l'objet d'un recours en justice par Olympic Airlines. Le tribunal a rendu une décision de suspension de cette partie de la dette dans l'attente d'un jugement final.

(139) Les experts ont indiqué qu'un montant de […]* EUR était dû à Olympic Airways Services et Olympic Aviation pour des services reçus au titre de divers contrats de services d'assistance en escale et de maintenance.

(140) Une autre somme de […]* millions d'EUR pour les taxes d'atterrissage et de stationnement, due à l'Administration de l'aviation civile grecque, a également été constatée.

(en Mio EUR)

		Solde
Arriérés de paiement pour locations d'aéronefs	[…]*	[…]*
Paiements dus pour des locations	[…]*	[…]*
Montants dus au titre de la réserve pour la maintenance	[…]*	[…]*
Intérêts sur les locations et réserve pour la maintenance	[…]*	[…]*
Différence entre baux principaux et sous-contrats de location	[…]*	[…]*
Spatosimo (droit sur le transport de passagers pour le développement de l'aéroport — total dû de 98 millions d'EUR, dont 59,9 millions d'EUR font l'objet d'une suspension judiciaire)	[…]*	[…]*
Montants dus à d'autres entités	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Taxes d'atterrissage et de stationnement (excepté AIA)	[…]*	[…]*

▼B

(en Mio EUR)

		Solde
Dettes d'Olympic Airlines envers l'État en juin 2008 (hors dettes suspendues)	[…]*	[…]*
Estimation du total des dettes d'Olympic Airlines envers l'État en juin 2008	[…]*	[…]*

6.3. **En ce qui concerne la protection spéciale à l'égard des créanciers**

(141) Les experts confirment que la protection spéciale à l'égard des créanciers a été prolongée jusqu'au 31 octobre 2008 par l'article 21 de la loi nº 3607/2007.

7. ÉVALUATION DE L'AIDE

7.1. **Base juridique de l'appréciation**

(142) En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, «sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(143) La notion d'aide d'État s'applique à tout avantage accordé de manière directe ou indirecte, financé sur des ressources publiques, accordé par l'État lui-même ou par un organisme intermédiaire agissant en vertu de compétences qui lui ont été conférées.

(144) Les critères fixés à l'article 87, paragraphe 1, du traité CE sont cumulatifs. Par conséquent, pour qu'il soit établi que les mesures notifiées constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, toutes les conditions suivantes doivent être remplies. Ces conditions sont que le soutien financier:

— soit accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État,

— favorise certaines entreprises ou certaines productions,

— fausse ou menace de fausser la concurrence,

— ait une incidence sur les échanges entre États membres.

(145) La présente décision ne concerne que l'aide octroyée depuis la période prise en considération par la décision de 2005.

7.2. **Existence d'une aide**

(146) La Commission a procédé à une analyse détaillée et approfondie des observations reçues au cours de l'ouverture de la procédure, ainsi que des observations présentées par la Grèce et de l'expertise consacrée aux comptes et aux activités d'Olympic Airways Services et d'Olympic Airlines. Elle a décidé de développer son appréciation de l'existence d'une aide en trois chapitres principaux:

— aide d'État potentielle à Olympic Airways Services sous la forme d'une tolérance de dettes fiscales et de sécurité sociale depuis décembre 2004 ([1]),

([1]) Voir note 5 de bas de page.

▼B

— aide d'État potentielle à Olympic Airlines sous la forme de paiements pour la location d'aéronefs et de non-recouvrement de créances (y compris des dettes fiscales et de sécurité sociale) depuis mai 2005 ([1]),

— aide d'État potentielle octroyée à Olympic Airways Services et à Olympic Airlines sous la forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers.

7.2.1. *Aide d'État à Olympic Airways Services sous forme de tolérance de dettes*

(147) Comme il a été démontré par l'expert de la Commission, depuis la date d'adoption de la décision de 2005, Olympic Airways Services a reporté le paiement de montants dus à l'État, et ses dettes fiscales et de sécurité sociale vis-à-vis de l'État ont augmenté.

(148) La situation difficile d'Olympic Airways Services en matière de dettes fiscales et de sécurité sociale a été décrite plus haut. Les dettes fiscales et de sécurité sociale d'Olympic Airways Services prises en considération dans la décision de 2005 étaient déjà importantes; leur montant était de 627 millions d'EUR, dont environ 431 millions d'EUR d'impôts impayés et 196 millions d'EUR de cotisations à l'IKA impayées.

(149) En ce qui concerne les dettes fiscales, et nonobstant un paiement «de compensation» de […]* millions d'EUR effectué à la suite des sentences arbitrales, on estime que la dette fiscale totale en juin 2005, telle qu'exposée dans le tableau sous le point 135 ci-dessus, est désormais de l'ordre de […]* millions d'EUR. Ce report de paiement d'impôts d'au moins […]* millions d'EUR est imputable à l'État.

(150) Olympic Airways Services a fait valoir que la somme de […]* millions d'EUR au titre de dettes fiscales est suspendue, ce qui signifie que l'entreprise est «en ordre»; cela ne tient pas compte du fait que, si une partie de ses dettes fiscales envers l'État peut avoir été reportée, ce report ne remet pas la somme en question. S'il est vrai qu'un tribunal grec pourrait ajuster ce chiffre à la baisse, la Commission tire néanmoins la conclusion que l'ordre de grandeur de la somme due par Olympic Airways Services à l'État dans le domaine fiscal ne changera pas beaucoup. Indépendamment de cette hypothèse, la Commission peut conclure que la somme due par Olympic Airways Services à l'État au titre de dettes fiscales est de l'ordre de […]* millions d'EUR.

(151) En ce qui concerne l'accroissement des dettes fiscales d'Olympic Airways Services, c'est l'État lui-même, par l'intermédiaire de l'administration fiscale, qui tolère le report et le non-paiement permanents de divers impôts et taxes dus par Olympic Airways Services.

(152) La situation en matière de cotisations de sécurité sociale est similaire. Les dettes de sécurité sociale, qui étaient de […]* selon la décision de 2005, ont à présent augmenté pour atteindre […]* millions d'EUR, comme indiqué dans le tableau sous

([1]) Voir note 6 de bas de page.

▼B

le considérant 135 ci-dessus, malgré le paiement, le 27 septembre 2007, d'un montant unique de […]* millions d'EUR au titre des sentences arbitrales.

(153) En ce qui concerne les cotisations de sécurité sociale, la caisse chargée de les collecter (l'IKA) est un organisme public institué par la législation grecque [1], qui a pour mission de gérer le système de sécurité sociale sous le contrôle de l'État et de percevoir les contributions sociales obligatoires. Elle a le droit [2], mais non l'obligation, de conclure des accords de règlement en cas de paiement tardif des dettes de sécurité sociale. L'augmentation incessante des dettes de sécurité sociale d'Olympic Airways Services envers l'État est donc clairement imputable à ce dernier.

(154) Les administrations fiscale et de la sécurité sociale sont des ressources d'État; une tolérance de leur part implique donc un transfert de ressources d'État.

(155) Cette tolérance donne un avantage à Olympic Airways Services. La tolérance de la part de l'État permet le report du paiement de charges que l'entreprise devrait normalement payer en temps voulu, ce qui représente pour le bénéficiaire une source de capital d'exploitation. Olympic Airways Services enregistre des pertes et est endettée de façon chronique; ce report ne peut donc pas être considéré comme un comportement normal ou habituel d'un créancier en économie de marché; il est systématique et, étant donné la situation financière périlleuse d'Olympic Airways Services telle qu'elle a été démontrée par l'expert de la Commission, il n'est pas réaliste d'imaginer qu'Olympic Airways soit un jour en position de rembourser ces montants à l'État. Cette tolérance a une incidence sur les échanges entre États membres et fausse la concurrence étant donné que les marchés concernés sont entièrement libéralisés.

(156) La Commission doit donc conclure que la tolérance de l'État en ce qui concerne le non-paiement des dettes fiscales et de sécurité sociale impayées et croissantes d'Olympic Airways Services constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, octroyée à Olympic Airways Services. Cette aide n'a jamais été notifiée à la Commission et est donc illégale.

7.2.2. *Aide d'État à Olympic Airlines sous forme de tolérance de dettes*

(157) Comme l'expert de la Commission l'a constaté, depuis la période prise en considération dans la décision de 2005, Olympic Airlines a perdu de l'argent et accumulé de nouvelles dettes envers l'État.

(158) En ce qui concerne la location de 4 appareils de type A340, durant la période couverte par la présente enquête, les dettes d'Olympic Airlines envers l'État ont atteint […]* millions d'EUR, alors que le montant en question était de […]* EUR au 31 mai 2005. Cela signifie que, durant la période couverte par la présente décision, Olympic Airlines a accumulé une dette de […]* millions d'EUR envers l'État grec sous forme d'impayés pour la location d'aéronefs.

[1] Loi nº 1846/1951, article 11.
[2] Loi nº 2676/1999.

▼B

(159) Cependant, selon la Commission, ce montant ne rend pas intégralement compte des sommes qu'Olympic Airlines devait à l'État en rapport avec ces locations d'aéronefs. Comme établi dans la décision de 2005, à la suite de la reprise des baux principaux d'Olympic Airways, l'État payait un prix compris entre […]* EUR et […]* EUR par mois pour chaque appareil. Cependant, comme démontré par l'expert de la Commission, Olympic Airlines payait entre […]* USD et […]* USD. En acceptant ce montant inférieur, l'État «accepte» de perdre entre […]* EUR et […]* EUR par mois pour chaque aéronef, ce qui engendre une aide d'État supplémentaire d'un montant d'au moins 36 millions d'EUR, pouvant atteindre 50,4 millions d'EUR.

(160) En ce qui concerne les droits sur le transport de passagers pour le développement de l'aéroport (Spatosimo), la somme que l'entreprise doit désormais à l'État est de […]* millions d'EUR. Olympic Airlines a avancé que ce montant n'était pas dû entièrement, car quelque […]* millions d'EUR qui en faisaient partie ont fait l'objet d'une suspension par un juge dans l'attente d'une décision de justice. À cet égard, la Commission fait observer que cette suspension ne supprime pas la dette, mais en suspend simplement le paiement. La Commission peut donc conclure que la somme due par Olympic Airlines au titre du Spatosimo est comprise, en mai 2008, entre 38 millions d'EUR et 98 millions d'EUR.

(161) Une somme de 86,3 millions d'EUR est due par Olympic Airlines à deux entités parentes, Olympic Airways Services et Olympic Aviation. Au 31 mai 2005, le montant dû par Olympic Airlines à ces entreprises était de 2,6 millions d'EUR; cette somme a crû de façon spectaculaire durant les trois années suivantes, de sorte que, pour la période examinée dans la présente décision, les créances exigibles ont augmenté de 83,7 millions d'EUR. Une somme supplémentaire de 4,5 millions d'EUR est due à l'Administration grecque de l'aviation civile pour les taxes d'atterrissage et de stationnement dans les aéroports autres que l'AIA; Olympic Airlines a avancé que ce montant n'était pas dû puisque son paiement a été suspendu par un juge dans l'attente d'une décision de justice. Une fois de plus, la Commission fait observer que cette suspension ne supprime pas la dette, mais en suspend simplement le paiement.

(162) Toutes les dettes tolérées décrites ci-dessus, qui se montent à 326 millions d'EUR comme exposé dans le tableau sous le considérant 140 ci-dessus, concernent des ressources d'État puisqu'il s'agit de dettes dues à l'État, à des organismes d'État (Administration grecque de l'aviation civile) ou à des entreprises publiques (Olympic Airways Services et Olympic Aviation).

(163) En ce qui concerne l'imputabilité à l'État de la tolérance dont font preuve Olympic Airways Services et Olympic Aviation à l'égard d'Olympic Airlines, la Commission fait remarquer que l'imputabilité à l'État d'une mesure prise par une entreprise publique peut être déduite d'une série d'indicateurs en rapport avec les circonstances de l'affaire et le contexte dans lequel les mesures ont été prises.

(164) À cet égard, la Commission note que l'État détenait 100 % des parts des trois entreprises. En outre, tous les membres de la direction et des conseils d'administration de ces sociétés ont été nommés par l'État. Dans ces circonstances, il y a lieu de conclure que ces entreprises ont été sous le contrôle de l'État pendant toute la période des faits. La Grèce pouvait, de façon directe et indirecte (en tant que principal créancier d'Olympic Airways Services et d'Olympic Airlines) exercer une influence dominante sur toutes

▼B

ces entreprises. Finalement, cette tolérance est concomitante à la tolérance de l'État lui-même et des organismes publics. Les décisions d'Olympic Airways Services et d'Olympic Aviation visant à prolonger le crédit octroyé à Olympic Airlines et à laisser s'accumuler des dettes d'un montant de 86,3 millions d'EUR n'étaient pas en tant que telles les actes d'entreprises indépendantes, et sont donc imputables à l'État.

(165) Cette tolérance entraîne l'octroi d'un avantage à Olympic Airlines en la libérant des dettes qu'elle devrait supporter en son absence.

(166) La situation financière difficile d'Olympic Airlines a déjà été exposée en détail. En 2004, l'entreprise a fait état de pertes de 87,1 millions d'EUR; elle a continué à perdre de plus en plus d'argent au fil des ans et, en 2007, ses pertes étaient de […]* millions d'EUR. L'activité d'Olympic Airlines est largement cyclique, comme le montrent les flux de liquidités négatifs au cours des mois d'octobre à mars, compensés par des flux de liquidités positifs au cours des mois d'avril à septembre. Ce cycle se répète chaque année avec des pertes sans cesse plus importantes. Les rentrées de fonds nettes au cours des mois d'été ne compensent jamais entièrement les sorties nettes au cours des mois d'hiver, de sorte que la société perd de plus en plus d'argent. Elle ne peut subsister que grâce à la largesse de l'État. Il n'est vraiment pas sûr que l'entreprise telle qu'elle est structurée actuellement puisse un jour avoir une trésorerie positive. Il est donc clair que cette tolérance à son égard ne peut pas faire partie du comportement normal d'un créancier en économie de marché; elle est systématique et, étant donné la situation difficile d'Olympic Airlines, il est très peu probable que ces dettes soient un jour remboursées.

(167) La Commission constate aussi que les mesures en cause influent sur les échanges entre États et faussent ou menacent de fausser la concurrence sur le marché, étant donné qu'elles concernent un transporteur aérien communautaire. La Commission conclut donc que la tolérance permanente de la part de l'État, des organismes d'État et des entreprises publiques vis-à-vis des dettes fiscales et autres dettes d'exploitation d'Olympic Airlines constitue une aide d'État en faveur d'Olympic Airlines au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. Cette aide n'a jamais été notifiée à la Commission et est donc illégale.

7.2.3. *Aide d'État sous forme d'une protection spéciale à l'égard des créanciers*

(168) Selon la jurisprudence constante, la notion d'aide recouvre les avantages consentis par les autorités publiques qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui grèvent normalement le budget d'une entreprise ([1]). Il apparaît qu'un avantage important est accordé à Olympic Airways Services et à Olympic

([1]) Voir, entre autres, les arrêts rendus dans les affaires suivantes: C-30/59, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Haute autorité*, Recueil 1961, p. 1; C-387/92, *Banco Exterior de España*, point 13, Recueil 1994, p. I-877; C-241/94, *France/Commission*, point 34, Recueil 1996, p. I-4551; et C-256/97, *DM Transport*, point 19, Recueil 1999, p. I-3913.

▼B

Airlines au moyen de la protection spéciale et unique à l'égard des créanciers qui leur a été conférée par l'État grâce à une loi adoptée spécialement qui reporte l'exécution de tout jugement contre cette entreprise par tout créancier privé.

(169) Dans la présente affaire, la protection spéciale à l'égard des créanciers n'a été accordée qu'à Olympic Airways Services et Olympic Airlines; il s'agit donc d'une mesure sélective et spécifique au sens de l'article 87, paragraphe 1.

(170) Selon la jurisprudence constante, la notion d'aide est plus large que celle de subvention, parce qu'elle comprend non seulement des prestations positives, telles que les subventions elles-mêmes, mais également des interventions qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise et qui, sans être des subventions au sens strict du terme, sont de même nature et ont des effets identiques ([1]).

(171) L'expression «aide» au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité englobe nécessairement les avantages octroyés directement ou indirectement au moyen de ressources d'État, ou qui constituent une charge supplémentaire pour l'État ou pour les organismes désignés ou institués par lui dans ce but ([2]).

(172) Par analogie avec ce qu'a affirmé la Cour dans l'affaire *Ecotrade* ([3]) concernant l'article 4, point c), du traité CECA, plusieurs caractéristiques du régime de protection spéciale à l'égard des créanciers pourraient permettre d'établir l'existence d'une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

(173) Premièrement, il apparaît que la protection spéciale à l'égard des créanciers ne s'applique qu'à Olympic Airways Services et Olympic Airlines, deux entités publiques ayant des dettes particulièrement importantes envers certaines catégories de créanciers, principalement publics. En effet, comme il a été démontré dans la présente décision, Olympic Airlines doit quelque 86,3 millions d'EUR à Olympic Airways Services pour des services impayés.

(174) Il est par ailleurs incontestable que la protection spéciale à l'égard des créanciers met Olympic Airways Services et Olympic Airlines dans une situation plus favorable que d'autres, dans la mesure où elle leur permet de continuer à exercer des activités commerciales dans des circonstances où cela ne serait pas possible si les règles ordinaires en matière d'insolvabilité étaient appliquées, étant donné que selon ces règles, la protection des intérêts des créanciers est le facteur déterminant. Le fait que ces deux entreprises puissent poursuivre leurs activités entraîne une charge supplémentaire pour les autorités publiques, puisque des organismes publics figurent parmi les principaux créanciers de l'entreprise en difficulté, d'autant plus que, par définition, cette entreprise a des dettes considérables. En fait, étant donné la situation financière périlleuse d'Olympics et la protection spéciale à l'égard des créanciers, les entreprises privées ne voudront pas, en toute probabilité, faire des affaires avec Olympic Airlines et Olympic Airways Services dans des conditions commerciales normales, puisqu'il n'existe pas de possibilité réaliste de récupérer les sommes dues. De plus, étant donné les importantes dettes envers les créanciers publics (voir considérant 139), les entreprises publiques perdront des ressources à cause de

([1]) Affaire C-387/92, *Banco Exterior de España/Ayuntamiento de Valencia*, point 13, Recueil 1994, p. I-877; et affaire C-200/97, *Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA*, point 34, Recueil 1998, p. I-07907.

([2]) Affaires jointes C-52-97 à C-54/97, *Viscido et autres/Ente Poste Italiane*, point 13, Recueil 1998, p. I-2629.

([3]) Affaire C-200/97 (voir note 40 de bas de page).

▼B

la protection spéciale à l'égard des créanciers et, compte tenu du fait que l'aide d'État continue à Olympic Airlines et Olympic Airways Services ne peut qu'être due à des considérations de politique sectorielle nationale et ne constitue pas un comportement de créancier sur le marché cherchant à récupérer les sommes dues, la Commission peut conclure que des ressources d'État sont en jeu et que la mesure est imputable à l'État.

(175) À la lumière de ce qui précède, il y a lieu de conclure que l'application à une entreprise d'un système de protection spéciale à l'égard des créanciers tel que celui qui existe en l'espèce, qui déroge «aux règles de droit commun en matière de faillite», doit être considérée comme donnant lieu à l'octroi d'une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, lorsqu'il est établi que l'entreprise:

— a été autorisée à poursuivre son activité économique dans des circonstancesoù une telle éventualité aurait été exclue dans le cadre de l'application desrègles de droit commun en matière de faillite, ou

— a bénéficié d'un renoncement effectif, total ou partiel, aux créances publiques,auquel n'aurait pas pu prétendre une autre entreprise insolvable dans le cadrede l'application des règles de droit commun en matière de faillite ([1]).

(176) Dans le cas présent, la Commission observe qu'en ce qui concerne la protection spéciale et unique à l'égard des créanciers octroyée à Olympic Airways Services et à Olympic Airlines, les deux critères énoncés ci-dessus sont respectés. Les entreprises en question ont été autorisées à poursuivre leur activité économique dans des circonstances où une telle éventualité aurait été exclue dans le cadre de l'application des règles de droit commun en matière de faillite. En outre, comme il a été montré tout au long de la présente décision, les entreprises en question ont profité de plusieurs avantages conférés par l'État, auxquels n'aurait pas pu prétendre une autre entreprise insolvable dans le cadre de l'application des règles de droit commun en matière de faillite.

(177) Les mesures concernées ont des incidences sur les échanges entre les États membres puisqu'elles s'appliquent à des entreprises actives sur un marché libéralisé. Donc, elles faussent ou menacent de fausser la concurrence sur ce marché, car elles ciblent des entreprises spécifiques qui sont en concurrence avec d'autres opérateurs économiques de la Communauté.

(178) Dans ces conditions, la Commission conclut que la protection spéciale à l'égard des créanciers octroyée à Olympic Airways Services et Olympic Airlines constitue une aide d'État. Cette aide n'a jamais été notifiée à la Commission et est donc illégale.

([1]) Affaire C-295/97, Rinaldo Piaggio, point 43.

▼B

7.3. **Compatibilité de l'aide**

7.3.1. *Compatibilité de l'aide octroyée à Olympic Airlines sous forme de paiements pour la location d'aéronefs, de tolérance à l'égard de dettes et de protection spéciale à l'égard des créanciers*

(179) Ayant conclu qu'Olympic Airlines a reçu des aides d'État depuis 2005, la Commission doit examiner les mesures prises en faveur de cette entreprise à la lumière des dispositions de l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité qui prévoient des dérogations à la règle générale d'incompatibilité exposée à l'article 87, paragraphe 1.

(180) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité ne sont pas applicables en l'espèce car les mesures d'aide ne revêtent pas de caractère social et ne sont pas octroyées à des consommateurs individuels; elles ne sont pas non plus destinées à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires, et elles n'ont pas pour objet de favoriser l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne.

(181) L'article 87, paragraphe 3, du traité CE prévoit d'autres dérogations à l'interdiction générale des aides d'État. Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points b) et d), ne sont pas applicables en l'espèce car les aides ne sont pas destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun, ni à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, ni à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine.

(182) Les dispositions de l'article 87, paragraphe 3, points a) et c), du traité prévoient des dérogations concernant les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi. La Grèce est une région tombant entièrement dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 3, point a). Néanmoins, l'aide ne remplit pas les critères figurant dans les «lignes directrices concernant les aides à finalité régionale» ([1]), qui sont applicables.

(183) En ce qui concerne la dérogation prévue par l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité concernant les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Commission doit examiner si cette dérogation peut s'appliquer en l'espèce. Pour procéder à cet examen, la Commission doit se référer aux lignes directrices applicables concernant les aides d'État dans le secteur de l'aviation ([2]).

(184) Dans ce contexte, il est clair qu'aucune des dispositions prévues par ces lignes directrices n'est remplie en l'espèce. Il est clair aussi que l'aide ne représente pas une indemnisation au titre d'obligations de service public au sens de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE; elle est donc incompatible avec le marché commun.

([1]) Pour la période 2000-2006, JO C 74 du 10.3.1998, p. 9, pour la période 2007-2013, JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.

([2]) «Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation» (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5) et «lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux» (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).

▼B

7.3.2. *Compatibilité de l'aide octroyée à Olympic Airways Services sous forme de tolérance à l'égard de dettes et de protection spéciale à l'égard des créanciers*

(185) Ayant conclu qu'Olympic Airways Services a également reçu des aides d'État illégales, la Commission doit examiner les mesures à la lumière des dispositions de l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité qui prévoient des dérogations à la règle générale d'incompatibilité exposée à l'article 87, paragraphe 1.

(186) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité ne sont pas applicables en l'espèce car la mesure d'aide ne revêt pas de caractère social et n'est pas octroyée à des consommateurs individuels; elle n'est pas non plus destinée à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires, et elle n'a pas pour objet de favoriser l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne.

(187) L'article 87, paragraphe 3, du traité CE prévoit d'autres dérogations à l'interdiction générale des aides d'État. Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points b) et d), ne sont pas applicables en l'espèce car les aides ne sont pas destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun, ni à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, ni à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine.

(188) L'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE prévoit des dérogations concernant les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi. Néanmoins, l'aide ne remplit pas les critères figurant dans les «lignes directrices concernant les aides à finalité régionale», qui sont applicables.

(189) En ce qui concerne la dérogation prévue par l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité concernant les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Commission doit examiner si cette dérogation peut s'appliquer en l'espèce. Pour procéder à cet examen, la Commission doit se référer aux lignes directrices applicables concernant les aides d'État dans le secteur de l'aviation ([1]).

(190) Dans ce contexte, il est clair qu'aucune des dispositions prévues par ces lignes directrices n'est remplie en l'espèce. Il est clair aussi que l'aide ne représente pas une indemnisation au titre d'obligations de service public au sens de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE; elle est donc incompatible avec le marché commun.

(191) Par conséquent, la Commission conclut que la Grèce a octroyé une aide d'État incompatible à Olympic Airways Services en tolérant le non-paiement ou le paiement tardif de dettes fiscales et de sécurité sociale et en accordant à cette entreprise une protection spéciale à l'égard de ses créanciers,

([1]) Voir note 45 de bas de page.

▼B

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La tolérance constante de l'État grec à l'égard d'Olympic Airways Services concernant ses dettes fiscales et de sécurité sociale, qui sont estimées à 590,4 millions d'EUR au moins, constitue une aide d'État illégale octroyée à Olympic Airways Services qui est incompatible avec le traité.

2. La tolérance constante de l'État grec à l'égard d'Olympic Airlines concernant les paiements pour la location d'aéronefs, estimés à 137,2 millions d'EUR, les dettes dues à Olympic Airways Services et Olympic Aviation, estimées à 86,3 millions d'EUR au total, les dettes dues à l'Administration de l'aviation civile grecque, pour un montant de 4,5 millions d'EUR, et la taxe «Spatosimo», pour un montant de 38,1 millions d'EUR, constitue une aide d'État illégale octroyée à Olympic Airlines qui est incompatible avec le traité.

3. La protection spéciale à l'égard des créanciers octroyée par la législation grecque à Olympic Airways Services et Olympic Airlines constitue une aide d'État illégale octroyée aux deux entreprises qui est incompatible avec le traité.

Article 2

1. La Grèce est tenue de se faire rembourser les aides visées à l'article 1er par le bénéficiaire.

2. Les sommes à rembourser portent intérêt à partir de la date à laquelle elles ont été mises à la disposition du bénéficiaire jusqu'à la date de leur remboursement effectif.

3. Les intérêts sont calculés sur une base composée conformément au chapitre V du règlement (CE) nº 794/2004 de la Commission [1] modifié par le règlement (CE) nº 271/2008 de la Commission [2].

4. La Grèce annule tous les paiements en suspens des aides visées à l'article 1er à compter de la date d'adoption de la présente décision.

Article 3

1. La récupération des aides visées à l'article 1er est immédiate et effective.

2. La Grèce prend les mesures nécessaires à l'exécution de la présente décision dans un délai de quatre mois à compter de la date de sa notification.

Article 4

1. Dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, la Grèce présente à la Commission les informations suivantes:

a) le montant total (principal et intérêts) à récupérer auprès du bénéficiaire;

b) une description détaillée des mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision;

[1] JO L 140 du 30.4.2004, p. 1.
[2] JO L 82 du 25.3.2008, p. 1.

▼B

c) des documents prouvant qu'ordre a été donné au bénéficiaire de rembourser les aides.

2. La Grèce tient la Commission informée de l'état d'avancement des mesures nationales prises pour mettre en œuvre la présente décision jusqu'à la récupération complète des aides visées à l'article 1er. Elle soumet immédiatement, sur simple demande de la Commission, des informations sur les mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision. Elle fournit aussi des informations détaillées concernant les montants des aides et les intérêts déjà récupérés auprès du bénéficiaire.

Article 5

La Grèce suspend immédiatement tout paiement d'aides à Olympic Airways Services et Olympic Airlines.

Article 6

La République hellénique est destinataire de la présente décision.