**Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni**

►B

# DECISIONE DELLA COMMISSIONE

**del 17 settembre 2008**

**relativa all'aiuto di Stato C 61/07 (ex NN 71/07) — Grecia Olympic Airways Services/Olympic Airlines**

*[notificata con il numero C(2008) 5073]*

**(Il testo in lingua greca è il solo facente fede)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

►C1 (2010/459/CE) ◄

(GU L 222 del 24.8.2010, pag. 62)

Rettificata da:

►C1 Rettifica, GU L 231 del 1.9.2010, pag. 7 (2010/459/CE)

▼B

# DECISIONE DELLA COMMISSIONE

**del 17 settembre 2008**

**relativa all'aiuto di Stato C 61/07 (ex NN 71/07) — Grecia Olympic Airways Services/Olympic Airlines**

*[notificata con il numero C(2008) 5073]*

**(Il testo in lingua greca è il solo facente fede)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

►C1 (2010/459/CE) ◄

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni conformemente a detti articoli [1], e viste queste osservazioni,

considerando quanto segue:

## 1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 19 dicembre 2007, la Commissione ha comunicato alla Grecia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato in relazione a una serie di flussi e trasferimenti finanziari che hanno suscitato interrogativi quanto alla possibile erogazione di aiuti di Stato per il finanziamento e l'operatività di Olympic Airways Services SA e Olympic Airlines SA.

(2) Il 14 gennaio 2008 la Grecia ha chiesto una proroga del termine per la risposta, che la Commissione ha concesso. La Grecia ha trasmesso le osservazioni il 13 febbraio 2008.

(3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni sulle misure in oggetto entro un mese dalla data di pubblicazione.

(4) La Commissione ha ricevuto osservazioni in proposito dalle parti interessate e le ha trasmesse alla Grecia mediante messaggio di posta elettronica del 9 aprile 2008. Alla Grecia è stata offerta l'opportunità di rispondere a queste osservazioni con commenti pervenuti alla Commissione mediante posta elettronica il 13 maggio 2008.

[1] GU C 50 del 23.2.2008, pag. 13.
[2] Cfr. la nota 1.

▼B

## 2. DESCRIZIONE DEI FATTI

### 2.1. Le parti

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

(5) Olympic Airways Services SA è la denominazione attuale della società un tempo nota come Olympic Airways SA [1]. Offre prevalentemente servizi di assistenza a terra e di ingegneria/manutenzione degli aeromobili in Grecia e non fornisce alcuna prestazione di trasporto aereo. È una società statale al 100 %.

#### 2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA, la cui attività è iniziata nel dicembre 2003, è stata ricavata dalle divisioni di volo di Olympic Airways. Effettua servizi aerei di linea in Grecia su rotte all'interno dell'UE e intercontinentali. È una società statale al 100 % [2].

### 2.2. Misure oggetto di indagine

(7) La decisione di avviare il procedimento s'incentra sui quattro ambiti seguenti:

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airways Services SA in forma di tolleranza di debiti: la Repubblica ellenica potrebbe aver concesso aiuti di Stato illegali e incompatibili alla società di cui trattasi, avendo esercitato dal gennaio 2005 una continua tolleranza nei confronti della stessa in relazione ai debiti fiscali e previdenziali della società [3],

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airways Services SA in forma di erogazioni di fondi a seguito di sentenze arbitrali: la Repubblica ellenica potrebbe aver concesso aiuti di Stato illegali e incompatibili a Olympic Airways Services in forma di erogazioni di fondi effettuate a seguito di una serie di decisioni di un collegio arbitrale, derivanti da azioni di risarcimento del danno intentate dalla società contro lo Stato,

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airlines SA: la Repubblica ellenica potrebbe aver concesso aiuti di Stato illegali e incompatibili mediante pagamenti per il noleggio di aeromobili,

---

[1] Olympic Airways SA ha cambiato formalmente denominazione in Olympic Airways — Services SA. Il 19 febbraio 2004 è stata pubblicata nella Gazzetta del governo greco n. 1485/19.2.2004, edizione SA, una modifica allo statuto di Olympic Airways SA. La modifica riguardava il testo dell'articolo 1, in base al quale la società veniva ribattezzata «Olympic Airways — Services SA» e la sua durata era fissata in 46 anni, fino al 31 dicembre 2049 compreso. La modifica ha interessato anche il testo dell'articolo 2. L'attività principale della società è la prestazione di servizi di assistenza a terra, di operazioni di officina per la riparazione degli aeromobili e dei motori, di rappresentanza e agenzia per operatori di compagnie aeree, ecc. Nel prosieguo della presente decisione l'espressione «Olympic Airways» è utilizzata per designare sia «Olympic Airways SA» fino al febbraio 2004 sia «Olympic Airways — Services SA» in periodi successivi.

[2] Il 14 settembre 2005 la Commissione ha adottato una decisione negativa finale (decisione 2005/2706/CE — non ancora pubblicata) relativa all'aiuto concesso dalla Repubblica ellenica a Olympic Airways e Olympic Airlines.

[3] La decisione del 2005 ha preso in considerazione solo gli aiuti concessi a Olympic Airways fino al dicembre 2004 compreso.

▼B

nonché rinunciando a esigere i crediti (compresi quelli fiscali e previdenziali) vantati nei confronti della compagnia (indebitata) di proprietà statale [1] dal giugno 2005,

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airways Services SA e a Olympic Airlines mediante misure straordinarie di protezione dai creditori: né in Grecia né all'estero possono essere adottate contro le due società azioni legali o misure di esecuzione individuali o collettive (incluse misure cautelari e conservative) da parte di alcun creditore privato. Questa protezione giuridica non è concessa a nessuna altra entità in Grecia e riguarda specificatamente le due società. Qualsiasi altra società in Grecia che intendesse usufruire di analoghe misure di protezione dai creditori sarebbe costretta a dichiarare fallimento.

(8) I possibili aiuti di Stato concessi a Olympic Airways Services in forma di erogazioni di fondi a seguito di sentenze arbitrali necessitano di un'ulteriore e più approfondita analisi. Sono quindi esclusi dal campo di applicazione della presente decisione e saranno oggetto di una successiva decisione distinta della Commissione.

2.2.1. *Debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services dal dicembre 2004*

(9) Nella decisione del 2005 la Commissione ha individuato un modello di comportamento secondo il quale lo Stato non riscuoteva i crediti fiscali e previdenziali vantati nei confronti di Olympic Airways al momento della loro scadenza; l'esigibilità di tali crediti veniva allora «accertata» nei confronti della società senza però che venisse intrapresa da parte dello Stato alcuna azione finalizzata alla riscossione degli stessi. Nel tempo la società avrebbe effettuato pagamenti parziali rateizzati [2]. Nella decisione del 2005 la Commissione concludeva che il ritardato o parziale pagamento di debiti fiscali e previdenziali da parte di Olympic Airways presentava un vantaggio in termini di flusso di cassa per tale società a discapito dello Stato.

(10) Nella decisione del 2005 (all'articolo 3) la Commissione ingiungeva alla Grecia «la sospensione immediata di qualsiasi ulteriore corresponsione di aiuti a Olympic Airways e Olympic Airlines». In più occasioni [3] la Commissione ha chiesto alle autorità greche di fornire informazioni circa le modalità con cui aveva dato attuazione a questa disposizione della decisione e di trasmettere ai servizi della Commissione informazioni in merito alle imposte e ai contributi previdenziali versati da tale società allo Stato. Nonostante queste ripetute richieste specifiche, le autorità greche non sono riuscite a fornire informazioni adeguate in merito.

(11) Senza fornire ai servizi della Commissione alcuna informazione o conferma del fatto che le società stiano estinguendo i debiti fiscali e previdenziali contratti in maniera completa e puntuale, le notizie fornite dalle autorità greche alla Commissione e alle istanze europee sono tali da suggerire che le due società Olympic Airways Services e Olympic Airlines non possano effettuare e non effettuino rimborsi a copertura dei loro sempre crescenti debiti nei confronti delle autorità pubbliche.

---

[1] La decisione del 2005 ha preso in considerazione solo gli aiuti concessi a Olympic Airlines fino al maggio 2005 compreso.

[2] Ad esempio nel 2003-2004 Olympic Airways ha corrisposto 7,7 milioni di EUR in relazione all'accordo di composizione per gli anni precedenti al 2003.

[3] Lettere della Commissione del 25 agosto 2006 [rif. D (2006) 217009] e del 16 luglio 2007 [rif. D (2007) 313288].

▼B

(12) Con lettera del 30 ottobre 2006 [1] le autorità greche hanno presentato ai servizi della Commissione una comunicazione del 13 giugno 2006 di un «esperto indipendente» (denominato «Progressive Finance») addetto alla valutazione della situazione finanziaria di Olympic Airways. L'esperto, basandosi sul bilancio del 2004 (non sottoposto alla Commissione) e sul flusso di cassa del 2006, concludeva che, in base alle informazioni a sua disposizione, la posizione finanziaria negativa della società era direttamente connessa agli obblighi nei confronti dello Stato e dell'ente previdenziale nonché alle questioni pendenti in materia di aiuti di Stato. «Progressive Finance» ha anche affermato che, in base al flusso di cassa del 2006, la società non è considerata meritevole di credito e non ha avuto alcuna possibilità di contrarre un prestito né di sostenerne i costi per rimborsare l'aiuto di Stato individuato nella decisione del 2005.

(13) Inoltre, nel contesto della causa T-423/05 R, il presidente del Tribunale di primo grado ha chiesto a Olympic Airways di fornire informazioni circa la sua capacità di rimborsare l'aiuto di Stato individuato dalla Commissione e il suo livello di indebitamento.

(14) Con lettera del 27 novembre 2006 la società ha fornito al Tribunale una relazione redatta dall'esperto indipendente PriceWaterhouseCoopers sulla possibilità di un rimborso rateizzato dell'aiuto e una valutazione dell'aiuto rimborsato a seguito delle decisioni negative della Commissione del 2002 e del 2005.

(15) L'esperto di Olympic Airways (PwC) ha calcolato gli importi da recuperare a seguito della decisione del 2005 in un ammontare di 411 milioni di EUR, rimborsabili a suo giudizio in 48 rate mensili; considerati i debiti nei confronti dell'ente previdenziale, essi potevano essere dilazionati in 96 rate solo a seguito di una modifica legislativa. L'esperto tuttavia riconosceva che «l'analisi dei flussi di cassa di Olympic Airways fornitici dalla società (la cui esattezza ed esaustività, per mancanza di tempo, non hanno potuto essere verificate nel dettaglio) porta alla conclusione che non sussiste la possibilità di un rimborso totale o parziale degli importi dovuti».

(16) Nell'avviare il procedimento di indagine la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che non è stato rispettato l'obbligo di sospendere tutti gli ulteriori versamenti di aiuti a Olympic Airways previsto all'articolo 3 della decisione del 2005. Inoltre, la Commissione è giunta alla conclusione preliminare che Olympic Airways non sta effettuando i versamenti fiscali e previdenziali dovuti in maniera completa e puntuale, che non può neanche pagare i debiti esistenti e che questa condotta è possibile solo grazie alla tolleranza da parte dello Stato.

2.2.2. *Aiuti di Stato a Olympic Airlines dal 2005*

(17) In relazione a Olympic Airlines, nella decisione del 2005 la Commissione ha classificato come aiuto di Stato concesso a Olympic Airlines l'«accettazione da parte di Olympic Airways e della Grecia di tariffe per il subnoleggio di aeromobili a Olympic Airlines inferiori ai prezzi corrisposti per il noleggio principale …».

[1] Rif.: 3082.07/004/A/9749.

▼B

(18) La Repubblica ellenica ([1]) non ha contestato il fatto che lo Stato e Olympic Airways avessero concesso in subnoleggio gli aeromobili in questione a Olympic Airlines a tariffe inferiori a quelli dei noleggi originari, bensì la valutazione che ciò corrispondesse a un aiuto di Stato. La tesi della Repubblica ellenica era che, avendo corrisposto il prezzo di mercato per questi subnoleggi, Olympic Airlines non ne aveva tratto alcun vantaggio.

(19) Come già osservato, l'articolo 3 della decisione del 2005 imponeva alla Grecia la sospensione immediata di qualsiasi corresponsione di aiuti di Stato. Nonostante i ripetuti richiami della Commissione ([2]) all'obbligo riguardante la «sospensione immediata di qualsiasi ulteriore corresponsione di aiuti a Olympic Airways e Olympic Airlines» e le richieste di fornire alla Commissione conferme che Olympic Airlines stia attualmente pagando o abbia pagato il noleggio principale per gli aeromobili individuati nella decisione del 2005, le autorità greche non si sono attenute a tali disposizioni.

(20) In relazione alla situazione finanziaria di Olympic Airlines, la Commissione ha chiesto alla Grecia di comunicare l'attuale situazione finanziaria di Olympic Airlines e le modalità con cui al momento opera la società. Le informazioni fornite dalle autorità greche prima dell'avvio del procedimento non hanno rassicurato la Commissione. La Commissione non comprende come la società finanzi l'operatività quotidiana e faccia fronte alle perdite. La Commissione ha dichiarato di non sapere se la società stia effettuando i versamenti fiscali e previdenziali dovuti allo Stato in maniera completa e puntuale oppure se benefici della tolleranza dello Stato a tale riguardo.

(21) Nella decisione di avviare il procedimento la Commissione ha osservato che, pur avendo iniziato l'attività nel dicembre 2003 con debiti modesti o nulli ([3]), nel 2004 Olympic Airlines registrava già una perdita di gestione di 94,5 milioni di EUR su un fatturato di 616,7 milioni di EUR e una perdita annua netta al lordo delle imposte di 87,1 milioni di EUR. Nel 2005 Olympic Airlines ha evidenziato una perdita netta di 123,7 milioni di EUR ([4]) a fronte di entrate pari a 643 milioni di EUR nello stesso anno ([5]). È stato ampiamente comunicato dagli organi di informazione ([6]) che le perdite della società per il 2006 supereranno i 120 milioni di EUR. Su questa base, da quando è diventata operativa nel dicembre 2003, Olympic Airlines ha perso nel complesso oltre 330 milioni di EUR nei primi tre anni di attività.

2.2.3. *Aiuti di Stato a Olympic Airways Services SA e a Olympic Airlines SA mediante misure straordinarie di protezione dai creditori*

(22) L'articolo 22 della legge n. 3404/05 ([7]) stabilisce che «fino al 28 febbraio 2006 compreso non sono ammesse azioni legali o misure di esecuzione individuali o collettive (incluse misure cautelari e conservative), in Grecia o all'estero, nei confronti di Olympic Airlines SA, Olympic Airways — Services SA, Olympic Aviation SA, delle loro attività o di una parte necessaria o utile ai fini delle stesse; le azioni di tal genere attualmente in

([1]) Lettera del 16 novembre 2006.
([2]) Lettere del 25 agosto 2006 [rif. D (2006) 217009] e del 16 luglio 2007 TREN [rif. D (2007) 313288].
([3]) Tutti i debiti a lungo termine sono rimasti a carico di Olympic Airways e, degli importi dovuti a titolo di imposta, contributi previdenziali o altro allo Stato greco, sono state trasferite a Olympic Airlines solo le passività di un mese.
([4]) Fonte Reuters, 20 dicembre 2006.
([5]) Pare che la società non abbia divulgato conti sottoposti ad audit dal dicembre 2003.
([6]) Fonte Kathimerini, 21 settembre 2007.
([7]) Regolamentazione di questioni relative al settore universitario e tecnologico nell'ambito dell'istruzione superiore e altre disposizioni (Gazzetta del governo greco A 260).

▼B

corso e le conseguenze di detti provvedimenti saranno sospese per il summenzionato periodo di tempo. Lo Stato greco non è soggetto a tali restrizioni.» La validità di questa disposizione è stata prorogata tre volte, inizialmente fino al 31 ottobre 2006 ([1]), successivamente al 31 ottobre 2007 ([2]) e infine al 31 ottobre 2008.

(23) Queste disposizioni hanno proibito di fatto l'esecuzione di ordinanze, in Grecia o all'estero, nei confronti di qualsiasi società appartenente al gruppo Olympic. L'effetto di questa legge è di mettere al riparo in maniera unilaterale tali società dagli obblighi a loro carico stabiliti da un tribunale, fermando i procedimenti intesi a dare esecuzione a detti obblighi ed escludendo la possibilità di provvedimenti cautelari.

(24) La Commissione ha concluso che queste disposizioni assicurano quindi a Olympic Airways e alle altre società all'interno del gruppo un trattamento preferenziale, concedendo loro un tipo di tutela legale non consentita ad altre compagnie aeree o di fatto a qualsiasi altro operatore economico. Qualsiasi altra società in Grecia intenzionata a usufruire di analoghe misure di protezione dai creditori sarebbe costretta a dichiarare fallimento.

### 2.3. **Valutazione iniziale della Commissione**

#### 2.3.1. *Esistenza degli aiuti*

##### 2.3.1.1. Debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services dal dicembre 2004

(25) Nell'avviare il procedimento di indagine la Commissione ha concluso che la tolleranza da parte dello Stato riguardante i debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services accumulati dal gennaio 2005 ha chiaramente rappresentato una concessione di risorse statali devolute a un'impresa in concorrenza con altre e, in quanto tale, ha costituito un aiuto di Stato.

##### 2.3.1.2. Aiuti di Stato a Olympic Airlines dal 2005

(26) Nell'avviare il procedimento di indagine la Commissione ha concluso che i presunti sconti sui pagamenti del noleggio di aeromobili e la mancata riscossione dei crediti da parte dello Stato (compresi quelli fiscali e previdenziali) a vantaggio di Olympic Airlines dal maggio 2005 implicano risorse di Stato devolute a imprese specifiche in concorrenza con altre e, in virtù di questa circostanza, hanno costituito un aiuto di Stato.

##### 2.3.1.3. Aiuti di Stato mediante misure straordinarie di protezione dai creditori

(27) La Commissione ha concluso altresì che le misure straordinarie di protezione dai creditori accordate a entrambe le società sono analoghe alla tutela fallimentare. A tale riguardo, secondo una costante giurisprudenza ([3]), in situazioni in cui uno Stato membro ha posto in essere un sistema di deroga dalle norme di diritto ordinario in materia di fallimento a favore di un'impresa, tale sistema va considerato come aiuto di Stato qualora sia accertato che si è consentito all'impresa di continuare a svolgere la propria

([1]) Articolo 28 della legge n. 3446/2006 (Gazzetta del governo greco A 49 del 10.3.2006).

([2]) Articolo 35, lettera B), della legge n. 3492/2006 (Gazzetta del governo greco A 210 del 5.10.2006).

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

▼B

attività in circostanze in cui questo sarebbe stato impossibile se fossero state applicate le norme di diritto ordinario in materia di fallimento, oppure qualora abbia usufruito di altri vantaggi statali.

2.3.2. *Compatibilità degli aiuti*

(28) Nell'avviare l'indagine relativa al finanziamento pubblico di cui si presume la concessione a Olympic Airways Services mediante la tolleranza di debiti (compresi quelli fiscali e previdenziali) e alle misure straordinarie di protezione dai creditori, la Commissione ha espresso seri dubbi sul fatto che uno qualsiasi di questi provvedimenti possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune, in quanto non sembra applicarsi alcuna delle eccezioni al divieto generale di concedere aiuti di Stato.

(29) Analogamente, per quanto attiene al finanziamento pubblico di cui si presume la concessione a Olympic Airlines mediante la tolleranza di debiti (compresi quelli fiscali e previdenziali), ai ridotti pagamenti del noleggio di aeromobili e alle misure straordinarie di protezione dai creditori la Commissione ha espresso seri dubbi sul fatto che uno qualsiasi di questi provvedimenti possa essere dichiarato compatibile con il mercato comune, in quanto non sembra applicarsi alcuna delle eccezioni al divieto generale di concedere aiuti di Stato.

## 3. OSSERVAZIONI DELLA GRECIA

(30) La Repubblica ellenica ha iniziato le sue osservazioni mettendo in risalto l'importanza di chiarire il periodo temporale di cui all'attuale indagine. Si dichiara che l'avvio del procedimento in relazione a Olympic Airways copre il periodo a partire dal dicembre 2004 e in relazione a Olympic Airlines dal maggio 2005. La Repubblica ellenica si oppone e segnala, per esempio, che la somma di 12 267 250 EUR (capitale più interessi) menzionata nella terza riga della tabella al considerando 138 della decisione del 2005 riguarda un debito di Olympic Airways — Services SA del 9 marzo 2005 nei confronti all'erario. Secondo il parere delle autorità greche il punto di inizio dell'attuale indagine della Commissione ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 2, CE deve essere la data in cui è stata emanata la decisione del 2005 (14 settembre 2005).

(31) Inoltre, la Repubblica ellenica ha dichiarato di aver già recuperato gli aiuti relativi al periodo di cui alla decisione del 2005. Con lettera del 21 novembre 2007 la Repubblica ellenica ha informato la Commissione di aver dato piena attuazione alla decisione del 2005.

### 3.1. **Debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services dal dicembre 2004**

(32) In relazione a questa voce degli aiuti la Repubblica ellenica contesta il fatto che alla società sia intestato un modulo di compensazione fiscale e previdenziale. Al momento, pertanto, lo Stato greco non vanta alcun credito nei confronti della società che questa sia tenuta a estinguere immediatamente. La società non è obbligata a corrispondere immediatamente all'erario debiti che rimangono pendenti a causa del fatto che ha vinto un ricorso giurisdizionale e ha ottenuto sentenze dai tribunali nazionali

▼B

competenti. Non vi sono crediti scaduti vantati dall'autorità dell'aviazione civile attinenti a Olympic Airways Services. Alcuni debiti di Olympic Airways Services nei confronti del fondo IKA (previdenza sociale) risalenti a un'epoca anteriore sono pagati in rate mensili, in linea con le disposizioni generalmente applicabili della legge n. 3518/2006. Di conseguenza, la Grecia sostiene che non vi sia «una protratta tolleranza» da parte dello Stato greco in relazione al presunto mancato pagamento dei debiti.

(33) La Repubblica ellenica ha riconosciuto che il ritardo della società nel pubblicare i bilanci non è in linea con gli obblighi che le derivano ai sensi del diritto nazionale. Ha tuttavia informato la Commissione di aver già adottato misure atte ad assicurare la soluzione a tale questione. Il consiglio di amministrazione di Olympic Airways Services ha già adottato una decisione per nominare una società di revisione dei conti per aggiornare i rendiconti finanziari. La società ha già redatto bilanci provvisori per gli anni dal 2004 al 2006 e ha stilato una bozza preliminare sulla situazione finanziaria per il 2007 in una stima di bilancio.

(34) I bilanci provvisori per il periodo 2004-2006 registrano perdite patrimoniali pari a […] * ([1]) milioni alla fine del 2006 per la società, che aveva debiti a titolo di imposte, diritti e contributi previdenziali per 1 098 milioni di EUR. Alla fine del 2007, però, la società aveva migliorato significativamente il suo patrimonio netto, portandolo attualmente a […]* milioni, mentre imposte, diritti e contributi previdenziali dovuti si collocano ora a […]* milioni.

(35) Secondo le informazioni fornite (basate sulle stime presentate dalla società), la scomposizione dei debiti verso lo Stato e gli enti previdenziali al 31.12.2007 era la seguente:

*(in milioni di EUR)*

| | Debiti di Olympic Airways Services | Ammontare in milioni | Totale |
|---|---|---|---|
| Debiti verso enti previdenziali | Saldo dei debiti pregressi al fondo IKA corrisposti in rate mensili | […]* | |
| Debiti verso enti previdenziali | Debiti non scaduti di Olympic Airways Services per il mese di dicembre e premio natalizio (pagabili entro fine febbraio 2008) | […]* | |
| Debiti verso enti previdenziali | | | […]* |
| Imposte — diritti | Debiti accertati nei confronti dell'ufficio delle imposte FABE, sospesi per effetto di ricorsi giurisdizionali vinti (dagli accertamenti fiscali fino al 30.4.2007) | […]* | |

([1]) Informazione coperta dal segreto d'ufficio.

▼B

*(in milioni di EUR)*

| | Debiti di Olympic Airways Services | Ammontare in milioni | Totale |
|---|---|---|---|
| | Stime di Olympic Airways Services relative a imposte e ammende da maggio a dicembre 2007 | […]* | |
| Tasse — diritti | | | […]* |
| Totale generale | | | […]* |

(36) Per quanto concerne i debiti previdenziali, Olympic Airways Services ha estinto tutti i debiti nei confronti del fondo IKA e ha concordato il rimborso di debiti pregressi per il periodo fino al 31 ottobre 2006 compreso ai sensi della legge n. 3518/2006. Ai fini contabili, nella valutazione del rendiconto finanziario per il 2007 risulta che la società detiene una passività nei confronti degli enti previdenziali il cui ammontare complessivo è pari all'importo dello strumento di rimborso del debito al 31 dicembre 2007 sommato ai contributi per il mese di dicembre e al premio natalizio del 2007.

(37) La Repubblica ellenica ha indicato, in relazione alla strumento di rimborso dei debiti pregressi di Olympic Airways Services nei confronti del fondo IKA e al rimborso mediante rate mensili, che sia ai sensi della legislazione comunitaria sia secondo una costante giurisprudenza il rimborso dei debiti dello Stato va effettuato conformemente alle norme di diritto nazionale. Ciò è in osservanza del diritto comunitario laddove l'assetto giuridico specifico non introduce alcuna discriminazione tra i debitori. A questo proposito la Repubblica ellenica cita anche la comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme relative agli aiuti di Stato alle misure di tassazione diretta delle imprese [1], in cui la Commissione asserisce che le misure di tassazione che si applicano a tutti gli operatori economici all'interno del territorio di uno Stato membro sono, in linea di principio, misure di carattere generale.

(38) In questo caso, le procedure per la riscossione dei debiti pregressi nei confronti del fondo IKA previste dal diritto nazionale si applicano indiscriminatamente a tutti i debitori, fra cui Olympic Airways Services, in conformità al quadro normativo generale che disciplina il pagamento dei debiti nei confronti dello Stato. Di conseguenza, secondo la Grecia non sussiste alcuna specificità e quindi alcuna infrazione all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(39) Per quanto concerne i debiti fiscali, Olympic Airways Services ha saldato all'erario (uffici delle imposte FABE e FAEE) tutti i debiti accertati esclusi i debiti per cui è stato vinto il ricorso giurisdizionale dinanzi ai tribunali greci. Di conseguenza, i debiti ancora in essere sono solo quelli che non sono scaduti e pagabili ai sensi del diritto nazionale.

(40) Dalla stima di bilancio per il 2007 la società risulta avere passività a titolo di imposte o diritti che coprono tutti gli importi nella summenzionata tabella relativi all'esercizio 2007. Nel complesso, questi importi (cui vanno sommati ammende e maggiorazioni) ammontano a […]* milioni di EUR. Tuttavia, la Repubblica

[1] GU C 384 del 10.12.1998, pag. 3.

▼B

ellenica sostiene che attualmente la società non è soggetta all'obbligo di corrispondere allo Stato greco alcuno dei suddetti debiti dal momento che la stessa ha vinto i ricorsi giurisdizionali a tale riguardo.

(41) Inoltre, le stime di bilancio per il 2007 comprendono una proiezione formulata dalla società relativa ai probabili debiti pari a […]* milioni di EUR.

(42) A tale proposito la Repubblica ellenica chiede che la Commissione effettui una distinzione tra a) i debiti presentati a fini contabili nei registri della società e b) i debiti attualmente pagabili allo Stato greco ai sensi delle disposizioni di applicazione generale del diritto nazionale. L'esame delle questioni analizzate dalla Commissione nel contesto del presente procedimento potrebbe incentrarsi solo su questi ultimi.

(43) Sulla base delle informazioni fornite la Repubblica ellenica ritiene che non sussista alcun elemento di trasferimento di risorse statali in questo caso ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e ancor meno di trattamento favorevole nei confronti di Olympic Airways Services.

### 3.2. **Aiuti di Stato a Olympic Airlines a decorrere dal 2005**

(44) In relazione al subnoleggio di aeromobili a Olympic Airlines da parte di Olympic Airways Services e dello Stato greco, le autorità greche sostengono che Olympic Airlines disponeva della capacità finanziaria per concludere contratti di leasing operativo direttamente con gli operatori di mercato e che Olympic Airlines non è mai stata favorita nella stipulazione di tali contratti dal momento che questi contemplavano prezzi correnti di mercato; quindi non vi sono stati aiuti di Stato dissimulati.

(45) Inoltre, nel selezionare Olympic Airlines, Olympic Airways Services aveva agito proprio come avrebbe fatto un qualsiasi investitore privato nella medesima posizione, giacché non solo è riuscita a contenere le perdite mensili nel miglior modo possibile, ma ha anche assicurato che tali perdite fossero limitate nel tempo dato l'intento dichiarato di Olympic Airlines di rinegoziare i contratti di noleggio principali e di subentrarvi.

(46) La Repubblica ellenica ha voluto anche segnalare il fatto che i pagamenti corrisposti per il noleggio da Olympic Airlines per i contratti secondari di leasing operativo non andrebbero confrontati con le somme corrisposte per il leasing finanziario, come a suo parere ha fatto erroneamente la Commissione. Si tratta infatti di tipologie di leasing diverse.

(47) In relazione ai debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airlines la Repubblica ellenica asserisce che non vi è stata tolleranza per il mancato pagamento, poiché Olympic Airlines ha interamente estinto i debiti previdenziali. In relazione ai debiti fiscali, il ritardato pagamento di solo una parte delle imposte dovute allo Stato greco per un periodo limitato di tempo a partire dalla decisione del 2005 non costituisce una «protratta tolleranza» da parte di quest'ultimo. In ogni caso lo Stato greco afferma di aver già adottato tutte le misure previste dal diritto nazionale per accertare

▼B

e poi riscuotere la maggior parte degli arretrati della società. La società, inoltre, ha già presentato una richiesta di rimborso dei debiti fiscali accertati in 48 rate ai sensi della normativa di applicazione generale del diritto nazionale.

3.2.1. *Subnoleggio di aeromobili*

(48) Il subnoleggio di aeromobili a un prezzo inferiore a quello corrisposto per il noleggio a titolo dei contratti principali non costituisce un aiuto di Stato in quanto non vi è trattamento favorevole nei confronti di Olympic Airlines né tale società ha ottenuto alcun beneficio che non avrebbe in ogni modo avuto in considerazione delle condizioni di mercato. Le autorità greche asseriscono che la Commissione non ha esaminato affatto il livello dei versamenti corrisposti per il noleggio alla luce del criterio dell'investitore privato e ha applicato una metodologia erronea considerando la differenza tra l'importo versato per il noleggio principale e quello corrisposto per il subnoleggio degli aeromobili anziché stabilire se il contratto di subnoleggio è stato stipulato a prezzi di mercato.

3.2.2. *Leasing finanziari e leasing operativi*

(49) La Repubblica ellenica ritiene che la Commissione abbia chiaramente commesso un errore nel non effettuare una distinzione tra leasing finanziari e leasing operativi.

(50) Innanzitutto, la Repubblica ellenica ha rilevato che, tra tutti gli aeromobili noleggiati, Olympic Airlines disponeva di quattro aerei A340-300 ottenuti in subnoleggio da Olympic Airways Services, la quale deteneva tali aeromobili sulla base di leasing finanziari. Lo Stato greco è subentrato a Olympic Airways Services in detti leasing finanziari a partire dal dicembre 2004 (per i primi due) e dall'aprile 2005 (per gli altri due). Da allora a oggi tali aeromobili sono stati concessi in subnoleggio a Olympic Airlines dallo Stato greco.

(51) La Grecia spiega che un leasing finanziario è un contratto di leasing in cui i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un bene sono di fatto trasferiti (alla fine può essere trasferita anche la titolarità). In realtà corrisponde a un acquisto soggetto alla condizione del pagamento a rate del prezzo. Un leasing operativo consiste in un qualsiasi leasing diverso da quello finanziario. Di conseguenza, il pagamento corrisposto nel quadro di un leasing finanziario corrisponde all'ammontare della rata per rimborsare il valore dell'aeromobile in modo che il titolare del leasing sia il proprietario dell'aeromobile alla conclusione del leasing. Il versamento mensile corrisposto dallo Stato greco ai concedenti per l'aeromobile giungerà a termine nel 2011, quando l'aeromobile diventerà di sua proprietà a pieno titolo.

(52) La decisione dello Stato greco di concedere in subnoleggio gli aeromobili a prezzi inferiori rispetto ai versamenti del leasing finanziario corrisposti nel quadro del contratto principale non corrisponde alla concessione di aiuti di Stato a Olympic Airlines dal momento che a) è giustificata dalla diversa natura delle due tipologie di contratto e b) le tariffe corrisposte nel contesto del leasing operativo riflettono i prezzi di mercato per il noleggio di aeromobili analoghi nel periodo critico in cui i contratti sono stati stipulati.

(53) Di conseguenza, è palese che il prezzo corrisposto nel quadro di un leasing finanziario è più elevato di quello versato nel quadro di un semplice leasing operativo poiché il primo comprende

▼B

anche il progressivo rimborso del valore dell'aeromobile. Al contrario, Olympic Airlines ha versato allo Stato greco una tariffa solo per l'utilizzo dell'aeromobile senza alcuna prospettiva contrattuale di acquisirne la proprietà in futuro.

(54) In relazione ai leasing operativi per gli aeromobili gestiti da Olympic Airlines, la Repubblica ellenica ha informato la Commissione che tutti i contratti di subnoleggio di aeromobili tra Olympic Airways Services e Olympic Airlines sono scaduti eccetto uno (per un aereo A300-600). In alcuni casi i contratti sono stati rinegoziati e rinnovati (in varie date comprese tra il 2005 e il 2007) tra Olympic Airlines e i concedenti iniziali, senza l'intermediazione di Olympic Airways Services sulla base di prezzi correnti di mercato.

(55) Più specificatamente, nel caso del noleggio di quattro aerei DHC 8-102, quattro aerei B-737-400, un aereo B-737-300 e tre aerei B-717-200, per i quali il titolare del leasing era stato Olympic Airways Services, la posizione di titolare del leasing operativo principale è ora ricoperta da Olympic Airlines.

(56) Secondo il parere della Grecia, la decisione di Olympic Airways Services di generare reddito dagli aeromobili e ridurre le perdite concedendoli in subnoleggio a Olympic Airlines era pienamente giustificata in termini commerciali e in linea con il criterio dell'investitore privato. Inoltre, sottoscrivendo questi contratti di subnoleggio Olympic Airways Services si è affrancata dai costi di custodia e manutenzione degli aeromobili e ha tratto beneficio dai servizi di assistenza a terra e di manutenzione che ha fornito a Olympic Airlines per tali aeromobili.

3.2.3. *Posizione debitoria e attuale situazione finanziaria di Olympic Airlines*

(57) Nel periodo 2004-2007 Olympic Airlines ha registrato un incremento delle entrate del 16,5 % circa ed è riuscita a contenere gli aumenti dei costi (escluso il carburante) al 9,7 %.

(58) Ai sensi delle disposizioni della legge n. 2190/1920 la società è tenuta a ultimare la predisposizione dei suoi rendiconti finanziari per il 2007 entro la fine di aprile 2008. la Grecia ha fornito la seguente tabella per spiegare la situazione finanziaria di Olympic Airlines.

| ENTRATE — USCITE | 2007 Stime | 2006 | 2005 | 2004 |
|---|---|---|---|---|
| ENTRATE TOTALI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |
| CARBURANTE PER AEROMOBILI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| ALTRE SPESE VARIABILI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| TOTALE SPESE VARIABILI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| RISULTATO AL LORDO DEI COSTI FISSI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |

▼B

| ENTRATE — USCITE | 2007 Stime | 2006 | 2005 | 2004 |
|---|---|---|---|---|
| VERSAMENTI PER IL NOLEGGIO DEGLI AEROMOBILI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| ALTRE SPESE | […]* | […]* | […]* | […]* |
| TOTALE | […]* | […]* | […]* | […]* |
| EBITDA | […]* | […]* | […]* | […]* |
| | […]* | […]* | […]* | […]* |
| AMMORTAMENTI TOTALI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| RISULTATO | […]* | […]* | […]* | […]* |
| ALTRI ONERI FINANZIARI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| SPESE TOTALI | […]* | […]* | […]* | […]* |
| UTILE AL LORDO DELLE IMPOSTE E DI VOCI CONTABILI STRAORDINARIE | […]* | […]* | […]* | […]* |
| SALDO DELLE VOCI CONTABILI STRAORDINARIE | […]* | […]* | […]* | […]* |
| UTILE AL LORDO DELLE IMPOSTE | […]* | […]* | […]* | […]* |

(59) Come si evince dalla tabella, le entrate totali di Olympic Airlines nel 2004 sono state pari a […]* milioni mentre le spese totali sono ammontate […] * al lordo delle imposte: la società ha quindi riportato una perdita di 87,1 milioni di EUR. La situazione della società è peggiorata negli anni seguenti. Nel 2007 la perdita si è collocata a […]* milioni.

(60) Secondo le autorità greche, questa variazione della situazione finanziaria di Olympic Airlines è in gran parte imputabile alla sua incapacità giuridica di aumentare il capitale azionario ([1]) imposta dall'azionista unico (lo Stato greco) e dalle complicazioni che precedenti decisioni relative agli aiuti di Stato hanno creato nel tentativo di introdurre capitali privati nella società.

(61) La società ha segnalato che una carenza di capitale nel lungo termine l'ha costretta ad aumentare in misura significativa i costi soprattutto in relazione ai noleggi degli aeromobili per i quali contratti di breve anziché di lungo periodo hanno contribuito in misura considerevole ai risultati negativi. Inoltre, per effetto della carenza di capitale ci sono stati ritardi significativi nell'introdurre innovazioni nel processo di produzione in seno alla società, con il risultato che è stata rallentata l'attuazione ad esempio del servizio di biglietteria elettronica.

(62) Nonostante ciò, le autorità greche sostengono che la società ha periodicamente saldato i debiti nei confronti dei sistemi previdenziali e non ha debiti scaduti nei confronti del principale ente previdenziale, il fondo IKA.

([1]) A differenza del suo principale concorrente nel mercato nazionale, Aegean Airlines, che ha ripetutamente aumentato il capitale azionario.

▼B

(63) Attualmente la società ha ritardato il rimborso di debiti nei confronti di una serie di creditori. Più specificatamente, i debiti scaduti complessivi (al 31 dicembre 2007) nei confronti di Olympic Airways Services (e della sua controllata Olympic Aviation) ammontavano a […]*, nei confronti dell'ente gestore dell'aeroporto internazionale di Atene ammontavano a […]* milioni e nei confronti di Olympic Catering a […]* milioni.

(64) Attualmente vi sono anche ritardi nel rimborsare taluni debiti che la società ha contratto nei confronti dell'erario e dell'autorità dell'aviazione civile. Secondo i dati di cui dispone la Repubblica ellenica, il 7 febbraio 2008 i debiti accertati di Olympic Airways Services nei confronti dell'erario si collocavano a […]* milioni per il periodo fino al 31 dicembre 2007. Di tale importo solo […]* milioni sono scaduti e attualmente esigibili.

(65) La società è in ritardo con il versamento allo Stato greco delle somme fissate per il noleggio degli aeromobili per un importo totale di […]* milioni di EUR. La società deve anche allo Stato greco l'importo di […]* milioni di EUR per le riserve di manutenzione degli aeromobili.

(66) La Repubblica ellenica indica che la questione della protratta tolleranza della mancata estinzione dei debiti di Olympic Airlines nei confronti dello Stato greco è stata sollevata per la prima volta nella decisione del 2005. Segnala che la decisione del 2005 ha riscontrato che, secondo l'indagine condotta dagli esperti della Comunità, la società aveva assolto i propri obblighi a tale proposito per il periodo esaminato (fino al maggio 2005).

(67) Di conseguenza la Repubblica ellenica mette in evidenza che, anche se attualmente sussistono alcuni debiti non corrisposti da Olympic Airlines allo Stato, il ritardo di pagamento riguarda esclusivamente un breve lasso temporale. Secondo il parere dello Stato questa circostanza non è di per sé sufficiente per convalidare un'accusa di protratta tolleranza da parte dello Stato greco alla luce delle condizioni fissate dalla giurisprudenza comunitaria al riguardo.

(68) Secondo la giurisprudenza, «è certo che il comportamento di un ente pubblico competente per la riscossione dei contributi previdenziali, che tolleri che i detti contributi siano pagati in ritardo, conferisce all'impresa che se ne giova un vantaggio commerciale apprezzabile, in quanto allevia nei suoi confronti l'onere risultante dalla normale applicazione del regime previdenziale» ([1]).

(69) Tuttavia, perché tale vantaggio economico sia considerato come aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, occorre anche dimostrare che l'impresa non avrebbe ottenuto tale vantaggio alle normali condizioni di mercato; in altri termini, occorre valutare se l'organizzazione beneficiaria dei contributi abbia tenuto il medesimo comportamento che avrebbe tenuto un creditore privato nelle stesse circostanze.

(70) Secondo il parere della Grecia, non è facile applicare questo criterio nella pratica dal momento che non sussiste un comportamento convenzionale del creditore privato. Più specificatamente, a seconda delle prospettive finanziarie dei debitori e della sua vitalità, un creditore può decidere di non intraprendere alcuna azione o ricorrere a tutti i mezzi legali a sua disposizione per

([1]) Causa C-256/97, Déménagements-Manutention Transport SA (DMT), punto 19, Raccolta 1999, pag. I-3913.

▼B

recuperare i debiti in sofferenza. Pertanto la Grecia reputa che si debba stabilire se l'autorità pubblica ha intrapreso tutte le misure legali a sua disposizione per riscuotere i crediti e se l'ha fatto senza indugio ([1]).

(71) Nella causa Magefesa ([2]) la Corte ha stabilito che il mancato pagamento di debiti fiscali e previdenziali per molti anni (oltre otto) indicava che le autorità non utilizzavano tutti i mezzi consentiti dalla legge per ottenere il pagamento dei debiti.

(72) Analogamente, nella causa Lenzing ([3]), il Tribunale di primo grado ha ritenuto che a) la tolleranza del mancato versamento dei contributi previdenziali per un periodo quanto meno di sei anni consentendo l'accumulo dei debiti; b) la tolleranza del mancato rispetto degli accordi stipulati per il rimborso del debito; e c) la stipulazione di un nuovo accordo di rimborso del debito sebbene le autorità fossero in condizioni di esigere il rimborso immediato dell'ammontare complessivo dei crediti vantati in ragione della violazione dell'accordo originale (eventualmente tramite esecuzione forzata) non hanno soddisfatto il criterio del creditore privato e di conseguenza sono state equivalenti ad aiuti di Stato.

(73) Infine nella causa del Regno di Spagna contro la Commissione delle Comunità europee ([4]) la CGE ha stabilito che le autorità spagnole, pur avendo impiegato tre anni per conseguire un accordo di ristrutturazione del debito con le imprese e pur avendo condonato due terzi dei debiti e stipulato accordi di ristrutturazione del debito di una durata di dieci anni con un periodo di tolleranza di due anni, hanno agito secondo criteri di creditore privato e hanno impiegato tutti i mezzi consentiti dalla legge per riscuotere i crediti.

(74) Alla luce di quanto precede la Repubblica ellenica considera che non vi è stata una tolleranza protratta da parte sua in relazione alla riscossione dei crediti vantati nei confronti di Olympic Airlines.

### 3.3. **Aiuti di Stato mediante misure straordinarie di protezione dai creditori**

(75) Nella sua risposta la Repubblica ellenica sostiene che le disposizioni di legge in questione non comportano l'eliminazione dei diritti dei creditori di Olympic Airways e Olympic Airlines di dare esecuzione alle loro pretese in ottemperanza del diritto nazionale bensì semplicemente una loro sospensione, in merito alla quale la giurisprudenza nazionale è stata riscontrata compatibile con il diritto nazionale (e in particolare con la Costituzione). Si osserva inoltre che lo Stato (compresi tutti gli enti statali che potrebbero offrire vantaggi mediante risorse statali) è espressamente escluso dal campo di applicazione di questa protezione dai creditori. Di conseguenza, si ritiene che non possa sussistere alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Tali aiuti sussisterebbero solo se lo Stato greco avesse garantito il rimborso di debiti di Olympic Airways Services e/o Olympic Airlines ai creditori o se avesse effettuato pagamenti per conto di queste società a fornitori e/o creditori.

([1]) Causa C-480/98, Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee (Magefesa), Raccolta 2000, pag. I-8717, e C-276/02, Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee, Raccolta 2004, pag. I-8091.
([2]) Cfr. la nota 23.
([3]) Causa T-36/99, Lenzing AG contro Commissione delle Comunità europee, punti 131, 136, 138 e 146, Raccolta 2004, pag. II-3597.
([4]) Causa C-276/02, Regno di Spagna contro Commissione delle Comunità europee.

▼B

(76) La Repubblica ellenica non nega che questa particolare disposizione riguardi specificatamente Olympic Airways Services e Olympic Airlines. Tuttavia, la specificità di queste disposizioni di per sé non è sufficiente a costituire un'infrazione all'articolo 87 del trattato CE dal momento che l'articolo 22 della legge n. 3404/2005 non conferisce alcun vantaggio economico.

(77) Secondo il parere della Grecia, perché vi siano aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87 del trattato CE è essenziale che siano trasferite di fatto risorse statali ([1]). La protezione dai creditori concessa dal 17 ottobre 2005 al 28 febbraio 2006 e poi, in seguito a una proroga della scadenza originaria, al 31 ottobre 2006 nonché al 31 ottobre 2007 e ancora al 31 ottobre 2008 per Olympic Airways Services e Olympic Airlines riguarda solo i debiti nei confronti di creditori privati.

(78) Il motivo alla base dell'esclusione dello Stato greco dal campo di applicazione di questa disposizione è stato proprio quello di assicurare l'osservanza dei requisiti del diritto comunitario sugli aiuti di Stato come asserisce la relazione esplicativa di accompagnamento della legge.

(79) La Repubblica ellenica intende sottolineare che sussisterebbe una questione di aiuti di Stato sulla base delle misure straordinarie di protezione dai creditori unicamente nel caso in cui lo Stato greco avesse garantito il rimborso dei debiti di Olympic Airways Services e Olympic Airlines ai loro creditori o qualora avesse effettuato pagamenti per conto di queste società ai rispettivi fornitori e/o creditori.

## 4. OSSERVAZIONI DA PARTE DI TERZI

### 4.1. Olympic Airlines SA

(80) Le osservazioni di Olympic Airlines sono state del tutto in linea con la risposta fornita dalla Repubblica ellenica in data 11 febbraio 2008.

(81) In relazione al subnoleggio di aeromobili da parte dello Stato greco e di Olympic Airways, Olympic Airlines ritiene che sia Olympic Airways sia lo Stato greco abbiano agito in maniera assolutamente conforme ai criteri dell'investitore privato e che non vi sia stato trattamento favorevole per Olympic Airlines. Asserisce inoltre che le somme corrisposte per il noleggio da Olympic Airlines sia a Olympic Airways sia allo Stato greco sono generalmente in linea con i prezzi correnti di mercato.

(82) Olympic Airlines fa anche riferimento alla distinzione che andrebbe effettuata tra il caso di un leasing finanziario e un leasing operativo.

*Leasing finanziari*

(83) La scelta operata dallo Stato greco di concedere in subnoleggio gli aeromobili a tariffe inferiori rispetto alle tariffe del leasing finanziario corrisposte nel quadro del contratto principale non corrispondeva necessariamente alla concessione di un aiuto illegittimo a Olympic Airlines. La differenza di livello delle tariffe è giustificata, in primo luogo, dalla diversa natura delle due tipologie di noleggio e, in secondo luogo, dal fatto che i prezzi corrisposti nel contesto dei leasing operativi riflettono i prezzi di mercato per il noleggio di aeromobili analoghi al momento critico in cui sono stati stipulati i contratti.

([1]) Causa C-248/84, Repubblica federale di Germania contro Commissione delle Comunità europee, punto 17, Raccolta 1987, pag. 4013.

▼B

(84) In termini semplici, il titolare del leasing finanziario acquisisce il diritto di attendersi l'acquisizione del titolo di proprietà dell'aeromobile alla fine del leasing finanziario, circostanza che non si verificherebbe nel caso di un leasing operativo. Di conseguenza, il pagamento della tariffa nel quadro di un leasing finanziario corrisponde all'ammontare della rata per il rimborso del valore dell'aeromobile in modo che il titolare del leasing finanziario sia il proprietario dell'aeromobile alla conclusione del leasing. Nel caso specifico, il prezzo mensile corrisposto dallo Stato greco ai concedenti per l'aeromobile giungerà a termine nel 2011 quando l'aeromobile diventerà di sua proprietà a pieno titolo.

*Leasing operativi*

(85) Olympic Airlines ha segnalato che tutti i contratti secondari di leasing operativo per aeromobili stipulati con Olympic Airways sono attualmente scaduti.

(86) Tutti i leasing operativi stipulati tra Olympic Airways e Olympic Airlines per il periodo in cui erano in vigore (finché la seconda società non è subentrata nei contratti primari) sono stati contratti ai prezzi correnti di mercato, come già osservato. Di conseguenza, non vi sono stati aiuti di Stato dissimulati. Olympic Airlines ha ribadito di non aver ricevuto alcun trattamento favorevole nel quadro di detti contratti secondari di leasing operativo dal momento che la tariffa concordata all'epoca in cui sono stati stipulati (11 dicembre 2003) rispecchiava il prezzo di mercato, come si può evincere dalla summenzionata relazione di Aviation Economis. Successivamente Olympic Airlines ha stipulato contratti di noleggio direttamente con i concedenti originari (in alcuni casi nel 2005 e in altri nel 2007) a prezzi correnti di mercato.

(87) Inoltre, l'unico leasing operativo che era stato stipulato tra Olympic Airways e Olympic Airlines nel 2003 e che è rimasto in vigore fino a qualche giorno fa, riguardante un aereo A 300-600, era stato contratto ai prezzi correnti di mercato, al pari di tutti gli altri contratti. Questo contratto è attualmente scaduto.

(88) La decisione di Olympic Airways di concedere in subnoleggio detto aereo a Olympic Airlines era necessaria in virtù delle circostanze ed era conforme al comportamento di un investitore privato nella medesima posizione. Se non fosse stata adottata, Olympic Airways avrebbe dovuto corrispondere ingenti indennizzi al concedente dell'aeromobile, che non sarebbe più stato in grado di usare a causa della cancellazione dei servizi di vettore aereo dalla sua sfera di attività nel dicembre 2003.

(89) Occorre notare che, ai sensi del contratto di noleggio stipulato con i concedenti iniziali, il pagamento delle tariffe ha continuato a essere obbligatorio indipendentemente dal fatto che gli aeromobili fossero utilizzati per effettuare voli da parte di Olympic Airways. Date queste circostanze, la decisione di Olympic Airways Services di generare reddito dagli aeromobili e ridurre le perdite concedendoli in subnoleggio a Olympic Airlines è stata pienamente giustificata in termini commerciali e in conformità al criterio dell'investitore privato. Stipulando questi contratti di subnoleggio, Olympic Airways si è inoltre affrancata dai costi di custodia e manutenzione degli aeromobili. Ha altresì tratto vantaggio dall'erogazione di servizi di assistenza a terra e di manutenzione a Olympic Airlines per gli stessi aeromobili.

▼B

(90) Quanto ai debiti e alla sua attuale situazione finanziaria, Olympic Airlines ha confermato le informazioni già fornite dalla Repubblica ellenica.

(91) In relazione ai presunti aiuti di Stato a Olympic Airlines mediante misure straordinarie di protezione dai creditori, la società è del parere che l'articolo 22 della legge n. 3404/2005 non comporti alcun beneficio finanziario per Olympic Airlines.

(92) In conclusione, Olympic Airlines reputa che, dopo aver preso in considerazione queste osservazioni, la Commissione non avrà più alcun dubbio sulle questioni in esame.

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

(93) Le osservazioni ricevute da Olympic Airways Services fanno riferimento principalmente agli atti del collegio arbitrale e alle relative sentenze, esclusi dal campo di applicazione della presente decisione ([1]). Nella misura in cui hanno interessato le altre questioni oggetto della presente decisione, esse erano del tutto in linea con le osservazioni ricevute da Olympic Airlines e con la risposta fornita dalla Repubblica ellenica in data 11 febbraio 2008.

### 4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines, concorrente di Olympic Airlines, ha voluto affrontare nelle sue osservazioni la questione delle sentenze arbitrali. Aegean Airlines ha anche rilevato che, essendovi nel mercato greco dell'aviazione 35 milioni di passeggeri e oltre 150 compagnie aeree, Olympic Airlines copre il 17 % del mercato e in quanto tale non ne costituisce un elemento «essenziale». Secondo Aegean Airlines, ciò che occorre nel mercato greco dell'aviazione è una regolamentazione equa, un pari trattamento e l'assenza di sovvenzioni, costi o diritti straordinari per un unico operatore di mercato.

### 4.4. **HATTA**

(95) L'Associazione ellenica delle agenzie turistiche e di viaggio (Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies, HATTA), che rappresenta oltre 1 500 agenzie di viaggio greche e operatori turistici, esprime grande preoccupazione per il futuro di Olympic Airlines e l'impatto che potrebbe avere sul settore turistico greco.

(96) HATTA è del parere che Olympic Airlines dovrebbe diventare una società di proprietà e gestione private, che operi in condizioni di parità concorrenziale con gli altri vettori nazionali e comunitari. HATTA desidera altresì mettere in risalto l'entità dell'impatto di un eventuale fallimento di Olympic Airlines sull'economia greca; secondo l'associazione, questa circostanza rende il caso una questione politica più che un procedimento legale.

(97) Dal momento che il turismo rappresenta il 18 % del PIL greco, ritiene che, se Olympic Airlines dovesse scomparire, non vi sarebbe sufficiente interesse commerciale per compensare tutti i voli che andrebbero persi. Ciò che è in gioco non è solo il futuro di una società di proprietà statale, ma il futuro e la stabilità di un settore da cui l'economia greca è fortemente dipendente.

([1]) Cfr. il precedente considerando 8.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair dichiara di non servire attualmente alcuna rotta da e verso la Grecia, benché effettui voli verso destinazioni turistiche meno popolari per i viaggiatori dell'Europa occidentale, come Riga in Lettonia, Kaunas in Lituania e Constanta in Romania. La sua assenza dal mercato greco è dovuta, secondo tale società, al mantenimento artificiale di Olympic Airlines e Olympic Airways Services mediante aiuti di Stato. Qualora venissero meno tali aiuti, Ryanair si troverebbe in una posizione molto migliore per diventare, con la flotta di aeromobili di cui dispone, un concorrente di Olympic Airlines in numerose rotte nazionali e internazionali da e verso la Grecia. Di conseguenza, Ryanair dichiara non solo di essere una parte interessata, ma anche che la sua posizione nel mercato risente considerevolmente degli aiuti di Stato a favore di Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Secondo il parere di Ryanair, le indagini di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE avrebbero dovuto essere avviate precedentemente e devono concludersi senza indugio, molto prima del periodo di 18 mesi. Ryanair segnala le numerose azioni per aiuti di Stato intentate dalla Commissione nei confronti di Olympic Airways dal 1994. Ryanair sostiene che, sebbene superficialmente tali diverse azioni e indagini riguardino forme e istanze distinte di aiuto di Stato, tutte queste misure sono interconnesse. Si evidenzia uno sforzo sistematico, e quindi molto efficace, da parte delle autorità greche di ritardare l'intero procedimento riconfezionando costantemente gli aiuti precedenti e più recenti sotto nuove forme, per poi contestare, con ogni mezzo disponibile, che queste misure costituiscano aiuti di Stato illegali. Gli stretti collegamenti tra le diverse forme di aiuti di Stato concessi con vari mezzi nell'arco di molti anni sono evidenti anche dal resoconto storico della Commissione.

(100) Secondo il parere di Ryanair, in base all'esperienza passata, le informazioni finanziarie dettagliate richieste dalla Commissione saranno incomplete e/o tardive; la Commissione, alla fine, adotterà una decisione negativa con cui ordinerà il recupero, contro la quale le autorità greche presenteranno ricorso, ignorandola, e quando le istanze comunitarie avranno convalidato la decisione della Commissione e riscontrato che la Grecia avrà violato i suoi obblighi, gli aiuti di Stato interessati saranno in parte o per intero mutati in nuove forme di sostegno illegale a Olympic Airlines/ Olympic Airways Services.

(101) Ryanair asserisce che la Commissione ha il potere e il dovere di accelerare il procedimento in maniera significativa. A suo parere sarebbe deplorevole se l'indagine formale avviata dalla Commissione dovesse esaurire o addirittura superare il periodo di 18 mesi previsto dall'articolo 7, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE [1] (in prosieguo il regolamento di procedura). Tale impostazione formale premierebbe solo le tattiche delle autorità greche finalizzate a creare ritardi e costituirebbe un precedente che altri potrebbero seguire. Le informazioni fornite sull'ammontare degli aiuti sono incomplete perché dati fondamentali classificati come «riservati» dalle autorità greche non sono stati resi noti in maniera adeguata.

[1] GU L 83 del 27.3.1999, pag. 1.

▼B

(102) Secondo il parere di Ryanair non vi sono giustificazioni per trattare come riservate talune informazioni relative agli importi degli aiuti e le modalità con cui questi sono stati calcolati. La loro divulgazione non conferirebbe alcun vantaggio concorrenziale a concorrenti o ad altre parti, ma li aiuterebbe a rispondere all'invito della Commissione con argomentazioni più concrete, a fornire dati comparativi e a illustrare i difetti nelle macchinazioni di Olympic Airlines/Olympic Airways Services che potrebbero sfuggire all'esame della Commissione.

(103) In relazione alla tolleranza di debiti fiscali e previdenziali dal dicembre 2004, Ryanair segnala che le cifre indicative delle perdite di Olympic Airways Services mettono in evidenza la gravità del caso.

(104) Quanto alle misure straordinarie di protezione dai creditori, Ryanair invita la Commissione a chiarire specificatamente i diritti di compensazione che derivano alle parti private da questa violazione delle norme in merito agli aiuti di Stato.

### 5. **REPLICHE DELLA GRECIA ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DA TERZI**

(105) La Repubblica ellenica si è dichiarata in pieno accordo con le osservazioni avanzate da Olympic Airways Services, Olympic Airlines e HATTA. In relazione alle osservazioni di Aegean Airlines e Ryanair, invece, la Repubblica ellenica le contesta sostenendo che non apportano alcun contributo sostanziale nuovo o determinante né documenti aggiuntivi all'indagine.

(106) Quanto alle osservazioni di Aegean Airlines la Repubblica ellenica evidenzia che tale compagnia aerea ha riscosso particolare successo nel mercato greco negli ultimi dieci anni e che questo successo in ultima istanza favorisce il consumatore finale (il passeggero), dimostrando così i vantaggi della concorrenza. La presenza di concorrenza nel trasporto aereo costituisce il principale orientamento e scopo del governo greco.

(107) Le autorità greche sottolineano di riscontrare una contraddizione nelle osservazioni di Aegean Airlines, laddove la società presenta il suo principale concorrente, Olympic Airlines, da un lato come caratterizzato da un'attività significativa, ma dall'altro come un operatore sostituibile. Secondo il parere della Repubblica ellenica questa valutazione si fonda sull'ipotesi che Olympic Airways rappresenti una percentuale modesta dei trasferimenti complessivi di passeggeri da e verso gli aeroporti greci, ipotesi che le autorità greche contestano.

(108) Lo scopo principale del governo greco è assicurare un servizio efficiente di trasporto aereo verso le isole e le zone remote della Grecia, con l'eventuale ricorso a disposizioni straordinarie per la prestazione di servizio pubblico (obbligo di servizio pubblico, OSP). Esse segnalano che a oggi Aegean Airlines non ha preso parte ad alcuna gara d'appalto indetta dall'autorità dell'aviazione civile per OSP.

(109) Le autorità greche contestano i riferimenti di Aegean Airlines al «gruppo Olympic Airways», che secondo lo Stato non sono accurati in quanto Olympic Airways Services non partecipa al capitale azionario o alla gestione di Olympic Airlines, né controlla le decisioni dell'assemblea generale di quest'ultima, né ha la facoltà di nominare membri del consiglio di amministrazione. In particolare, le due società non costituiscono un'unità

▼B

finanziaria congiunta, poiché una società non influenza la strategia finanziaria dell'altra, né vi è un interesse comune tra loro; al contrario, le loro relazioni operative sono condotte rigorosamente a condizioni di mercato.

(110) Per quanto concerne la situazione finanziaria di Olympic Airways, la Repubblica ellenica osserva che Aegean Airlines non ha fornito alcuna informazione a dimostrazione del fatto che l'operatività ordinaria di Olympic Airways è assicurata mediante aiuti di Stato.

(111) Secondo il parere della Repubblica ellenica, Ryanair non può essere considerata come «parte interessata» nel caso in esame. Questo perché Ryanair non offre voli da e/o verso la Grecia, per cui non può sostenere che risenta in alcun modo dalla presunta concessione di aiuti di Stato a Olympic Airlines e Olympic Airways.

(112) Secondo il parere della Grecia, le affermazioni di Ryanair secondo le quali la compagnia non offre voli da e/o verso la Grecia a causa del vantaggio in termini concorrenziali concesso in un lungo arco temporale a Olympic Airways e Olympic Airlines da parte del governo greco non sono avvalorate dai fatti. Le autorità greche rilevano che altre compagnie aeree «low cost» operano nel mercato greco, quali «Easy JET», «Aer Lingus», «Air Berlin», «Sky Europe», «Germanwings» e «Virgin Express». Sia «Easy JET» ([1]) che «Germanwings» ([2]) effettuano voli giornalieri da e verso l'aeroporto internazionale di Atene e sono anche collegate ad altri aeroporti greci importanti. Analogamente, «Air Berlin» effettua voli verso quindici aeroporti nazionali in tutto ([3]), con voli giornalieri (più di uno) da e verso l'aeroporto internazionale di Atene.

(113) Inoltre, non sussistono impedimenti all'ingresso di Ryanair nel mercato greco dovuti ai presunti vantaggi a favore di Olympic Airlines, dal momento che le due società forniscono i propri servizi sulla base di due modelli di attività del tutto diversi. Come risulta evidente dall'ingresso delle summenzionate compagnie aeree «low cost» nel mercato greco, l'attività di Olympic Airlines e Aegean Airlines non impedirebbe né influenzerebbe l'ingresso di Ryanair, né sussiste un problema di numero limitato di bande orarie negli aeroporti greci.

(114) Le autorità greche pertanto trovano singolare che Ryanair dichiari di essere incapace di effettuare voli nel mercato greco per la presunta distorsione della concorrenza, in quanto tutti i summenzionati vettori, di cui molti sono di dimensioni più modeste e sostengono costi più elevati di Ryanair, sono riusciti a farlo con successo.

(115) La Repubblica ellenica riassume i principali pareri delle summenzionate società come segue:

### 5.1. **In merito ai debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services**

(116) Dall'11 febbraio 2008 i registri fiscali e assicurativi aggiornati di Olympic Airways Services sono già stati comprovati. In merito ai precedenti debiti di Olympic Airways nei confronti dell'ente previdenziale, è stato apportato un adeguamento per rimborsare tali

([1]) EasyJet effettua collegamenti con Atene, Corfù, Mykonos, Rodi, Candia e Salonicco (cfr. http://www.easyjet.com).
([2]) Germanwings effettua collegamenti con Atene, Corfù, Kavala, Mykonos, Rodi, Candia e Salonicco (cfr. http://www.aia.gr).
([3]) Air Berlin effettua collegamenti con Atene, Corfù, Kavala, Mykonos, Rodi, Candia, Salonicco, Volos, Prevesa, Zante, Santorini, Kos, Samo, Scarpanto, Lesbo (cfr. http//www.aia.gr).

▼B

debiti in rate mensili, secondo le disposizioni di carattere generale della legge n. 3518/2006, applicabili a tutte le società e persone fisiche greche ([1]).

(117) Di conseguenza, secondo il parere della Grecia non vi può essere alcuna «tolleranza» e ancor meno una «protratta tolleranza» da parte del governo greco in merito al mancato pagamento dei debiti di Olympic Airways.

### 5.2. **In merito ai presunti aiuti di Stato a Olympic Airlines**

#### 5.2.1. *Aiuti di Stato mediante subnoleggio di aeromobili*

(118) La Grecia concorda con la dichiarazione fatta da Olympic Airlines che questa disponesse del potenziale finanziario per stipulare contratti di leasing operativo direttamente sul mercato. Ciò è dimostrato dal fatto che, immediatamente dopo la scadenza di ciascun contratto di leasing operativo, alcuni dei concedenti iniziali firmatari dei contratti principali hanno stipulato contratti direttamente con Olympic Airlines a prezzi correnti di mercato, senza l'intermediazione di Olympic Airways.

(119) A sua volta, Olympic Airways, nel selezionare Olympic Airlines, ha agito al pari di qualsiasi altro investitore privato nella medesima posizione. Da un lato è riuscita a contenere il pregiudizio mensile nel miglior modo possibile e, dall'altro, ha assicurato che i danni in questione fossero limitati nel tempo, dato l'intento dichiarato di Olympic Airlines di rinegoziare ed essa stessa subentrare nei contratti di noleggio principali.

(120) Olympic Airlines non è stata favorita neanche nel caso del subnoleggio di quattro aeromobili dati in leasing finanziario (Airbus A340-300) dal governo greco in quanto tali contratti sono stati stipulati ai prezzi di mercato. A tale proposito occorre ricordare che il pagamento corrisposto per il noleggio da Olympic Airlines per gli accordi di leasing operativo possono essere confrontati solo con le rispettive tariffe di leasing operativo nel mercato durante lo stesso periodo e non con le tariffe di leasing finanziario, come ha fatto erroneamente la Commissione.

#### 5.2.2. *Aiuti di Stato tramite i debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airlines*

(121) La Repubblica ellenica osserva che non vi è «protratta tolleranza» in merito ai pagamenti scaduti di questa società.

### 5.3. **In merito alle misure straordinarie di protezione dai creditori**

(122) Le disposizioni della legge n. 3404/05 implicano una sospensione e non un'eliminazione dei diritti dei creditori di Olympic Airways e Olympic Airlines riguardanti la riscossione forzata dei crediti vantati. Ciò è compatibile con la legislazione greca.

(123) La protezione dai creditori concessa a Olympic Airlines e a Olympic Airways riguarda solo i debiti nei confronti di persone private e non quelli nei confronti dello Stato, ossia il governo greco. Di conseguenza, non può sussistere alcun aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

([1]) Le disposizioni della legge n. 3518/2006 sono state accluse alla risposta della Repubblica ellenica dell'11 febbraio 2008, punto 75.

▼B

## 6. RISULTATI DELLA PERIZIA RICHIESTA DALLA COMMISSIONE

(124) Prima che la Commissione potesse intraprendere una valutazione dei punti sollevati nell'avvio del procedimento e delle informazioni fornite dalla Grecia e da terzi era necessario esaminare la situazione economica e finanziaria attuale di Olympic Airways Services e Olympic Airlines.

(125) A tal fine la Commissione è ricorsa ai servizi di un esperto indipendente (Moore Stephens) per condurre uno studio sul finanziamento e sull'operatività di entrambe le società al fine di stabilire l'evolversi della situazione dalla decisione del 2005 della Commissione.

(126) Moore Stephens (di seguito «gli esperti») ha condotto il suo studio ad Atene tra il 1º e il 15 luglio 2008. Nell'assolvimento del suo compito è stato coadiuvato dalle autorità elleniche, da Olympic Airways Services e Olympic Airlines nonché dai rispettivi consulenti.

### 6.1. In merito ai debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services

(127) Per quanto concerne la tolleranza fiscale (comprese maggiorazioni e ammende) Moore Stephens ha stabilito (sulla base della valutazione dei crediti totali fornita dall'erario il 17 giugno 2008) che l'importo complessivo dovuto da Olympic Airways Services ammonta a […]* milioni di EUR. Il saldo al 31 maggio 2008 corrisponde ai saldi cumulati a tale data che, se non altrimenti specificato, comprendono gli importi riportati precedenti al 31 dicembre 2004. Questo debito è stato accertato al netto dell'importo di […]* milioni di EUR sulla base delle sentenze arbitrali (ovvero […]* milioni di EUR – […]* milioni di EUR). L'importo dovuto comprende:

— debiti in materia di imposte sul reddito, IVA, bolli e ritenute fiscali ([1]); tassa sui passeggeri per lo sviluppo aeroportuale («spatosimo»),

— parcheggio aeroportuale e costi di movimentazione per gli aeroporti diversi dall'aeroporto internazionale di Atene (AIA),

— rimborsi di prestiti ad ABN effettuati dallo Stato greco per conto di Olympic Airways Services.

(128) Moore Stephens osserva che questo importo è stato impugnato da Olympic Airways Services. Il tribunale ha adottato la decisione di sospendere il debito in attesa di una sentenza definitiva. La sospensione è in applicazione del quadro giuridico generale sulle richieste di deduzioni temporanee, che possono essere invocate da qualsivoglia persona fisica o giuridica che abbia un contenzioso con lo Stato greco. L'importo compensato a fronte della sentenza arbitrale ha rappresentato la parte del saldo complessivo che non era oggetto di controversia da parte di Olympic Airways Services.

(129) Le maggiorazioni comprese nell'ammontare di […]* milioni di EUR riguardano il periodo fino a giugno 2008.

(130) Le ritenute fiscali correnti (prevalentemente imposte sul reddito di dipendenti) per il periodo da maggio 2007 a maggio 2008 ammontano a circa […]* milioni di EUR, mentre le ritenute fiscali

([1]) Sono comprese le ritenute fiscali diverse da quelle dovute per i periodi riportati nella tabella seguente.

▼B

correnti (imposte sul reddito di dipendenti) relative al personale distaccato presso Olympic Aviation per il periodo da dicembre 2006 a maggio 2008 corrispondono circa a […]* milioni di EUR.

(131) Per quanto concerne la tolleranza del mancato versamento di contributi previdenziali, questi ammontano a circa […]* milioni di EUR per il periodo fino a ottobre 2006 tenendo conto del pagamento di […]* milioni di EUR da parte dello Stato greco nel settembre 2007 da fondi ottenuti a seguito delle sentenze arbitrali. L'importo di […]* milioni di EUR (comprensivo di maggiorazioni e ammende) corrisponde a quanto ancora da pagare (nel luglio 2008) da Olympic Airways Services in rate future secondo il sistema generale previsto dalla legge n. 3518/2006. L'ente previdenziale IKA ha accettato un deposito di […]* milioni di EUR da Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Sono stati rilevati ulteriori debiti previdenziali relativi al periodo da novembre 2006 a maggio 2008, che ammontano a […]* milioni di EUR per Olympic Airways Services e a […]* milioni di EUR per personale distaccato presso Olympic Aviation.

(135) Nonostante quanto precede, la Commissione osserva che Olympic Airways Services aveva ottenuto una conferma da IKA che i suoi debiti non erano scaduti. I riscontri di Moore Stephens possono essere riassunti come segue:

*(in milioni di EUR)*

| | Saldo |
|---|---|
| Valutazione dei debiti complessivi da parte dell'erario fornita il 17 giugno 2008 (sospesi) | […]* |
| Ritenute fiscali correnti maggio 2007-2008 (prevalentemente imposte sul reddito di dipendenti) | […]* |
| Ritenute fiscali correnti dicembre 2006–maggio 2008 (Olympic Aviation) | […]* |
| Debiti previdenziali fino all'ottobre 2006 | […]* |
| Debiti previdenziali novembre 2006–maggio 2008 | […]* |
| Debiti previdenziali novembre 2006–maggio 2008 (Olympic Aviation) | […]* |
| Debiti di Olympic Airways Services nei confronti dello Stato al giugno 2008 (esclusi i debiti sospesi) | […]* |
| Debiti totali di Olympic Airways Services nei confronti dello Stato al giugno 2008 | […]* |

(136) Moore Stephens conclude che, dal momento che Olympic Airways Services ha fatto affidamento su circa […]* di sentenze arbitrali per regolare in parte i debiti fiscali e previdenziali (un versamento di […]* milioni di EUR all'erario e di […]* milioni di EUR al fondo IKA), se la Commissione dovesse concludere che la protratta tolleranza da parte dello Stato nei confronti di

▼B

Olympic Airways Services dal 2005 ha costituito un aiuto di Stato, allora Olympic Airways Services non sarebbe in condizioni di rimborsare tali aiuti di Stato sulla base dei risultati operativi e della posizione finanziaria attuali.

6.2. **In merito ai presunti aiuti di Stato a Olympic Airlines**

6.2.1. *Aiuti di Stato mediante subnoleggio di aeromobili*

(137) Moore Stephens ha riscontrato un debito scaduto di […]* milioni di EUR nei confronti dello Stato greco in relazione al noleggio di aeromobili; nota inoltre che l'importo in questione al 31 maggio 2005 era pari a […]* EUR e pertanto durante il periodo coperto dalla presente decisione Olympic Airlines ha accumulato un ulteriore debito di […]* milioni di EUR nei confronti dello Stato per il noleggio di aeromobili. L'importo dovuto è pari approssimativamente a […]* milioni di EUR al mese per il […]* e a […]* milioni di EUR al mese per le riserve di manutenzione. Nel periodo di 36 mesi sono stati pagati circa […]* milioni di EUR, che rappresentano circa le rate di sei mesi. Nessun versamento è stato effettuato nel 2007 e nel 2008.

6.2.2. *Aiuti di Stato mediante crediti fiscali e previdenziali a Olympic Airlines*

(138) L'importo dovuto per la tassa sui passeggeri per lo sviluppo aeroportuale («spatosimo») è stato valutato dall'erario in […]* milioni di EUR. Il totale a debito al 31 maggio 2008 era di […]* milioni di EUR. Di questi, […]* milioni di EUR sono pagabili in rate mensili fino al 2012 e non sono stati considerati scaduti. Del saldo restante di […]* milioni di EUR, […]* milioni di EUR sono oggetto di impugnazione da parte di Olympic Airlines. Il tribunale ha adottato la decisione di sospendere questa parte del debito in attesa di una sentenza definitiva.

(139) Moore Stephens ha individuato un importo […]* EUR scaduto nei confronti di Olympic Airways Services e Olympic Aviation per servizi ricevuti in base a vari contratti per i servizi di assistenza a terra e di manutenzione.

(140) È stata inoltre individuata un'ulteriore somma di […]* milioni di EUR per tasse di atterraggio e oneri di parcheggio dovuti all'autorità ellenica dell'aviazione civile.

*(in milioni di EUR)*

| | | Saldo |
|---|---|---|
| Importo dovuto per il noleggio di aeromobili | […]* | […]* |
| Importi dovuti per il noleggio | […]* | […]* |
| Riserva di manutenzione dovuta | […]* | […]* |
| Interessi sugli importi dovuti per il noleggio e sulle riserve di manutenzione | […]* | […]* |
| Differenza tra le tariffe di noleggio principali e le tariffe per il subnoleggio | […]* | […]* |
| «Spatosimo» (tassa sui passeggeri per lo sviluppo aeroportuale — totale dovuto 98 milioni di EUR di cui 59,9 milioni di EUR sono oggetto di sospensione giudiziaria) | […]* | […]* |
| Importo dovuto ad altri soggetti | […]* | […]* |
| Olympic Airways Services | […]* | […]* |
| Olympic Aviation | […]* | […]* |
| Tasse di atterraggio e oneri di parcheggio (diversi dall'AIA) | […]* | […]* |

▼B

*(in milioni di EUR)*

| | | Saldo |
|---|---|---|
| Debiti di Olympic Airlines nei confronti dello Stato al giugno 2008 (esclusi i debiti sospesi) | […]* | […]* |
| Debiti complessivi stimati di Olympic Airlines nei confronti dello Stato al giugno 2008 | […]* | […]* |

### 6.3. **In merito alle misure straordinarie di protezione dai creditori**

(141) Moore Stephens ha confermato che le misure straordinarie di protezione dai creditori sono state prorogate al 31 ottobre 2008 dall'articolo 21 della legge n. 3607/2007.

## 7. VALUTAZIONE DEGLI AIUTI

### 7.1. **Base giuridica per la valutazione degli aiuti**

(142) In virtù dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE «sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».

(143) La nozione di aiuto di Stato si applica a qualsiasi vantaggio concesso direttamente o indirettamente, finanziato con risorse statali, accordato dallo Stato stesso o da un organismo intermedio che operi in virtù dei poteri conferitigli.

(144) I criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono cumulativi. Pertanto, per stabilire se le misure notificate costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE devono essere soddisfatte tutte le condizioni seguenti. In particolare, il sostegno finanziario deve:

— essere concesso dallo Stato ovvero mediante risorse statali,

— favorire talune imprese o talune produzioni,

— falsare o minacciare di falsare la concorrenza,

— incidere sugli scambi tra Stati membri.

(145) La presente decisione fa riferimento esclusivamente agli aiuti concessi successivamente al periodo preso in considerazione dalla decisione del 2005.

### 7.2. **Esistenza degli aiuti**

(146) La Commissione ha condotto un'analisi minuziosa e approfondita delle osservazioni ricevute nel corso dell'avvio del procedimento nonché di quelle presentate dalla Grecia e della perizia condotta sulla contabilità e sull'operatività di Olympic Airways Services e Olympic Airlines. A tale riguardo ha deciso di effettuare una valutazione sull'esistenza degli aiuti a titolo di tre voci principali, ovvero:

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airways Services in forma di tolleranza di debiti fiscali e previdenziali dal dicembre 2004 ([1]),

([1]) Cfr. la nota 5.

▼B

— possibili aiuti di Stato concessi a Olympic Airlines mediante i pagamenti corrisposti per il noleggio di aeromobili nonché la rinuncia a esigere i crediti (compresi quelli fiscali e previdenziali) dal maggio 2005 ([1]),

— possibili aiuti di Stato a Olympic Airways Services SA e a Olympic Airlines mediante misure straordinarie di protezione dai creditori.

7.2.1. *Aiuti di Stato a Olympic Airways Services in forma di tolleranza di debiti*

(147) Come dimostrato dagli esperti della Commissione, dalla data di adozione della decisione del 2005, Olympic Airways Services ha procrastinato il versamento degli importi dovuti allo Stato e i debiti fiscali e previdenziali nei confronti di quest'ultimo sono aumentati.

(148) La situazione fiscale e previdenziale di Olympic Airways Services, difficile e in peggioramento, è stata descritta in precedenza. I debiti fiscali e previdenziali di Olympic Airways Services considerati nella decisione del 2005 erano già ingenti, ammontando a 627 milioni di EUR, di cui secondo le stime 431 milioni di EUR erano costituiti da imposte non versate e ulteriori 196 milioni di EUR da contributi non corrisposti a IKA.

(149) In relazione ai debiti fiscali e nonostante un pagamento «di compensazione» pari a […]* milioni di EUR effettuato a seguito delle sentenze arbitrali, il debito fiscale complessivo al giugno 2008 è ora stimato dell'ordine di […]* milioni di EUR, come figura nella tabella successiva al precedente considerando 135. Questo rinvio del versamento delle imposte di almeno […]* milioni di EUR è imputabile allo Stato.

(150) Olympic Airways Services ha obiettato che la somma di […]* milioni di EUR in relazione ai suoi debiti fiscali è oggetto di sospensione, il che significa che la società è «in regola con i propri obblighi fiscali»; ciò non tiene conto del fatto che, sebbene parte del suo debito fiscale possa essere stata dilazionata, tale rinvio non mette in discussione la somma. Benché un tribunale greco possa correggere al ribasso la cifra, la conclusione della Commissione è che l'ordine di grandezza della somma dovuta da Olympic Airways Services allo Stato a titolo fiscale non cambierà in misura sostanziale. A prescindere da tale parere, la Commissione può concludere che la somma che Olympic Airways Services deve allo Stato in relazione ai suoi debiti fiscali è dell'ordine di […]* milioni di EUR.

(151) In relazione ai crescenti debiti fiscali di Olympic Airways Services, è lo Stato stesso attraverso l'erario che tollera il costante rinvio e mancato pagamento di varie imposte e oneri dovuti da Olympic Airways Services.

(152) Per quanto concerne i contributi previdenziali la situazione è analoga. I debiti previdenziali che in base alla decisione del 2005 ammontavano a […]* sono ora aumentati a […]* milioni di EUR come risulta dalla tabella successiva al precedente

([1]) Cfr. la nota 6.

▼B

considerando 135, nonostante il versamento il 27 settembre 2007 di un importo una tantum di […]* milioni di EUR a seguito della sentenza arbitrale.

(153) In relazione a questi contributi previdenziali, l'organismo incaricato di riscuoterli (IKA) è un ente pubblico istituito mediante atto legislativo greco ([1]), cui è stato affidato l'incarico, sotto il controllo dello Stato, di gestire il sistema previdenziale e di riscuotere i contributi previdenziali obbligatori. Ha la facoltà ([2]) ma non l'obbligo di stipulare accordi di composizione per i pagamenti tardivi dei debiti. I debiti previdenziali in costante aumento di Olympic Airways Services nei confronti dello Stato sono pertanto chiaramente imputabili allo Stato.

(154) I capitali fiscali e previdenziali sono risorse statali e la tolleranza del loro mancato versamento quindi comporta un trasferimento di risorse statali.

(155) Tale tolleranza fornisce un vantaggio a Olympic Airways Services. La tolleranza da parte dello Stato differisce il pagamento di oneri che solitamente un'impresa dovrebbe pagare a tempo debito, offrendo al beneficiario una fonte di capitale operativo. Olympic Airways Services è in perdita e persistentemente indebitata, pertanto tale rinvio non può essere considerato un comportamento normale o consueto di un creditore in un'economia di mercato; esso è sistematico e, data la situazione finanziaria critica di Olympic Airways Services dimostrata dagli esperti della Commissione, non vi sono prospettive realistiche che Olympic Airways Services sia mai in condizioni di rimborsare questi importi allo Stato in alcun momento futuro. La tolleranza incide sugli scambi tra Stati membri e falsa la concorrenza in quanto i mercati interessati sono liberalizzati a tutti gli effetti.

(156) La Commissione deve quindi concludere che la tolleranza da parte dello Stato in merito ai crescenti debiti fiscali e previdenziali impagati di Olympic Airways corrisponde ad aiuti di Stato a Olympic Airways Services ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Non essendo mai stati notificati alla Commissione, questi aiuti sono pertanto illegali.

7.2.2. *Aiuti di Stato a Olympic Airlines in forma di tolleranza di debiti*

(157) Come concluso dagli esperti della Commissione, a partire dal periodo considerato nella decisione del 2005 Olympic Airlines ha registrato perdite e ha accumulato ulteriori debiti nei confronti dello Stato.

(158) In relazione al noleggio di quattro aerei A340, durante il periodo coperto dalla presente indagine i debiti di Olympic Airlines nei confronti dello Stato hanno raggiunto i […]* milioni di EUR, quando il saldo degli stessi al 31 maggio 2005 era di […]* EUR. Ciò significa che nel periodo coperto dalla presente decisione Olympic Airlines ha accumulato un ulteriore debito di […]* milioni di EUR nei confronti dello Stato per importi di noleggio non corrisposti.

([1]) Legge n. 1846/1951, articolo 11.
([2]) Legge n. 2676/1999.

▼B

(159) Secondo il parere della Commissione, tuttavia, questo importo non riflette l'ammontare che Olympic Airlines doveva allo Stato in relazione al noleggio di detti aeromobili. Come riportato nella decisione del 2005, a seguito del subentro a Olympic Airways nei contratti di noleggio principali lo Stato ha corrisposto un prezzo compreso tra i […]* e i […]* EUR al mese per ciascuno di questi aerei. Tuttavia, come dimostrato dagli esperti della Commissione, Olympic Airlines ha versato un importo compreso tra i […]* e i […]* USD. Nell'accettare un importo tanto più basso lo Stato «accetta» di perdere un importo compreso tra i […]* e i […]* EUR per ciascun aereo al mese, fornendo un ulteriore aiuto di Stato per un valore compreso tra almeno 36 milioni di EUR e fino a 50,4 milioni di EUR.

(160) In relazione alla tassa sui passeggeri per lo sviluppo aeroportuale («spatosimo») la somma dovuta dalla società allo Stato è pari a […]* milioni di EUR. Olympic Airlines ha obiettato che questo importo non è dovuto nella sua totalità in quanto […]* milioni di EUR circa sono stati sospesi dall'autorità giudiziaria in attesa di una delibera del tribunale. A questo proposito la Commissione osserva che la sospensione non cancella il debito ma ne sospende solo il pagamento. A tale riguardo la Commissione può concludere che la somma che Olympic Airlines deve in relazione allo «spatosimo» non corrisposto al maggio 2008 è compresa tra i 38 e i 98 milioni di EUR.

(161) Un importo di 86,3 milioni di EUR è dovuto da Olympic Airlines a due organismi connessi, ossia Olympic Airways Services e Olympic Aviation. Al 31 maggio 2005 l'importo dovuto da Olympic Airlines a queste società era pari a 2,6 milioni di EUR ed è aumentato considerevolmente nei tre anni successivi, per cui nel periodo in esame nella presente decisione i debiti in sofferenza sono aumentati di 83,7 milioni di EUR. Un'ulteriore somma di 4,5 milioni di EUR a titolo di tasse di atterraggio e oneri di parcheggio in aeroporti diversi dall'AIA è dovuta all'autorità ellenica dell'aviazione civile; Olympic Airlines ha obiettato che questo importo non è dovuto in quanto il pagamento è stato sospeso dall'autorità giudiziaria in attesa di una delibera del tribunale. Ancora una volta la Commissione osserva che tale sospensione non cancella il debito ma ne sospende solo il pagamento.

(162) La tolleranza sopra descritta, per un importo complessivo di 326 milioni di EUR come si evince dalla tabella successiva al precedente considerando 140, riguarda interamente risorse statali in quanto si tratta di debiti nei confronti dello Stato, di enti statali (l'autorità ellenica dell'aviazione civile) o di imprese di proprietà statale (Olympic Airways Services e Olympic Aviation).

(163) Per quanto concerne l'imputabilità allo Stato della tolleranza dimostrata da Olympic Airways Services e Olympic Aviation nei confronti di Olympic Airlines, la Commissione osserva che una misura adottata da un'impresa pubblica può essere imputata allo Stato in base a una serie di indicatori desunti dalle circostanze dell'evento e dal contesto in cui sono state adottate le misure.

(164) A tale riguardo la Commissione osserva che lo Stato detiene il 100 % delle azioni di tutte e tre le società. Inoltre, tutti i relativi dirigenti e i membri dei consigli di amministrazione sono stati nominati dallo Stato. In tali circostanze, si deve concludere che le società sono state costantemente sotto il controllo dello Stato. La Grecia era in grado direttamente e indirettamente (quale principale creditore sia di Olympic Airways Services sia di Olympic

▼B

Airlines) di esercitare un'influenza dominante su tutte le imprese. Infine, questa tolleranza è concomitante a quella praticata dallo Stato stesso e dagli enti pubblici. Per tale ragione le decisioni di Olympic Airways Services e di Olympic Aviation di prorogare il credito a Olympic Airlines e consentire l'accumulo di un debito pari a 86,3 milioni di EUR non sono stati atti di imprese indipendenti e sono quindi imputabili allo Stato.

(165) Questa tolleranza comporta anche un vantaggio per Olympic Airlines poiché affranca la società da debiti che altrimenti avrebbe dovuto estinguere.

(166) La difficile situazione finanziaria di Olympic Airlines è già stata descritta nel dettaglio. Nel 2004 la società ha registrato una perdita di 87,1 milioni di EUR che ogni anno successivo ha seguitato ad aumentare, ammontando nel 2007 a […]* milioni di EUR. L'attività di Olympic Airlines è fortemente ciclica, come dimostra il flusso di cassa negativo nei mesi da ottobre a marzo, compensato da un flusso di cassa positivo nei mesi da aprile a settembre. Questo ciclo si ripete con perdite ogni anno maggiori. Gli afflussi netti dei mesi estivi non compensano mai completamente i deflussi netti dei mesi invernali e perciò, nel complesso, la società registra perdite sempre crescenti. Può sopravvivere solo grazie alla generosità dello Stato. Non è affatto chiaro se la società, come strutturata attualmente, possa mai registrare flussi di cassa positivi. È quindi ovvio che questa tolleranza non può riflettere il comportamento normale di un creditore in un'economica di mercato; essa è sistematica e, date le difficoltà in cui versa Olympic Airlines, vi sono scarse possibilità che questi debiti siano mai estinti.

(167) La Commissione osserva altresì che le misure in questione incidono sugli scambi tra Stati e falsano o minacciano di falsare la concorrenza all'interno di questo mercato dal momento che riguardano un vettore aereo comunitario. La Commissione pertanto conclude che la protratta tolleranza da parte dello Stato, degli enti statali e delle imprese di proprietà statale delle imposte e di altre passività operative di Olympic Airlines costituisce un aiuto di Stato a favore di Olympic Airlines ai fini dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Non essendo mai stati notificati alla Commissione, questi aiuti sono pertanto illegali.

7.2.3. *Aiuti di Stato mediante misure straordinarie di protezione dai creditori*

(168) Secondo una costante giurisprudenza, la nozione di aiuto comprende le agevolazioni concesse dalle autorità pubbliche che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ([1]). A Olympic Airways Services e a Olympic Airlines sarebbero state concesse considerevoli agevolazioni mediante le misure straordinarie e uniche di protezione dai

([1]) Cfr., fra l'altro, le sentenze nella causa 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg contro l'Alta Autorità della Comunità europea del Carbone e dell'Acciaio, Raccolta 1961, pag. 3; nella causa C-387/92, Banco de Crédito Industrial SA, divenuto Banco Exterior de España SA, contro Ayuntamiento de Valencia, punto 13, Raccolta 1994, pag. I-877; nella causa C-241/94, Repubblica francese contro Commissione delle Comunità europee, punto 34, Raccolta 1996, pag. I-4551; nonché nella causa C-256/97, Déménagements-Manutention Transport SA (DMT), punto 19, Raccolta 1999, pag. I-3913.

▼B

creditori che lo Stato ha accordato con la legge appositamente emanata, ai sensi della quale è rinviata l'esecuzione delle decisioni giudiziarie adottate contro queste società su iniziativa di qualsiasi creditore privato.

(169) Nel caso in esame, le misure straordinarie di protezione dai creditori sono state concesse solo a Olympic Airways Services e Olympic Airlines; si tratta quindi di un intervento selettivo e specifico ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE.

(170) Secondo una costante giurisprudenza, il concetto di aiuto è più ampio di quello di sovvenzione, dato che esso vale a designare non soltanto prestazioni positive del genere delle sovvenzioni stesse, ma anche interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che di conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, ne hanno la stessa natura e producono effetti identici ([1]).

(171) L'espressione «aiuti», ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, comporta necessariamente vantaggi concessi direttamente o indirettamente mediante risorse statali o che costituiscono un onere aggiuntivo per lo Stato o per gli enti designati o istituiti dallo Stato a tal fine ([2]).

(172) Per analogia con le dichiarazioni della Corte nella sentenza Ecotrade ([3]) in relazione all'articolo 4, lettera c), del trattato CECA, alcune caratteristiche delle misure straordinarie di protezione dai creditori rendono possibile stabilire l'esistenza di aiuti ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

(173) Innanzitutto, è evidente che le misure straordinarie di protezione dai creditori si applicano solo a Olympic Airways Services e Olympic Airlines, entrambi soggetti di proprietà statale che devono importi particolarmente ingenti a talune categorie di creditori, prevalentemente pubblici. Infatti, come già dimostrato nella presente decisione, Olympic Airlines deve 86,3 milioni di EUR a Olympic Airways Services per il mancato pagamento di servizi.

(174) È anche fuori di dubbio che le misure straordinarie di protezione dai creditori pongono Olympic Airways Services e Olympic Airlines in una situazione più favorevole rispetto ad altre, in quanto consentono loro di continuare l'esercizio dell'attività in circostanze in cui non potrebbero farlo se fossero applicate le norme ordinarie sull'insolvenza, poiché ai sensi di queste la tutela degli interessi dei creditori è il fattore determinante. Il fatto che queste due società possano continuare la loro attività comporta un onere aggiuntivo per le autorità pubbliche, giacché organismi di proprietà statale sono tra i principali creditori dell'impresa in difficoltà, tanto più che per definizione l'impresa è in debito di importi considerevoli. Infatti, date la situazione finanziaria critica di Olympics e le misure straordinarie di protezione dai creditori, le società private con ogni probabilità non intenderanno servire Olympic Airlines oppure Olympic Airways Services in termini

([1]) Causa C-387/92, Banco dei Crédito industrial SA, divenuto Banco Exterior de España, contro Ayuntamiento de Valencia, punto 13, Raccolta 1994, pag. I-877; Causa C-200/97, Ecotrade Srl contro Altiforni e Ferriere di Servola SpA (AFS), punto 34, Raccolta 1998, pag. I-07907.

([2]) Cause riunite da C-52/97 a C-54/97, Viscido e altri contro Ente Poste Italiane, punto 13, Raccolta 1998, pag. I-2629.

([3]) Causa C-200/97, cfr. la nota 40.

▼B

commerciali normali in quanto non vi è alcuna possibilità realistica di recuperare gli importi dovuti. Inoltre, dati gli ingenti debiti nei confronti di creditori di proprietà pubblica (cfr. il considerando 139), le società di proprietà statale perderanno risorse a seguito delle misure straordinarie di protezione dai creditori e, dal momento che il costante sostegno statale a favore di Olympic Airlines e Olympic Airways Services può essere ricondotto esclusivamente a considerazioni di industria nazionale anziché a quelle di un creditore di mercato che cerca di recuperare gli importi dovuti, la Commissione può concludere che sono coinvolte risorse statali e che la misura è imputabile allo Stato.

(175) Alla luce di quanto precede, occorre concludere che l'applicazione a un'impresa di un regime straordinario di protezione dai creditori del genere esistente nel caso in esame, che deroga «alle norme del diritto ordinario in materia di fallimento», va considerata come determinante di una concessione di aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, allorché è dimostrato che questa impresa

— «è stata autorizzata a continuare la sua attività economica in circostanze in cui tale eventualità sarebbe stata esclusa nell'ambito dell'applicazione delle regole normalmente vigenti in materia di fallimento, o

— ha beneficiato di […] una rinuncia effettiva, totale o parziale, ai crediti pubblici, dei quali non avrebbe potuto usufruire un'altra impresa insolvente nell'ambito dell'applicazione delle regole normalmente vigenti in materia di fallimento» ([1]).

(176) Nel caso in esame, per quanto concerne le misure straordinarie e uniche di protezione dai creditori accordate a Olympic Airways Services e Olympic Airlines, la Commissione osserva che entrambi i criteri summenzionati sono soddisfatti. Le società in questione sono state autorizzate a continuare la loro attività economica in circostanze in cui tale eventualità sarebbe stata esclusa se fossero state applicate le regole normalmente vigenti in materia di fallimento. Inoltre, come dimostrato nel corso di tutta la presente decisione, le società in questione hanno beneficiato di alcune agevolazioni dallo Stato delle quali non avrebbe potuto usufruire un'altra impresa insolvente nell'ambito dell'applicazione delle regole normalmente vigenti in materia di fallimento.

(177) Le misure in questione incidono sugli scambi tra Stati membri in quanto interessano società che operano in un mercato liberalizzato. Pertanto, esse anche falsano o minacciano di falsare la concorrenza in questo mercato in quanto sono incentrate su imprese specifiche in concorrenza con altri operatori comunitari.

(178) Date le circostanze, per quanto concerne le misure straordinarie di protezione dai creditori offerte a Olympic Airways Services e Olympic Airlines, la Commissione conclude che esse corrispondono ad aiuti di Stato. Non essendo mai stati notificati alla Commissione, questi aiuti sono pertanto illegali.

([1]) Causa C-295/97, Rinaldo Piaggio SpA (punto 43).

▼B

### 7.3. **Compatibilità degli aiuti**

#### 7.3.1. *Compatibilità degli aiuti concessi a Olympic Airlines attraverso il pagamento di importi per il noleggio degli aeromobili, tolleranza di debiti e misure straordinarie di protezione dai creditori*

(179) Essendo giunta alla conclusione che Olympic Airlines ha ricevuto aiuti di Stato dal 2005, la Commissione deve quindi esaminare le misure a favore di questa società alla luce dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato in cui sono previste le deroghe alla norma generale di incompatibilità stabilita nell'articolo 87, paragrafo 1.

(180) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato non possono essere applicate al caso presente perché le misure di aiuto non hanno un carattere sociale e non sono concesse a singoli consumatori, né ovviano ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, né sono concesse all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania.

(181) Ulteriori deroghe al divieto generale sugli aiuti di Stato sono previste dall'articolo 87, paragrafo 3. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non si applicano al caso presente perché gli aiuti non promuovono la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure pongono rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro né promuovono la cultura e la conservazione del patrimonio.

(182) L'articolo 87, paragrafo 3, lettere a) e c), del trattato prevede deroghe in relazione ad aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. La Grecia è una regione che rientra interamente nell'ambito di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera a). Nondimeno gli aiuti non soddisfano i criteri degli «Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale» applicabili ([1]).

(183) Per quanto concerne la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato riguardante gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione dovrà valutare se questa disposizione si possa applicare all'attuale situazione. Nel condurre questo esame la Commissione deve tener conto degli orientamenti applicabili in relazione al settore dell'aviazione ([2]).

(184) In tale contesto, è chiaro che nessuna delle disposizioni degli orientamenti è soddisfatta nel caso in esame. È altresì evidente che gli aiuti non intendono compensare servizi relativi a OSP ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE e che quindi sono incompatibili con il mercato comune.

---

([1]) Per il periodo 2000-2006, GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9; per il periodo 2007-2013, GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

([2]) «Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione» (GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5) e «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento di aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali» (GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1).

▼B

7.3.2. *Compatibilità degli aiuti concessi a Olympic Airways Services mediante la tolleranza di debiti e l'adozione di misure straordinarie di protezione dai creditori*

(185) Essendo giunta alla conclusione che anche Olympic Airways Services ha ricevuto aiuti di Stato illegali, la Commissione deve esaminare l'intervento alla luce dell'articolo 87, paragrafi 2 e 3, del trattato in cui sono previste le deroghe alla norma generale di incompatibilità stabilita nell'articolo 87, paragrafo 1.

(186) Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato non possono essere applicate al caso presente perché le misure di aiuto non hanno un carattere sociale e non sono concesse a singoli consumatori, né ovviano ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, né sono concesse all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania che risentono della divisione della Germania.

(187) Ulteriori deroghe al divieto generale sugli aiuti di Stato sono previste all'articolo 87, paragrafo 3. Le deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettere b) e d), non si applicano al caso presente perché gli aiuti non promuovono la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure pongono rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro né promuovono la cultura e la conservazione del patrimonio.

(188) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE prevede deroghe in relazione ad aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso, oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione. Nondimeno gli aiuti non soddisfano i criteri degli «Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale» applicabili.

(189) Per quanto concerne la deroga prevista all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato riguardante gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, la Commissione dovrà valutare se questa disposizione si possa applicare all'attuale situazione. Nel condurre questo esame la Commissione deve tener conto degli orientamenti applicabili in relazione al settore dell'aviazione ([1]).

(190) In tale contesto, è chiaro che nessuna delle disposizioni degli orientamenti è soddisfatta nel caso in esame. È inoltre evidente che gli aiuti non intendono compensare servizi relativi a OSP ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato CE e che quindi sono incompatibili con il mercato comune.

(191) Di conseguenza la Commissione conclude che la Grecia ha concesso aiuti di Stato incompatibili a Olympic Airways Services attraverso la tolleranza di tardivi e mancati pagamenti di imposte e contributi previdenziali e mediante misure straordinarie di protezione dai creditori accordate a questa società,

([1]) Cfr. la nota 45.

▼B

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

1. La protratta tolleranza da parte dello Stato greco nei confronti di Olympic Airways Services in relazione ai debiti fiscali e previdenziali verso lo Stato, stimati almeno in 590,4 milioni di EUR, costituisce un aiuto di Stato illegale a Olympic Airways Services, incompatibile con il trattato.

2. La protratta tolleranza da parte dello Stato greco nei confronti di Olympic Airlines in relazione a pagamenti per il noleggio di aeromobili per un ammontare stimato a 137,2 milioni di EUR, a debiti verso Olympic Airways Services e Olympic Aviation stimati in un totale di 86,3 milioni di EUR, a debiti verso l'autorità dell'aviazione civile ellenica per 4,5 milioni di EUR e all'imposta «spatosimo» per almeno 38,1 milioni di EUR, costituisce un aiuto di Stato illegale a Olympic Airlines, incompatibile con il trattato.

3. Le misure straordinarie di protezione dai creditori concesse dalla legislazione greca ad Olympic Airways Services e Olympic Airlines costituiscono un aiuto di Stato illegale a entrambe le società, incompatibile con il trattato.

*Articolo 2*

1. La Grecia deve recuperare gli aiuti di cui all'articolo 1 dal beneficiario.

2. Le somme da recuperare devono essere fruttifere di interessi dalla data in cui sono state messe a disposizione del beneficiario fino al loro effettivo recupero.

3. Gli interessi devono essere calcolati secondo il regime dell'interesse composto conformemente al capitolo V del regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([1]), modificato dal regolamento (CE) n. 271/2008 ([2]).

4. La Grecia annulla tutti i pagamenti in sospeso degli aiuti di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data di adozione della presente decisione.

*Articolo 3*

1. Il recupero degli aiuti di cui all'articolo 1 è immediato ed effettivo.

2. La Grecia garantisce l'attuazione della presente decisione entro quattro mesi dalla data della sua notifica.

*Articolo 4*

1. Entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione, la Grecia comunica alla Commissione le seguenti informazioni:

a) l'importo complessivo (capitale e interessi) che deve essere recuperato presso il beneficiario;

b) una descrizione dettagliata delle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione;

([1]) GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1.
([2]) GU L 82 del 25.3.2008, pag. 1.

▼B

c) i documenti attestanti che al beneficiario è stato imposto di rimborsare l'aiuto.

2. La Grecia informa la Commissione dei progressi compiuti in relazione alle misure nazionali adottate per l'attuazione della presente decisione fino al completo recupero degli aiuti di cui all'articolo 1. Essa trasmette immediatamente, dietro semplice richiesta della Commissione, le informazioni relative alle misure già adottate e previste per conformarsi alla presente decisione. Fornisce inoltre informazioni dettagliate riguardo all'importo degli aiuti e degli interessi già recuperati presso il beneficiario.

*Articolo 5*

La Grecia dispone la sospensione immediata di qualsiasi ulteriore corresponsione di aiuti a Olympic Airways Services e Olympic Airlines.

*Articolo 6*

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.