Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 17 september 2008

betreffende steunmaatregel C 61/07 (ex NN 71/07) — Griekenland Staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2008) 5073)

(Slechts de tekst in de Griekse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

►C1 (2010/459/EG) ◄

(PB L 222 van 24.8.2010, blz. 62)

Gerectificeerd bij:

►C1 Rectificatie PB L 231 van 1.9.2010, blz. 7 (2010/459/EG)

▼B

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 17 september 2008

betreffende steunmaatregel C 61/07 (ex NN 71/07) — Griekenland Staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2008) 5073)

(Slechts de tekst in de Griekse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

►C1 (2010/459/EG) ◄

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig bovengenoemde artikelen ([1]) te hebben verzocht hun opmerkingen te maken en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) De Commissie heeft Griekenland bij brief van 19 december 2007 in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure vastgesteld in artikel 88, lid 2, van het Verdrag, met betrekking tot een reeks financiële stromen en overdrachten die bezorgdheid deden rijzen in verband met eventuele staatssteun met betrekking tot de financiering en exploitatie van Olympic Airways Services n.v. en Olympic Airlines n.v.

(2) Op 14 januari 2008 verzocht Griekenland om een verlenging van de termijn voor zijn antwoord, die door de Commissie werd aanvaard. Griekenland heeft opmerkingen meegedeeld op 13 februari 2008.

(3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([2]). De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd binnen één maand na die bekendmaking hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen in te dienen.

(4) De Commissie heeft van belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. Zij heeft de opmerkingen op 9 april 2008 per e-mail aan Griekenland overgemaakt. Griekenland kreeg de gelegenheid om op deze opmerkingen te reageren. De Commissie ontving opmerkingen van Griekenland via e-mail van 13 mei 2008.

([1]) PB C 50 van 23.2.2008, blz. 13.
([2]) Zie voetnoot 1.

▼B

2. BESCHRIJVING VAN DE FEITEN

2.1. De partijen

2.1.1. *Olympic Airways Services n.v.*

(5) Olympic Airways Services n.v. is de huidige naam van de onderneming die voorheen bekend stond als Olympic Airways n.v. ([1]) Zij houdt zich voornamelijk bezig met het verlenen van gronddiensten en het onderhoud van vliegtuigen/technische diensten in Griekenland en exploiteert geen luchtvaartuigen. De onderneming is volledig in handen van de overheid.

2.1.2. *Olympic Airlines n.v.*

(6) Olympic Airlines n.v. begon met haar activiteiten in december 2003 en werd opgericht op basis van de afdeling „vluchten" van Olympic Airways. De onderneming verzorgt geregelde luchtdiensten in Griekenland op routes binnen de Europese Unie en op intercontinentale routes. De onderneming is volledig in handen van de overheid ([2]).

2.2. Maatregelen in het kader van het onderzoek

(7) In het besluit tot inleiding van de procedure zijn de volgende vier punten onderzocht:

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services n.v. door het niet-invorderen van schulden. De Helleense Republiek heeft wellicht illegale en onverenigbare staatssteun ten gunste van deze onderneming verleend door een voortdurend uitstel van betaling toe te staan met betrekking tot de belastings- en socialezekerheidsschulden van de onderneming sinds januari 2005 ([3]).

— Potentiële staatssteun aan Olympic Airways Services n.v. via door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen. De Helleense Republiek heeft wellicht illegale en onverenigbare staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services verleend door betaling van een aantal door het arbitragepanel toegekende schadevergoedingen. Tot deze betalingen is besloten na indiening door deze onderneming van een aantal schadevergoedingseisen tegen de staat.

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airlines n.v.. De Helleense Republiek heeft wellicht illegale en onverenigbare staatssteun verleend door middel van verlaagde

([1]) Olympic Airways n.v. kreeg formeel de nieuwe naam Olympic Airways - Services n.v. Een wijziging van de statuten van Olympic Airways n.v. werd bekendgemaakt in het Griekse staatsblad nr. 1485/19.2.2004, nv-uitgave, op 19 februari 2004. De wijziging betrof artikel 1, op basis waarvan de onderneming de nieuwe naam „Olympic Airways - Services n.v." kreeg en werd opgericht voor de duur van 46 jaar, namelijk tot en met 31.12.2049. De wijziging betrof ook artikel 2. Het hoofddoel van de onderneming is het uitvoeren van gronddiensten, onderhoudsdiensten voor motoren en vliegtuigen, vertegenwoordiging en agentschap van luchtvervoersondernemingen enz. In deze beschikking wordt de term „Olympic Airways" verder gebruikt voor zowel „Olympic Airways n.v." tot februari 2004 als voor „Olympic Airways - Services n.v." na die datum.

([2]) Op 14 september 2005 heeft de Commissie een definitieve negatieve beschikking vastgesteld (Beschikking 2005/2706/EG — nog niet bekendgemaakt) betreffende door de Helleense Republiek verleende steun aan Olympic Airways en Olympic Airlines.

([3]) De beschikking van 2005 hield uitsluitend rekening met steun die aan Olympic Airways werd verleend tot en met december 2004.

▼B

betalingen voor het leasen van vliegtuigen en het niet-invorderen van de schulden (inclusief belasting- en socialezekerheidsverplichtingen) van deze schuldplichtige overheidsonderneming sinds juni 2005 ([1]).

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services n.v. en Olympic Airlines door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers. Dit houdt in dat een particuliere schuldeiser tegen bedoelde ondernemingen geen rechtsvorderingen kan instellen of individuele, dan wel collectieve uitvoeringsmaatregelen (inclusief voorlopige en dwingende maatregelen) kan treffen, in Griekenland noch in het buitenland. Deze juridische bescherming wordt niet verleend aan enige andere entiteit in Griekenland en is specifiek voor deze ondernemingen. Elke andere onderneming in Griekenland die zulke bescherming tegen schuldeisers zou vragen, zou het faillissement moeten aanvragen.

(8) De potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services via door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen vergt een verder, meer uitgediept onderzoek. Daarom wordt deze uitgesloten van het toepassingsgebied van de huidige beschikking en zal deze later worden behandeld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

2.2.1. *Belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services sinds december 2004*

(9) In haar beschikking van 2005 stelde de Commissie een gedragspatroon vast waarbij de overheid de door Olympic Airways verschuldigde belastings- en socialezekerheidsschulden niet inde op de vervaldag. Deze schulden werden dan „gecertificeerd" ten opzichte van de onderneming, maar de overheid ging niet over tot afwikkeling van deze schuld. Na verloop van tijd zou de onderneming dan gedeeltelijke betalingen verrichten in termijnen ([2]). In de beschikking van 2005 besloot de Commissie dat de uitgestelde of te lage betalingen van belastings- en socialezekerheidsverplichtingen door Olympic Airways voor deze onderneming een cashflowvoordeel vormt op kosten van de overheid.

(10) In de beschikking van 2005 (artikel 3) verplichtte de Commissie Griekenland tot de „*onmiddellijke opschorting van alle verdere betalingen van staatssteun aan Olympic Airways en Olympic Airlines"*. De Commissie aan de Griekse overheid meermaals informatie gevraagd ([3]) over de manier waarop zij dit aspect van de beschikking had uitgevoerd, en haar verzocht de diensten van de Commissie informatie te verstrekken betreffende de belastingen en socialezekerheidsbijdragen die door deze onderneming aan de staat werden betaald. Ondanks deze herhaaldelijke, specifieke vragen heeft de Griekse overheid in dit verband onvoldoende informatie verstrekt.

(11) In plaats van de diensten van de Commissie informatie te bezorgen en te bevestigen dat deze ondernemingen hun schulden aan de belastingen en de sociale zekerheid volledig en tijdig betalen, suggereert de informatie die door de Griekse overheid aan de Commissie en de Europese rechtbanken is verstrekt dat de twee ondernemingen, Olympic Airways Services en Olympic Airlines, hun verder toenemende schulden aan de overheid niet aflossen.

([1]) De beschikking van 2005 hield uitsluitend rekening met steun die aan Olympic Airlines werd verleend tot en met mei 2005.

([2]) In 2003-2004 bijvoorbeeld voerde Olympic Airways betalingen ten bedrage van 7,7 miljoen EUR uit in verband met een schikkingsakkoord voor de jaren vóór 2003.

([3]) Brieven van de Commissie van 25 augustus 2006 (ref D (2006) 217009) en 16 juli 2007 (ref D (2007) 313288).

▼B

(12) Bij brief van 30 oktober 2006 ([1]) verstrekte de Griekse overheid de diensten van de Commissie een schrijven gedateerd 13 juni 2006 vanwege een „onafhankelijke taxateur", genaamd „Progressive Finance", betreffende de financiële toestand van Olympic Airways. De expert baseerde zich op de balans van 2004 (niet aan de Commissie verstrekt) en de cashflow van 2006. De expert besloot dat de negatieve financiële toestand van de onderneming, op basis van de informatie waarover hij beschikte, rechtstreeks verband hield met haar verplichtingen aan de overheid en de sociale zekerheid en met de onopgeloste problemen in verband met overheidssteun. „Progressive Finance" meldde ook dat de onderneming op basis van de cashflow van 2006 niet kredietwaardig wordt geacht en dat zij niet in de mogelijkheid verkeerde om een lening aan te gaan en er rente op te betalen om de in de beschikking van 2005 vastgestelde staatssteun terug te betalen.

(13) Voorts werd Olympic Airways in verband met Zaak T-423/05 R door de voorzitter van het Gerecht van eerste aanleg verzocht om het Gerecht informatie te verstrekken over haar capaciteit om de door de Commissie vastgestelde staatssteun terug te betalen en over de omvang van haar schuldenlast.

(14) Bij brief van 27 november 2006 verstrekte de onderneming het Gerecht een verslag door de onafhankelijke expert PriceWaterhouseCoopers over de mogelijkheid van een terugbetaling van de steun in termijnen en een taxatie van de steun die was terugbetaald na de negatieve beschikkingen van de Commissie in 2002 en 2005.

(15) De expert van Olympic Airways (PwC) berekende de bedragen die ten gevolge van de beschikking van 2005 moesten worden terugbetaald op 411 miljoen EUR, die naar zijn zeggen in 48 maandelijkse termijnen konden worden terugbetaald en die, voor wat betreft de schulden aan de sociale zekerheid, alleen na een wetswijziging konden worden verlengd tot 96 termijnen. De expert erkende echter dat „*de analyse van de cashflow van Olympic Airways zoals deze door de onderneming aan ons* werd *verstrekt (en die wegens tijdsgebrek niet uitvoerig kon worden gecontroleerd op haar nauwkeurigheid en volledigheid) leidt tot de conclusie dat de gebeurlijkheid van een volledige of gedeeltelijke terugbetaling van de verschuldigde bedragen niet mogelijk is.*"

(16) In haar inleiding van de onderzoeksprocedure kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat de verplichting om alle verdere betalingen van steun aan Olympic Airways, vermeld in artikel 3 van de beschikking van 2005, op te schorten, niet was nagekomen. Bovendien kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat Olympic Airways haar belastings- en socialezekerheidsverplichtingen niet volledig en tijdig betaalt en zelfs niet in staat is om haar bestaande schulden te betalen en dat dit gedrag uitsluitend mogelijk is dankzij de tolerantie van de staat.

2.2.2. *Staatssteun ten gunste van Olympic Airlines sinds 2005*

(17) Met betrekking tot Olympic Airlines vormt de „*Aanvaarding door Olympic* Airways *en door Griekenland van leasebetalingen vanwege Olympic Airlines voor het subleasen van vliegtuigen die lager zijn dan de bedragen die werden betaald voor de hoofdleaseovereenkomsten …"* volgens de Commissie in haar beschikking van 2005 staatssteun ten gunste van Olympic Airlines.

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

▼B

(18) De Helleense Republiek ([1]) vocht het feit dat de staat en Olympic Airways de vliegtuigen in kwestie aan Olympic Airlines hadden gesubleaset tegen lagere tarieven dan die van de originele leaseovereenkomsten niet aan, maar was het niet eens met de zienswijze dat dit neerkomt op staatssteun. De Helleense Republiek was van mening dat Olympic Airlines voor deze subleaseovereenkomsten de marktprijs betaalde en dus geen voordeel heeft genoten.

(19) Zoals eerder vermeld, vereiste artikel 3 van de beschikking van 2005 dat Griekenland onmiddellijk alle betalingen van staatssteun zou opschorten. Ondanks herhaaldelijke herinneringen van de Commissie ([2]) aan de verplichting om „*alle verdere betalingen van steun aan Olympic Airways en Olympic Airlines onmiddellijk op te schorten"* en verzoeken om de Commissie informatie te verschaffen dat Olympic Airlines momenteel de betalingen voor de hoofdleaseovereenkomst in verband met het leasen van vliegtuigen vermeld in de beschikking van 2005 betaalt of betaald heeft, heeft de Griekse overheid hieraan geen gevolg gegeven.

(20) Aangaande de financiële toestand van Olympic Airlines heeft de Commissie aan Griekenland gevraagd om haar informatie te bezorgen betreffende de huidige financiële toestand van Olympic Airlines en de manier waarop de onderneming momenteel te werk gaat. De informatie die door de Griekse overheid werd verschaft voordat de procedure werd ingeleid, heeft de Commissie niet overtuigd. De Commissie begrijpt niet hoe de onderneming haar dagelijkse activiteiten financiert en haar verliezen aanpakt. De Commissie betwijfelt of de onderneming tijdig volledige belastingen en socialezekerheidsschulden betaalt aan de staat dan wel of zij in dit opzicht de tolerantie van de staat geniet.

(21) In haar besluit tot inleiding van de procedure stelde de Commissie vast dat Olympic Airlines weliswaar in december 2003 haar activiteiten aanvatte met weinig of geen schulden ([3]), maar dat deze onderneming in 2004 reeds een exploitatieverlies van 94,5 miljoen EUR leed op een omzet van 616,7 miljoen EUR en dat het nettoverlies vóór belastingen dat jaar 87,1 miljoen EUR bedroeg. In 2005 boekte Olympic Airlines een nettoverlies van 123,7 miljoen EUR ([4]) op inkomsten voor 2005 ten bedrage van 643 miljoen EUR ([5]). Door de media ([6]) werd uitvoerig bericht dat de verliezen van de onderneming voor 2006 meer dan 120 miljoen EUR zouden bedragen. Op basis van deze gegevens heeft Olympic Airlines, sinds het in december 2003 van start ging met zijn diensten, gedurende de eerste drie jaar van zijn activiteiten in totaal meer dan 330 miljoen EUR verlies geleden.

2.2.3. *Staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services n.v. en Olympic Airlines n.v. door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers*

(22) Artikel 22 van wet nr. 3404/05 ([7]) bepaalt dat „tot en met 28 februari 2006 tegen Olympic Airlines n.v., Olympic Airways - Services n.v., Olympic Aviation n.v., hun activa of een deel van hun activa dat nodig of nuttig is voor hun activa geen rechtsvordering mag worden ingesteld en geen individuele of

([1]) Brief van 16 november 2006.
([2]) Brieven van 25 augustus 2006 (ref. D (2006) 217009) en 16 juli 2007 TREN (ref. D (2007) 313288).
([3]) Alle langetermijnschulden bleven bij Olympic Airways en van de belastingen, sociale zekerheid en andere heffingen die aan de Griekse overheid verschuldigd waren, werden slechts de verplichtingen van één maand overgedragen naar Olympic Airlines.
([4]) Bron Reuters, 20 december 2006.
([5]) Het lijkt erop dat de onderneming sinds december 2003 geen gecontroleerde rekeningen meer heeft bekendgemaakt.
([6]) Bron Kathimerini, 21 september 2007.
([7]) „Regeling van aangelegenheden betreffende de universiteit en technologische domeinen binnen het hoger onderwijs en andere bepalingen" (Grieks Staatsblad A 260).

▼B

collectieve uitvoeringsmaatregelen (inclusief voorlopige en dwingende maatregelen) mogen worden getroffen, in Griekenland noch in het buitenland; momenteel lopende rechtsvorderingen en de gevolgen van die maatregelen worden opgeschort voor bovenvermelde duur. De Griekse staat is vrijgesteld van die restricties." De geldigheid van deze bepaling werd driemaal verlengd, een eerste keer tot 31 oktober 2006 ([1]), vervolgens tot 31 oktober 2007 ([2]) en ten slotte tot 31 oktober 2008.

(23) Deze bepaling verbood effectief dat er tegen ondernemingen binnen de groep Olympic rechterlijke beslissingen ten uitvoer werden gelegd, in Griekenland of in het buitenland. Deze wet heeft tot gevolg dat deze ondernemingen eenzijdig in bescherming worden genomen tegen hun door een rechtbank opgelegde verplichtingen, zodat de procedures die bedoeld zijn om zulke verplichtingen af te dwingen worden stopgezet en de mogelijkheid van voorlopige maatregelen wordt geblokkeerd.

(24) De Commissie besloot dat deze bepaling Olympic Airways en de andere ondernemingen in de groep derhalve een voorkeursbehandeling geeft, doordat zij deze een vorm van wettelijke bescherming verleent die niet wordt gegeven aan andere binnenlandse of buitenlandse luchtvaartmaatschappijen of zelfs andere marktdeelnemers. Elke andere onderneming in Griekenland die zulke bescherming tegen schuldeisers zou verlangen, zou het faillissement moeten aanvragen.

2.3. **Aanvankelijk oordeel van de Commissie**

2.3.1. *Is er sprake van steun?*

2.3.1.1. Belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services sinds december 2004

(25) Bij de inleiding van de onderzoeksprocedure besloot de Commissie dat het niet-invorderen door de overheid van de sinds januari 2005 opgelopen belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services duidelijk het verlenen van staatsmiddelen inhoudt ten gunste van één onderneming die in concurrentie is met andere ondernemingen, wat als zodanig neerkomt op staatssteun.

2.3.1.2. Staatsste un ten gunste van Olympic Airlines sinds 2005

(26) Bij de inleiding van de onderzoeksprocedure besloot de Commissie dat de vermoedelijke verlaging van de betalingen voor het leasen van vliegtuigen en het niet-invorderen van schulden aan de staat (inclusief belastings- en socialezekerheidsverplichtingen) ten gunste van Olympic Airlines sinds mei 2005 inhoudt dat staatsmiddelen worden gebruikt ten gunste van specifieke ondernemingen die in concurrentie zijn met andere ondernemingen, wat als zodanig neerkomt op staatssteun.

2.3.1.3. Staatssteun door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers

(27) De Commissie besloot ook dat de speciale bescherming tegen schuldeisers die aan beide ondernemingen wordt verleend, kan worden vergeleken met een bescherming tegen faillissement. In dat verband is de gevestigde jurisprudentie ([3]). dat in situaties waarin een lidstaat ten behoeve van een onderneming een systeem heeft ingevoerd dat afwijkt van de regels van de normale

([1]) Artikel 28 van Wet nr. 3446/2006 (Grieks Staatsblad A 49, 10.3.2006).
([2]) Artikel 35(B) van Wet nr. 3492/2006 (Grieks Staatsblad A 210, 5.10.2006).
([3]) Zaak C-295/97:Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA tegen International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

faillissementswetgeving, een dergelijk systeem als staatssteun moet worden beschouwd wanneer wordt vastgesteld dat de onderneming in kwestie toestemming heeft gekregen om verder op de markt aanwezig te zijn in omstandigheden waarin dit niet langer zou zijn toegestaan als de regels van het gemene recht inzake faillissement zouden zijn toegepast, of wanneer wordt vastgesteld dat bedoelde onderneming verdere voordelen van de staat heeft ontvangen.

2.3.2. *Verenigbaarheid van steun*

(28) Bij het inleiden van het onderzoek betreffende de overheidsfinanciering, die naar wordt vermoed aan Olympic Airways Services is verleend door middel van het niet-invorderen van schulden (inclusief wat belastingen en sociale zekerheid betreft) en de speciale bescherming tegen schuldeisers, uitte de Commissie ernstige twijfels of deze maatregelen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt konden worden beschouwd, aangezien geen van de in het Verdrag genoemde afwijkingen van het algemene verbod op staatssteun hier van toepassing leek te zijn.

(29) Ook wat de overheidsfinanciering betreft, die naar wordt vermoed aan Olympic Airlines is verleend door middel van het niet-invorderen van schulden (inclusief wat belastingen en sociale zekerheid betreft), de verminderde betalingen voor het leasen van vliegtuigen en de speciale bescherming tegen schuldeisers, uitte de Commissie ernstige twijfels of deze maatregelen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden beschouwd, aangezien geen van de in het Verdrag genoemde afwijkingen van het algemene verbod op staatssteun hier van toepassing lijkt te zijn.

3. OPMERKINGEN VAN GRIEKENLAND

(30) De Helleense Republiek begon haar opmerkingen door te onderstrepen dat het belangrijk was om licht te werpen op de periode die in het huidige onderzoek wordt bekeken. De inleiding van de procedure in verband met Olympic Airways betreft de periode vanaf december 2004 en die in verband met Olympic Airlines de periode vanaf mei 2005. De Helleense Republiek is het daarmee niet eens en wijst erop dat bijvoorbeeld het bedrag van EUR 12 267 250 (kapitaal plus rente) vermeld in de derde regel van de tabel in alinea 138 van de beschikking van 2005 betrekking heeft op een schuld van Olympic Airways - Services n.v. van 9 maart 2005 aan de belastingadministratie. Volgens de Griekse overheid moet de aanvangsdatum voor het huidige onderzoek van de Commissie volgens artikel 88, lid 2, van het Verdrag de datum zijn waarop de beschikking van 2005 werd vastgesteld (14 september 2005).

(31) Bovendien vermeldt de Helleense Republiek dat zij de steun voor de periode waarnaar in de beschikking van 2005 wordt verwezen, reeds had teruggekregen. Bij brief van 21 november 2007 informeerde de Helleense Republiek de Commissie dat zij de beschikking van 2005 volledig had uitgevoerd.

3.1. **Belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services sinds december 2004**

(32) De Helleense Republiek beweert in verband met deze steunrubriek dat de onderneming een formulier betreffende de vereffening van belastings- en socialezekerheidsschulden bezit. Dit betekent dat de Griekse overheid momenteel geen vorderingen heeft tegen de onderneming die deze onmiddellijk moet vereffenen. De onderneming is niet verplicht om aan de belastingdienst onmiddellijk schulden te betalen die onbetaald blijven wegens het feit dat zij met succes beroep aantekende en uitspraken van de bevoegde nationale rechtbanken heeft verkregen. Er zijn geen

▼B

vorderingen voor opeisbare schulden van de Burgerluchtvaartautoriteit in verband met Olympic Airways Services. Enkele oudere schulden van Olympic Airways Services aan het IKA-fonds (socialezekerheidsfonds) worden betaald in maandelijkse termijnen, in overeenstemming met de algemeen geldende bepalingen van Wet 3518/2006. Bijgevolg betoogt Griekenland dat de Griekse overheid geen „langdurig uitstel van betaling" verleent in verband met de vermeende niet-betaling van schulden.

(33) De Helleense Republiek erkent dat de onderneming haar balansen met vertraging bekendmaakte en dat dit niet overeenstemt met haar verplichtingen volgens de nationale wetgeving. Zij bracht de Commissie er echter van op de hoogte dat zij reeds gepaste maatregelen had getroffen om ervoor te zorgen dat dit probleem werd aangepakt. De raad van bestuur van Olympic Airways Services heeft al het besluit genomen om een accountantsbureau aan te stellen dat haar financiële overzichten dient bij te werken. De onderneming heeft voor de jaren 2004 tot 2006 al ontwerpbalansen opgesteld. De onderneming heeft een indruk van haar financiële toestand voor 2007 opgenomen in een balansraming.

(34) De ontwerpbalansen voor de periode 2004-2006 tonen aan dat de onderneming op het einde van 2006 in de rode cijfers stond met een eigen vermogen van […] (*)* miljoen en dat zij belastings-, accijns- en socialezekerheidsschulden had die opliepen tot 1 098 miljoen EUR. Op het einde van het boekjaar 2007 had de onderneming haar eigen vermogen echter sterk opgetrokken tot […]* miljoen. Haar belastings-, accijns- en socialezekerheidsschulden bedragen nu […]* miljoen.

(35) Volgens de verstrekte informatie (op basis van ramingen door de onderneming) waren de schulden aan de overheid en de sociale zekerheid op 31.12.2007 verdeeld als volgt:

in miljoen EUR

	Schulden van Olympic Airways Services	Bedragen uitgedrukt	Totaal
Socialezekerheidsschulden	Saldo van oude schulden aan het IKA-fonds betaald in maandelijkse termijnen	[…]*	
Socialezekerheidsschulden	Niet-vervallen schulden van Olympic Airways Services voor de maand december en de eindejaarspremie (betaalbaar einde februari 2008)	[…]*	
Socialezekerheidsschulden			[…]*
Belastingen - accijnzen	Gecertificeerde schulden aan FABE-belastingdienst opgeschort dankzij succesvol gerechtelijk beroep (van belastingcontroles tot 30.4.2007)	[…]*	

(*) Deze informatie valt onder de geheimhoudingsplicht.

▼B

in miljoen EUR

	Schulden van Olympic Airways Services	Bedragen uitgedrukt	Totaal
	Door Olympic Airways Services geraamde belastingen en boetes van mei tot december 2007	[…]*	
Belastingen - accijnzen			[…]*
Algemeen totaal			[…]*

(36) Wat de socialezekerheidsschulden betreft, heeft Olympic Airways Services al haar schulden aan het IKA-fonds betaald en heeft de onderneming volgens Wet 3518/2006 regelingen getroffen voor de terugbetaling van oude schulden voor de periode tot en met 31.10.2006. Voor boekhoudkundige doeleinden wordt de onderneming in de financiële overzichten van 2007 vermeld met een verplichting aan de socialezekerheidsinstellingen voor een totaalbedrag dat gelijk is aan het bedrag van de schuldsaneringsregeling op 31.12.2007 plus de bijdragen voor de maand december en de eindejaarspremie voor 2007.

(37) De Helleense Republiek heeft er in verband met de schuldsaneringsregeling voor de oude schulden van Olympic Airways Services ten gunste van het IKA-fonds en de terugbetaling via maandelijkse termijnen op gewezen dat de terugbetaling van schulden aan de overheid zowel volgens de communautaire wetgeving als volgens de gevestigde jurisprudentie moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de regels van de nationale wetgeving. Dit stemt overeen met de communautaire wetgeving waar het specifieke wettelijke kader geen discriminatie tussen debiteuren invoert. In dit verband citeert de Helleense Republiek ook de mededeling van de Commissie over de toepassing van de regels betreffende steunmaatregelen van de staten op het gebied van de directe belastingen op ondernemingen ([1]), waarin de Commissie verklaart dat belastingmaatregelen die van toepassing zijn op alle marktdeelnemers die werkzaam zijn op het grondgebied van een lidstaat, in principe, algemene maatregelen zijn.

(38) In dit geval zijn de inningsprocedures voor de oude schulden aan het IKA-fonds die in de nationale wetgeving zijn opgenomen zonder discriminatie van toepassing op alle debiteuren, inclusief Olympic Airways Services, in overeenstemming met het algemene wettelijke kader betreffende de betaling van schulden aan de overheid. Bijgevolg is er volgens Griekenland geen specificiteit en dus geen inbreuk op artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag.

(39) Wat haar belastingsschulden betreft, heeft Olympic Airways Services alle gecertificeerde schulden betaald aan de belastingdienst (de belastingdiensten FABE en FAEE) behalve de schulden waarvoor de onderneming met succes beroep heeft aangetekend bij de Griekse rechtbanken. Bijgevolg zijn de enige uitstaande schulden van de onderneming de schulden die niet verschuldigd en betaalbaar zijn volgens de nationale wetgeving.

(40) In de balansraming van 2007 wordt vermeld dat de onderneming een belasting-accijnsverplichting heeft waarbij alle bedragen in die tabel met betrekking tot 2007 worden vermeld. In totaal komen die bedragen (plus boetes en toeslagen) neer op […]*

([1]) PB C 384 van 10.12.1998, blz. 3.

▼B

miljoen EUR. De Helleense Republiek verklaart echter dat de onderneming momenteel niet verplicht is om voornoemde schulden te betalen aan de Griekse overheid aangezien de onderneming in dit verband met succes in beroep is gegaan.

(41) Voorts bevat de balansraming 2007 een raming van de onderneming betreffende vermoedelijke schulden voor een bedrag van […]* miljoen EUR.

(42) In dit verband vraagt de Helleense Republiek aan de Commissie om een onderscheid te maken tussen a) de schulden die omwille van boekhoudkundige doeleinden in de boeken van de onderneming worden vermeld en b) de schulden die momenteel betaalbaar zijn aan de Griekse overheid in overeenstemming met de algemeen toepasselijke bepalingen van de nationale wetgeving. Een onderzoek van kwesties die de Commissie in verband met deze procedure bekeek, mocht alleen gericht zijn op laatstgenoemde schulden.

(43) Op basis van de verstrekte informatie is de Helleense Republiek van mening dat er in dit geval geen sprake is van een overdracht van staatsmiddelen in de betekenis van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, en nog minder van een voorkeursbehandeling voor Olympic Airways Services.

3.2. **Staatssteun ten gunste van Olympic Airlines vanaf 2005**

(44) Aangaande het subleasen van vliegtuigen aan Olympic Airlines door Olympic Airways Services en de Griekse staat verklaart de Griekse overheid dat Olympic Airlines financieel in staat was om rechtstreeks operationele leaseovereenkomsten te sluiten met marktspelers en dat Olympic Airlines nooit een voorkeursbehandeling genoot door operationele leaseovereenkomsten te sluiten aangezien die leaseovereenkomsten werden gesloten tegen de gangbare markttarieven en dat er derhalve geen verborgen staatssteun werd verstrekt.

(45) Door Olympic Airlines te selecteren, trad Olympic Airways Services voorts alleen maar op zoals een particuliere investeerder in dezelfde positie zou zijn opgetreden, aangezien de onderneming er niet alleen in slaagde om haar maandelijkse verliezen op de best mogelijke manier te verkleinen, maar er ook zorg voor droeg dat dit verlies na verloop van tijd beperkt zou blijven aangezien Olympic Airlines had verklaard dat het de intentie had om opnieuw te onderhandelen over de hoofdleaseovereenkomsten en deze over te nemen.

(46) De Helleense Republiek wenste er ook op te wijzen dat de leasebetalingen van Olympic Airlines voor operationele subleaseovereenkomsten niet vergeleken mogen worden met leasebetalingen voor financiële leaseovereenkomsten, waarmee de Commissie ze volgens haar ten onrechte heeft vergeleken. Het gaat in werkelijkheid om verschillende vormen van leaseovereenkomsten.

(47) Aangaande de belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airlines verklaart de Helleense Republiek dat zij geen tolerantie aan de dag heeft gelegd in verband met de niet-betaling van die schulden en dat Olympic Airlines haar socialezekerheidsschulden volledig heeft betaald. Wat de belastingsschulden betreft, vormt het uitstel van betaling van slechts een gedeelte van haar belastingsschulden aan de Griekse staat gedurende een beperkte periode sinds de beschikking van 2005 geen „langdurig uitstel van betaling” toegekend door de Griekse overheid. In elk geval verklaart de Griekse overheid dat zij reeds alle volgens de

▼B

nationale wetgeving nodige maatregelen heeft getroffen om het grootste gedeelte van de schulden van de onderneming te certificeren en vervolgens te innen. Bovendien heeft de onderneming al een verzoek ingediend tot terugbetaling van haar gecertificeerde belastingsschulden in 48 termijnen, volgens de algemeen toepasselijke voorschriften van de nationale wetgeving.

3.2.1. *Het subleasen van vliegtuigen*

(48) Het subleasen van vliegtuigen tegen een prijs die lager is dan die van de leasebetalingen in de hoofdleaseovereenkomsten vormt geen staatssteun omdat Olympic Airlines geen voorkeursbehandeling kreeg en omdat die onderneming geen voordeel deed dat zij hoe dan ook niet zou verkregen hebben in het licht van de marktomstandigheden. De Griekse overheid betoogt dat de Commissie geen onderzoek heeft gevoerd naar de omvang van de leasebetalingen in het licht van het criterium van particuliere investeerder en een foutieve methodiek heeft aangewend door rekening te houden met het verschil tussen de hoofd- en de subleaseovereenkomst van de vliegtuigen in plaats van te onderzoeken of de subleaseovereenkomst tegen markttarieven was gesloten.

3.2.2. *Financiële en operationele leaseovereenkomsten*

(49) De Helleense Republiek meent dat de Commissie zich duidelijk heeft vergist door geen onderscheid te maken tussen financiële en operationele leaseovereenkomsten.

(50) Ten eerste wijst de Helleense Republiek erop dat van alle vliegtuigen die door Olympic Airlines werden geleaset, vier A340-300-toestellen aan die onderneming werden gesubleaset door Olympic Airways Services die deze vliegtuigen bezat op basis van financiële leaseovereenkomsten. De Griekse overheid verving Olympic Airways Services in de genoemde financiële leaseovereenkomsten vanaf december 2004 (voor de eerste twee toestellen) en vanaf april 2005 (voor de volgende twee toestellen). Sindsdien werden deze vliegtuigen door de Griekse overheid gesubleaset aan Olympic Airlines.

(51) Griekenland licht toe dat een financiële leaseovereenkomst een leaseovereenkomst is waarbij de risico's en voordelen die voortvloeien uit het eigendom van een actief daadwerkelijk worden overgedragen (het eigendomsrecht kan uiteindelijk al dan niet worden overgedragen). In werkelijkheid is dit gelijk aan aankoop, op voorwaarde dat de prijs in termijnen wordt betaald. Een operationele leaseovereenkomst is elke leaseovereenkomst die geen financiële leaseovereenkomst is. Bijgevolg stemt de leasebetaling in het kader van een financiële leaseovereenkomst overeen met het termijnbedrag dat dient om de waarde van de vliegtuigen terug te betalen zodat de leasingnemer op het einde van de overeenkomst uiteindelijk eigenaar wordt van de vliegtuigen. De maandelijkse leasebetaling die de Griekse overheid aan de leasinggevers betaalt voor de vliegtuigen, wordt in 2011 stopgezet omdat de vliegtuigen dan volledig haar eigendom worden.

(52) De beslissing van de Griekse overheid om de vliegtuigen te subleasen tegen prijzen die lager liggen dan de financiële leasebetalingen die in het kader van de hoofdleaseovereenkomst worden betaald, vormt geen staatssteun ten gunste van Olympic Airlines omdat (a) dit is gerechtvaardigd door de verschillende aard van de twee vormen van overeenkomst en (b) de leasebetalingen die in het kader van de operationele subleaseovereenkomsten worden betaald de markttarieven weerspiegelen voor leaseovereenkomsten van soortgelijke vliegtuigen op het cruciale ogenblik toen de overeenkomsten werden gesloten.

(53) Bijgevolg is het vanzelfsprekend dat de leasebetaling in het kader van een financiële leaseovereenkomst hoger is dan de leasebetaling in het kader van een gewone operationele leaseovereenkomst

▼B

aangezien die betaling ook de geleidelijke terugbetaling van de waarde van de vliegtuigen omvat. Olympic Airlines betaalde de Griekse overheid daarentegen alleen een leasebetaling voor het inzetten van de vliegtuigen zonder de verwachting door de overeenkomst eigenaar te worden in de toekomst.

(54) Omtrent de operationele leaseovereenkomsten voor vliegtuigen die door Olympic Airlines worden ingezet, deelde de Helleense Republiek de Commissie mee dat al zulke subleaseovereenkomsten voor vliegtuigen tussen Olympic Airways Services en Olympic Airlines verstreken zijn behalve voor één vliegtuig (een A300-600-toestel). In een aantal gevallen werden (op verschillende data tussen 2005 en 2007) overeenkomsten tussen Olympic Airlines en de oorspronkelijke leasinggevers opnieuw onderhandeld en verlengd, zonder de tussenkomst van Olympic Airways Services en op basis van de gangbare markttarieven.

(55) In het geval van vier leaseovereenkomsten voor DHC 8-102-toestellen, vier leaseovereenkomsten voor B-737-400-vliegtuigen, één leaseovereenkomst voor een B-737-300-toestel en drie leaseovereenkomsten voor B-717-200-vliegtuigen, waarbij de leasingnemer Olympic Airways Services was, is de leasingnemer van de operationele hoofdleaseovereenkomst nu Olympic Airlines.

(56) Volgens Griekenland was de beslissing van Olympic Airways Services om inkomsten te genereren uit de vliegtuigen en haar verliezen terug te dringen door deze vliegtuigen te subleasen aan Olympic Airlines commercieel helemaal gerechtvaardigd en stemde dit overeen met het criterium van particuliere investeerder. Door deze subleaseovereenkomsten te ondertekenen, ontsloeg Olympic Airways Services zichzelf bovendien van de kosten voor de vrijwaring en het onderhoud van de vliegtuigen en deed de onderneming haar voordeel met de grond- en onderhoudsdiensten die ze voor die vliegtuigen aan Olympic Airlines verstrekte.

3.2.3. *Schulden en huidige financiële situatie van Olympic Airlines*

(57) Gedurende de periode 2004-2007 rapporteerde Olympic Airlines inkomsten die met zowat 16,5 % waren gestegen en slaagde de onderneming erin om haar kostenstijgingen (brandstof uitgezonderd) tot 9,7 % te beperken.

(58) Volgens de bepalingen van Wet 2190/1920 is de onderneming verplicht om de voorbereiding van haar financiële overzichten voor 2007 af te ronden tegen eind april 2008. Griekenland verstrekte de volgende tabel als toelichting bij de financiële situatie van Olympic Airlines.

INKOMSTEN - UITGAVEN	Ramingen 2007	2006	2005	2004
TOTAAL INKOMSTEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
VLIEGTUIGBRANDSTOF	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDERE PROPORTIONELE UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAAL PROPORTIONELE UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTATEN VÓÓR VASTE UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

INKOMSTEN - UITGAVEN	Ramingen 2007	2006	2005	2004
LEASEBETALINGEN VLIEGTUIGEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDERE UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAAL AFSCHRIJVINGEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTATEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OVERIGE FINANCIËLE UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAAL UITGAVEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
INKOMSTEN VÓÓR BELASTINGEN & UITZONDERLIJKE POSTEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
UITZONDERLIJKE RESULTATEN	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Zoals vermeld in de tabel, bedroegen de totale inkomsten van Olympic Airlines in 2004 […]*miljoen terwijl de totale uitgaven vóór belastingen […]* bedroegen, met als resultaat dat de onderneming een verlies van 87,1 miljoen EUR leed. De volgende jaren verslechterde de situatie van de onderneming. In 2007 bedroeg haar verlies […]*miljoen.

(60) Volgens de Griekse overheid is deze wijziging in de financiële situatie van Olympic Airlines grotendeels een gevolg van het feit dat de onderneming haar aandelenkapitaal wettelijk gezien niet kan verhogen ([1]), een regel die is opgelegd door de enige aandeelhouder (de Griekse overheid) en door de complicaties die eerdere beslissingen in verband met staatssteun hebben veroorzaakt in een poging om particuliere middelen in de onderneming op te nemen.

(61) De onderneming heeft erop gewezen dat zij er door een langdurig kapitaaltekort toe gedwongen is haar kosten aanzienlijk te laten stijgen, vooral in verband met vliegtuigleaseovereenkomsten, waarbij leaseovereenkomsten voor de korte in plaats van voor de lange termijn in grote mate hebben bijgedragen tot haar negatieve resultaten. Door het kapitaaltekort heeft de onderneming bovendien een grote vertraging opgelopen bij de invoering van innovaties in het productieproces waardoor bijvoorbeeld de invoering van e-ticketing vertraagd is.

(62) Niettegenstaande deze feiten vermeldt de Griekse overheid dat de onderneming haar schulden aan socialezekerheidsstelsels regelmatig heeft betaald en dat zij geen schulden heeft bij het belangrijkste socialezekerheidsstelsel, het IKA-fonds.

([1]) In tegenstelling tot zijn belangrijkste concurrent op de binnenlandse markt, Aegean Airlines, die onlangs zijn aandelenkapitaal heeft verhoogd.

▼B

(63) Momenteel heeft de onderneming de betaling van haar schulden aan een bepaald aantal schuldeisers uitgesteld. Het totaal aan opeisbare schulden (tot 31.12.2007) ten gunste van Olympic Airways Services (en diens dochteronderneming Olympic Aviation) bedroeg […]*, ten gunste van de internationale luchthaven van Athene was dat […]*miljoen en haar schulden aan Olympic Catering bedroegen […]*miljoen.

(64) Momenteel is er ook enige vertraging in de betaling van bepaalde schulden die de onderneming heeft bij de belastingdiensten en de Burgerluchtvaartautoriteit. Volgens gegevens waarover de Helleense Republiek beschikt, bedroegen de gecertificeerde belastingschulden van Olympic Airways Services voor de periode tot 31.12.2007 op 7 februari 2008 […]* miljoen. Van dat bedrag is slechts […]*miljoen momenteel betaalbaar en invorderbaar.

(65) De onderneming heeft voor een totaal bedrag van […]*miljoen aan betalingen aan de Griekse overheid voor het leasen van vliegtuigen uitgesteld. De onderneming heeft de Griekse overheid ook het bedrag van […]* miljoen voor vliegtuigonderhoudswisselstukken niet betaald.

(66) De Helleense Republiek wijst erop dat de kwestie van aanhoudende schuldtolerantie betreffende de niet-betaling van de schulden van Olympic Airlines aan de Griekse overheid voor het eerst wordt vermeld in de beschikking van 2005. Zij wijst erop dat in de beschikking van 2005 is vastgesteld dat na het onderzoek door communautaire deskundigen de onderneming aan haar verplichtingen ter zake had voldaan voor de periode waarvoor zij onderzocht was (namelijk tot mei 2005).

(67) Bijgevolg beklemtoont de Helleense Republiek dat, ook al heeft Olympic Airways momenteel bepaalde onbetaalde schulden bij de overheid, elk uitstel van betaling daarvan slechts op een korte periode betrekking heeft. Volgens de overheid is dit op zich niet voldoende om te beweren dat de Griekse overheid aanhoudende schuldtolerantie heeft betoond in het licht van de voorwaarden die door de communautaire jurisprudentie in dit verband zijn vastgesteld.

(68) Volgens de jurisprudentie verleent „de houding van een openbare instelling, die bevoegd is voor het innen van socialezekerheidsbijdragen en die toestaat dat die bijdragen met vertraging worden betaald, de begunstigde onderneming dus een aanzienlijk commercieel voordeel, door voor die onderneming de lasten te verminderen welke voortvloeien uit de normale toepassing van het socialezekerheidsstelsel.” ([1]).

(69) Dat economische voordeel kan echter alleen maar worden aangemerkt als staatssteun in de betekenis van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag op voorwaarde dat ook wordt aangetoond dat de onderneming dat voordeel niet zou hebben verkregen onder normale marktvoorwaarden. Anders gezegd, er dient onderzocht of de organisatie die de bijdragen ontving op dezelfde manier handelde als een particuliere schuldeiser in dezelfde omstandigheden zou doen.

(70) Griekenland is van mening dat het niet gemakkelijk is om dit criterium in de praktijk toe te passen aangezien er voor particuliere schuldeisers geen gedragscode is. Het is met name zo dat een schuldeiser, afhankelijk van de financiële vooruitzichten van de debiteur en diens levensvatbaarheid, kan beslissen om niets te doen om de schulden te innen dan wel om daarvoor alle wettelijke middelen aan te wenden die hem ter beschikking staan.

([1]) Zaak C-256/97, DM Transport [1999] Jurispr. I-3913, punt 19.

▼B

Daarom is Griekenland van mening dat onderzocht dient te worden of de overheidsinstantie alle mogelijke juridische stappen heeft ondernomen om de schuld te innen en of deze dat zonder uitstel heeft gedaan ([1]).

(71) In de zaak Magefesa ([2]) oordeelde het hof dat niet-betaling van belastings- en socialezekerheidsschulden gedurende vele jaren (meer dan 8 jaar) erop wees dat de overheid niet alle wettelijke middelen aanwendde om betaling van schulden te garanderen.

(72) Zo ook meende het GEA in de zaak Lenzing ([3]) dat a) tolerantie voor niet-betaling van socialezekerheidsbijdragen gedurende een periode van minstens 6 jaar, waardoor schulden werden opgestapeld, b) tolerantie voor niet-naleving van een gesloten schuldherschikkingsovereenkomst en c) sluiting van een nieuwe schuldherschikkingsovereenkomst ook al was de overheid in staat om onmiddellijke betaling van het totale bedrag van haar schuldvorderingen te eisen aangezien niet werd voldaan aan de voorwaarden van de originele herschikkingsovereenkomst — mogelijk door gedwongen tenuitvoerlegging, niet voldeed aan het criterium van particuliere schuldeiser en bijgevolg gelijk was aan staatssteun.

(73) Tot slot oordeelde het EHJ in de zaak Spanje tegen de Commissie ([4]) dat, hoewel de Spaanse autoriteiten drie jaar tijd nodig hadden om met ondernemingen tot schuldherschikkingsovereenkomsten te komen en zij twee derde van de schulden kwijtscholden en schuldherschikkingsovereenkomsten sloten met een looptijd van 10 jaar en een aflossingsvrije periode van twee jaar, zij niettemin handelden in overeenstemming met het criterium van de particuliere schuldeiser en alle wettelijke middelen aanwendden om de schulden te innen.

(74) In het licht hiervan meent de Helleense Republiek dat er door haar geen langdurig uitstel van betaling werd gegund in verband met de inning van de schulden van Olympic Airlines.

3.3. **Staatssteun door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers**

(75) In haar antwoord voert de Helleense Republiek aan dat de betreffende rechtsregels er niet toe leiden dat de rechten van de schuldeisers van Olympic Airways en Olympic Airlines betreffende de afdwinging van hun vorderingen volgens de nationale wetgeving worden opgeheven, maar wel dat deze alleen worden opgeschort, en dat nationale jurisprudentie ter zake in overeenstemming is bevonden met de nationale wetgeving (en meer bepaald met de grondwet). Zij merkt voorts op dat de overheid (inclusief alle overheidsinstanties die via staatsmiddelen voordelen zouden kunnen verlenen) uitdrukkelijk uitgesloten is van het toepassingsgebied van deze bescherming tegen schuldeisers. Bijgevolg kan er volgens haar geen sprake zijn van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag. Er zou alleen sprake zijn van staatssteun als de Griekse overheid de betaling van de schulden van Olympic Airways Services en/of Olympic Airlines aan de schuldeisers had gegarandeerd of als zij namens die ondernemingen betalingen zou hebben uitgevoerd aan leveranciers en/of schuldeisers.

([1]) Zaak C-480/98, Spanje/Commissie (Magefesa) [2000] Jurispr. I-8717, en zaak C-276/02, Spanje/Commissie [2004] 1-8091.
([2]) Zie voetnoot 23.
([3]) Zaak T-36/99 Lenzing AG/Commissie [2004] Jurispr. II-3597, punten 131, 136,138 en 146.
([4]) Zaak C-276/02, Spanje/Commissie.

▼B

(76) De Helleense Republiek is het er niet mee oneens dat deze bepaling specifiek verband houdt met Olympic Airways Services en Olympic Airlines. De specificiteit van die bepalingen op zich is echter onvoldoende om een inbreuk op artikel 87 van het EG-Verdrag te vormen aangezien artikel 22 van Wet 3404/2005 geen economisch voordeel verleent.

(77) Volgens Griekenland is het van cruciaal belang dat er werkelijk staatsmiddelen worden overgedragen opdat er sprake zou zijn van staatssteun volgens artikel 87 van het EG-Verdrag ([1]). De bescherming tegen schuldeisers die ten gunste van Olympic Airways Services en Olympic Airlines werd verleend van 17 oktober 2005 tot 28 februari 2006 en vervolgens na een verlenging van de oorspronkelijke termijn tot 31 oktober 2006, daarna tot 31 oktober 2007 en vervolgens tot 31 oktober 2008 heeft uitsluitend betrekking op schulden aan particuliere schuldeisers.

(78) De beweegreden om de Griekse overheid van het toepassingsgebied van deze bepaling uit te sluiten was juist om ervoor te zorgen dat werd voldaan aan de vereisten van de communautaire wetgeving inzake staatssteun zoals in de toelichting bij de wet wordt vermeld.

(79) De Helleense Republiek wenst te beklemtonen dat de enige zaak waarin er sprake zou zijn van staatssteun op basis van speciale bescherming tegen schuldeisers voor particuliere schuldeisers een zaak zou zijn waarbij de Griekse overheid de betaling van de schulden van Olympic Airways Services en Olympic Airlines aan hun schuldeisers zou hebben gegarandeerd of waarbij zij namens deze ondernemingen betalingen zou hebben uitgevoerd aan hun leveranciers/en of schuldeisers.

4. OPMERKINGEN VAN DERDEN

4.1. Olympic Airlines n.v.

(80) De opmerkingen van Olympic Airlines stemden volledig overeen met het antwoord dat de Helleense Republiek gaf op 11 februari 2008.

(81) Aangaande het subleasen van vliegtuigen van de Griekse overheid en Olympic Airways is Olympic Airlines van mening dat zowel Olympic Airways als de Griekse overheid zijn opgetreden op een wijze die volledig strookt met het criterium van de particuliere investeerder en dat Olympic Airlines geen voorkeursbehandeling heeft gekregen. Voorts beweert de onderneming dat de leasebetalingen die door Olympic Airlines aan Olympic Airways en de Griekse overheid werden betaald in het algemeen overeenstemmen met de gangbare markttarieven.

(82) Olympic Airlines verwees ook naar het onderscheid dat moet worden gemaakt tussen een financiële en een operationele leaseovereenkomst.

Financiële leaseovereenkomsten

(83) Door haar keuze om de vliegtuigen te subleasen tegen prijzen die lager waren dan de financiële leasebedragen die in de hoofdleaseovereenkomsten werden betaald, verleende de Griekse overheid niet noodzakelijk onwettelijke steun aan Olympic Airlines. Ten eerste wordt het verschil in het bedrag van de leasebetalingen gerechtvaardigd door het feit dat het om twee verschillende soorten leaseovereenkomsten gaat en ten tweede door het feit dat de leaseprijzen die in het kader van de operationele leaseovereenkomsten werden betaald de markttarieven weerspiegelen die gangbaar waren voor het leasen van soortgelijke vliegtuigen op het cruciale tijdstip waarop de leaseovereenkomsten werden gesloten.

([1]) Zaak C-248/84, Duitsland/Commissie [1987] Jurispr. 4013, punt 17.

▼B

(84) Eenvoudig gezegd komt het erop neer dat de financiële leasingnemer met recht mag verwachten dat hij op het einde van de financiële leaseovereenkomst eigenaar zal zijn van de vliegtuigen, wat niet het geval zou zijn bij een operationele leaseovereenkomst. Bijgevolg stemt de leasebetaling in het kader van een financiële leaseovereenkomst overeen met het termijnbedrag dat dient om de waarde van de vliegtuigen terug te betalen zodat de leasingnemer op het einde van de overeenkomst uiteindelijk eigenaar wordt van de vliegtuigen. In dit specifieke geval stopt de maandelijkse leasebetaling die de Griekse overheid voor de vliegtuigen aan de leasinggevers betaalt in 2011 omdat de vliegtuigen dan volledig haar eigendom worden.

Operationele leaseovereenkomsten

(85) Olympic Airlines wees erop dat alle operationele subleaseovereenkomsten voor vliegtuigen van Olympic Airways nu zijn verlopen.

(86) De operationele leaseovereenkomsten die tussen Olympic Airways en Olympic Airlines werden gesloten voor de periode waarin ze geldig waren (totdat laatstgenoemde in de hoofdleaseovereenkomst haar plaats innam), werden zoals hierboven vermeld afgesloten tegen de gangbare markttarieven. Bijgevolg was er geen verborgen staatssteun. Olympic Airlines herhaalde dat het in het kader van vermelde operationele subleaseovereenkomsten geen voorkeursbehandeling genoot aangezien de leasebetaling die werd overeengekomen op het ogenblik dat de leaseovereenkomsten werden gesloten (11.12.2003) overeenstemde met het markttarief, zoals kan worden opgemaakt uit het eerder vermelde rapport van Aviation Economics. Daarna sloot Olympic Airlines rechtstreekse leaseovereenkomsten met de oorspronkelijke leasinggevers (in enkele gevallen in 2005 en in andere gevallen in 2007) tegen de gangbare markttarieven.

(87) Bovendien was de enige operationele leaseovereenkomst die in 2003 tussen Olympic Airways en Olympic Airlines was afgesloten en die tot enkele dagen geleden van kracht was, en die betrekking had op een A 300-600-toestel - net zoals alle andere overeenkomsten - afgesloten tegen de gangbare markttarieven. Deze overeenkomst is nu verlopen.

(88) De beslissing van Olympic Airways om het vermelde vliegtuig te subleasen aan Olympic Airlines was noodzakelijk in die omstandigheden en stemde overeen met het gedrag van elke particuliere investeerder in dezelfde positie. Indien dit niet gebeurd was, zou Olympic Airways enorme schadevergoedingen hebben moeten betalen aan de leasinggever van het vliegtuig, dat het niet langer had kunnen gebruiken omdat de luchtvaartdiensten in december 2003 niet langer een bedrijfsdoelstelling waren.

(89) Op te merken valt dat betaling van de leasebedragen in het kader van de leaseovereenkomst met de oorspronkelijke leasinggevers verplicht bleef, ongeacht of het vliegtuig door Olympic Airways voor vluchten werd gebruikt. Gezien deze omstandigheden was de beslissing van Olympic Airways om de vliegtuigen inkomsten te laten genereren en om haar verlies te beperken door deze toestellen aan Olympic Airlines te subleasen commercieel volstrekt gerechtvaardigd en in overeenstemming met het criterium van particuliere investeerder. Door deze subleaseovereenkomsten te sluiten ontsloeg Olympic Airways zichzelf bovendien van de kosten voor instandhouding en onderhoud van de vliegtuigen. De onderneming deed ook haar voordeel met de grond- en onderhoudsdiensten die zij aan Olympic Airlines voor deze vliegtuigen verstrekte.

▼B

(90) Olympic Airlines bevestigde de informatie die reeds door de Helleense Republiek was meegedeeld betreffende de schulden en de huidige financiële situatie van de onderneming.

(91) Aangaande de vermeende staatssteun aan Olympic Airlines door middel van de speciale bescherming tegen schuldeisers is de onderneming van mening dat artikel 22 van Wet 3404/2005 Olympic Airlines geen financieel voordeel oplevert.

(92) Tot besluit meent Olympic Airlines dat de Commissie na overweging van deze opmerkingen niet langer zal twijfelen over de onderzochte kwesties.

4.2. **Olympic Airways Services n.v.**

(93) De opmerkingen vanwege Olympic Airways Services verwezen in eerste instantie naar de procedure van het arbitragepanel en de toekenning van schadevergoedingen. Deze zijn niet opgenomen in het toepassingsgebied van onderhavige beschikking ([1]) Voor zover deze betrekking hadden op de andere kwesties die in onderhavige beschikking worden behandeld, waren ze volledig in overeenstemming met de opmerkingen van Olympic Airlines en met het door de Helleense Republiek op 11 februari 2008 verstrekte antwoord.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines is een concurrent van Olympic Airlines. In haar opmerkingen wenste deze onderneming in het bijzonder de kwestie van de door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen te behandelen. Aegean Airlines wees er ook op dat de Griekse luchtvaartmarkt 35 miljoen passagiers en meer dan 150 luchtvaartmaatschappijen omvat en dat Olympic Airlines 17 % van die markt in handen heeft, zodat de onderneming dus geen „essentieel" onderdeel van de markt vormt. Wat er volgens Aegean Airlines in de Griekse luchtvaartmarkt nodig is, is een billijke reglementering, gelijke behandeling en geen speciale subsidies, kosten of rechten voor één marktdeelnemer.

4.4. **HATTA**

(95) De Griekse vereniging voor reis- en toerismebureaus (HATTA of „Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies") vertegenwoordigt meer dan 1 500 Griekse reisagentschappen en touroperators en zegt zeer bezorgd te zijn over de toekomst van Olympic Airlines en de invloed die deze kan hebben op de Griekse toeristische sector.

(96) HATTA is van mening dat Olympic Airlines een particuliere onderneming met een particulier management dient te worden die dezelfde mededingingsvoorwaarden geniet als de andere binnenlandse en communautaire luchtvaartmaatschappijen. HATTA wenst ook te onderstrepen dat een mogelijk faillissement van Olympic Airlines enorme gevolgen zou hebben voor de Griekse economie; daardoor is deze zaak in haar ogen geen gerechtelijke procedure maar een politieke aangelegenheid.

(97) Toerisme maakt 18 % van het Griekse bbp uit; als Olympic Airlines zou verdwijnen, zouden er vluchten verloren gaan en volgens HATTA zou er onvoldoende commerciële belangstelling zijn om het dan ontstane tekort aan vluchten weer volledig aan te vullen. Hier staat niet alleen de toekomst van een staatsonderneming op het spel, maar ook de toekomst en stabiliteit van een sector waarvan de Griekse economie sterk afhankelijk is.

([1]) Zie punt 8 hierboven.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair zegt dat het momenteel geen routes naar en van Griekenland verzorgt, ofschoon het vliegt naar minder populaire toeristische bestemmingen voor West-Europese reizigers, zoals Riga in Letland, Kaunas in Litouwen en Constanta in Roemenië. Naar zij zeggen is het feit dat ze niet op de Griekse markt aanwezig zijn toe te schrijven aan de kunstmatige instandhouding van Olympic Airlines en Olympic Airways Services door middel van staatssteun. Als die staatssteun zou worden afgeschaft, zou Ryanair zich in een veel betere positie bevinden om, met de luchtvloot waarover de onderneming beschikt, op een aantal binnenlandse en internationale routes naar en van Griekenland een concurrent te worden van Olympic Airlines. Bijgevolg beweert Ryanair dat zij niet alleen een belanghebbende partij is, maar dat haar marktpositie sterk wordt aangetast door de staatssteun ten gunste van Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Volgens Ryanair had het onderzoek betreffende artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag vroeger gestart moeten worden en moet dit zonder uitstel, lang vóór de periode van 18 maanden worden afgesloten. Ryanair wijst op de talrijke rechtsvorderingen betreffende staatssteun die de Commissie sinds 1994 in verband met Olympic Airways heeft ingesteld. Ryanair beweert dat, hoewel de diverse vorderingen en onderzoeken oppervlakkig gezien handelen over verschillende vormen en gevallen van staatssteun, al deze steunmaatregelen feitelijk met elkaar verweven zijn. Ze geven blijk van een systematische, en tot dusver succesvolle, inspanning van de Griekse autoriteiten om het gehele proces te vertragen door voortdurend eerdere en nieuwe steunmaatregelen opnieuw te verpakken in nieuwe vormen - en vervolgens, met alle beschikbare middelen, te betwisten dat deze maatregelen onrechtmatige staatssteun vormen. De nauwe banden tussen de verschillende vormen van staatssteun die gedurende vele jaren via verschillende middelen werden verleend, blijken ook duidelijk uit het relaas van de Commissie.

(100) Als het verleden als voorbeeld mag dienen, zal de uitvoerige financiële informatie die door de Commissie wordt gevraagd volgens Ryanair onvolledig zijn en/of te laat worden verstrekt; de Commissie zal uiteindelijk een negatieve beschikking aannemen waarbij ze herstelbetaling vordert, die de Griekse autoriteiten dan zullen negeren en waartegen ze beroep zullen aantekenen en tegen de tijd dat de rechtbanken van de Gemeenschap de beschikking van de Commissie hebben bevestigd en tot de vaststelling zijn gekomen dat Griekenland zijn verplichtingen niet is nagekomen, zal de betrokken staatssteun gedeeltelijk of geheel in weer andere vormen van onrechtmatige steun aan Olympic Airlines/Olympic Airways Services gegoten zijn.

(101) Ryanair beweert dat de Commissie de macht en de plicht heeft om de procedure aanzienlijk te versnellen. Volgens de onderneming zou het ongehoord zijn als het formele onderzoek dat uiteindelijk door de Commissie werd gestart de volle 18 maanden in beslag zou nemen of zelfs langer zou duren dan deze periode van 18 maanden die is bepaald door artikel 7, lid 6, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 (momenteel artikel 88) van het EG-Verdrag ([1]) (hierna de procedureverordening genoemd). Een dergelijke formalistische benadering zou alleen de vertragingstactiek van de Griekse autoriteiten in de kaart spelen en een precedent scheppen dat anderen zouden kunnen volgen. De over het bedrag van de steun verstrekte informatie is onvolledig omdat belangrijke gegevens die door de Griekse autoriteiten als „vertrouwelijk” zijn aangemerkt, niet zijn bekendgemaakt zoals zou moeten.

([1]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

▼B

(102) Volgens het standpunt van Ryanair is er geen gegronde reden om bepaalde informatie betreffende steunbedragen en de manier waarop deze werden berekend vertrouwelijk te behandelen. De bekendmaking ervan zou concurrenten of anderen geen concurrentievoordeel verschaffen, maar zou hen wel helpen om met concretere argumenten gevolg te geven aan het verzoek van de Commissie, vergelijkende gegevens te verstrekken en zwakke plekken in de beweringen van Olympic Airlines/Olympic Airways Services te onthullen die aan het onderzoek van de Commissie kunnen ontsnappen.

(103) Wat het niet-invorderen van de belastings- en socialezekerheidsschulden sinds december 2004 betreft, wijst Ryanair erop dat de indicatieve cijfers voor de verliezen van Olympic Airways Services de ernst van de zaak onderstrepen.

(104) Aangaande de speciale bescherming tegen schuldeisers dringt Ryanair er bij de Commissie op aan om vooral de rechten op schadevergoeding te verduidelijken die particuliere partijen zullen ontlenen aan deze overtreding van de staatssteunregels.

5. **OPMERKINGEN VAN GRIEKENLAND BETREFFENDE DE OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(105) De Helleense Republiek verklaarde dat zij volledig akkoord gaat met de opmerkingen van Olympic Airways Services, Olympic Airlines en HATTA. De Helleense Republiek betwist echter de door Aegean Airlines en Ryanair gemaakte opmerkingen en vindt dat deze geen belangrijke nieuwe of cruciale informatie en/of documentatie aan het onderzoek toevoegen.

(106) Aangaande de opmerkingen van Aegean Airlines onderstreept de Helleense Republiek dat Aegean Airlines vooral de laatste tien jaar bijzonder succesvol is geweest op de Griekse markt en dat dit succes uiteindelijk ten goede komt van de eindconsument - de passagier - wat aldus de voordelen van concurrentie aantoont. Het voornaamste standpunt en doel van de Griekse overheid is dat er in de luchtvaart concurrentie bestaat.

(107) De Griekse overheid vestigt de aandacht op wat zij beschouwt als een tegenspraak in de opmerkingen van Aegean Airlines, namelijk dat deze onderneming haar belangrijkste concurrent — Olympic Airlines — enerzijds als een onderneming met belangrijke activiteiten, maar aan de andere kant ook als een vervangbare onderneming voorstelt. Volgens de Helleense Republiek stoelt deze beoordeling op de gedachte dat Olympic Airways schijnbaar een klein percentage van het gehele passagiersvervoer naar/van Griekse luchthavens in handen heeft. De Griekse overheid is het niet eens met deze beoordeling.

(108) De belangrijkste doelstelling van de Griekse overheid bestaat erin om onbelemmerde vluchten te verzorgen naar de Griekse eilanden en afgelegen gebieden, met zo nodig gebruik van speciale openbaredienstverplichtingen (PSO's). Ze wijst erop dat Aegean tot dusver nog niet heeft deelgenomen aan een inschrijving van de Burgerluchtvaartautoriteit betreffende PSO's.

(109) De Griekse overheid is het oneens met de verwijzingen door Aegean Airlines naar de „Groep Olympic Airways", die volgens de staat onjuist zijn aangezien Olympic Airways Services geen deelneming heeft in het aandelenkapitaal en niet in het bestuur van Olympic Airlines zetelt, geen zeggenschap uitoefent over de beslissingen van de algemene vergadering van die onderneming

▼B

en niet bevoegd is om leden van haar raad van bestuur te benoemen. De twee ondernemingen vormen met name geen gemeenschappelijke financiële entiteit, aangezien de ene onderneming geen invloed uitoefent op het financieel beleid van de andere en ze geen gemeenschappelijke belangen hebben; integendeel, hun bedrijfsrelaties zijn strikt commercieel.

(110) Aangaande de financiële situatie van Olympic Airways merkt de Helleense Republiek op dat Aegean Airlines geen informatie heeft voorgelegd die bewijst dat de dagelijkse activiteiten van Olympic Airways gebaseerd zijn op staatssteun.

(111) Volgens de Helleense Republiek mag Ryanair in deze zaak niet als „belanghebbende" worden beschouwd. De reden daarvoor is dat Ryanair geen vluchten naar en/of vanuit Griekenland verzorgt, zodat niet kan worden volgehouden dat deze onderneming op enige manier nadeel ondervindt van de vermeende toekenning van staatssteun aan Olympic Airlines en Olympic Airways.

(112) Volgens Griekenland worden de beweringen van Ryanair dat deze onderneming geen vluchten naar en/of vanuit Griekenland verzorgt omwille van de langdurige toekenning van een concurrentievoordeel aan Olympic Airways en Olympic Airlines door de Griekse overheid, niet door de feiten gestaafd. De Griekse autoriteiten wijzen erop dat andere lagekostenmaatschappijen actief zijn op de Griekse markt, zoals „Easy JET", „Aer Lingus", „Air Berlin", „Sky Europe", „Germanwings" en „Virgin Express". Zowel „Easy JET" ([1]) als „Germanwings" ([2]) voeren dagelijks vluchten uit naar en vanuit de internationale luchthaven van Athene, terwijl ze ook verbindingen verzorgen met andere grote Griekse luchthavens. Evenzo voert „Air Berlin" vluchten uit naar in totaal vijftien luchthavens in het land ([3]), met dagelijkse vluchten (meer dan één) naar en vanuit de internationale luchthaven van Athene.

(113) Ten tweede bestaat er geen hinderpaal die de intrede van Ryanair op de Griekse markt verhindert omwille van de vermeende voordelen ten gunste van Olympic Airlines, aangezien beide ondernemingen hun diensten verlenen op grond van twee volledig verschillende bedrijfsmodellen. Zoals blijkt uit de intrede van bovenvermelde lagekostenmaatschappijen op de Griekse markt, zou de activiteit van Olympic Airlines en Aegean de intrede van Ryanair niet verhinderen of beïnvloeden, en bovendien is er geen sprake van een beperkt aantal „slots" op de Griekse luchthavens.

(114) De Griekse autoriteiten vinden het daarom vreemd dat Ryanair beweert dat de onderneming geen vluchten kan uitvoeren op de Griekse markt omwille van de vermeende concurrentieverstoring, aangezien alle bovenvermelde luchtvaartmaatschappijen, waaronder een aantal die kleiner zijn en hogere kosten moeten dragen dan Ryanair, daarin wèl geslaagd zijn.

(115) De Helleense Republiek vat de belangrijkste standpunten van bovenvermelde ondernemingen als volgt samen:

5.1. **Betreffende de belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services**

(116) Op 11 februari 2008 waren de bijgewerkte belastings- en socialezekerheidsdossiers van Olympic Airways Services reeds aangetoond. Betreffende de oudere schulden van Olympic Airways aan de socialezekerheidsinstelling is er een aanpassing gebeurd om

([1]) EasyJet verzorgt verbindingen met Athene, Kerkyra, Mykonos, Rhodos, Heraklion en Thessaloniki (zie http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings verzorgt verbindingen met Athene, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion en Thessaloniki (zie http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin verzorgt verbindingen met Athene, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion, Thessaloniki, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorini, Kos, Samos, Karpathos, Lesbos (zie http//www.aia.gr).

▼B

deze schulden in maandelijkse termijnen af te betalen, volgens de algemene bepalingen van Wet nr. 3518/2006 die geldt voor alle Griekse ondernemingen en natuurlijke personen ([1]).

(117) Bijgevolg is er volgens Griekenland geen sprake van „tolerantie" en nog minder van „langdurige tolerantie" vanwege de Griekse overheid met betrekking tot de niet-betaling van de schulden van Olympic Airways.

5.2. **Betreffende vermeende staatssteun ten gunste van Olympic Airlines**

5.2.1. *Staatssteun via subleaseovereenkomsten van vliegtuigen*

(118) Griekenland gaat akkoord met de verklaring van Olympic Airlines dat deze onderneming de financiële mogelijkheden had om rechtstreeks met de markt operationele leaseovereenkomsten te sluiten. Het is aangetoond dat dit zo is, want onmiddellijk na afloop van elke operationele leaseovereenkomst, werd door Olympic Airlines met sommige oorspronkelijke leasinggevers in de hoofdovereenkomsten rechtstreeks, zonder tussenkomst van Olympic Airways, een overeenkomst gesloten tegen de gangbare markttarieven.

(119) Op zijn beurt handelde Olympic Airways, door Olympic Airlines te selecteren, zoals elke andere particuliere investeerder in dezelfde positie zou hebben gedaan. Enerzijds slaagde de onderneming erin om de maandelijkse kosten zo goed mogelijk te beperken, en anderzijds zorgde zij ervoor dat de kosten in kwestie in de tijd beperkt bleven, gezien de intentie van Olympic Airlines om zelf opnieuw te onderhandelen over de hoofdleaseovereenkomsten en deze zelf te sluiten.

(120) Olympic Airlines werd zelfs niet bevoordeeld in het subleasen van vier financiële leaseovereenkomsten voor Airbus A340-300-toestellen aan de Griekse overheid aangezien deze overeenkomsten werden opgesteld tegen marktprijs. Hierbij dient te worden vermeld dat de leasekosten die door Olympic Airlines voor de operationele leaseovereenkomsten werden betaald alleen kunnen worden vergeleken met de respectieve kosten voor operationele leasing op de markt gedurende dezelfde periode en niet met de kosten voor financiële leasing zoals de Commissie ten onrechte deed.

5.2.2. *Staatssteun door belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airlines*

(121) De Helleense Republiek merkt op dat er geen „langdurige tolerantie" is betoond betreffende de achterstallige betalingen van deze onderneming.

5.3. **Betreffende de speciale bescherming tegen schuldeisers**

(122) De bepalingen van Wet nr. 3404/05 impliceren niet zozeer een uitschakeling dan wel een opschorting van de rechten van de schuldeisers van Olympic Airways en Olympic Airlines met betrekking tot de uitvoering van hun vorderingen. Dit is in overeenstemming met de Griekse wetgeving.

(123) De aan Olympic Airlines en Olympic Airways verleende bescherming tegen schuldeisers betreft uitsluitend schulden aan particulieren en geen schulden met betrekking tot de staat, namelijk de Griekse overheid. Bijgevolg is er geen sprake van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1 van het EG-Verdrag.

([1]) De bepalingen van Wet nr. 3518/2006 zijn opgenomen in het antwoord van de Helleense Republiek van 11 februari 2008, punt 75.

▼B

6. RESULTATEN VAN HET DOOR DE COMMISSIE GEVRAAGDE DESKUNDIGENONDERZOEK

(124) Vooraleer de Commissie kon overgaan tot een beoordeling van de punten die naar voren werden gebracht bij de inleiding van de procedure en van de informatie die door Griekenland en belanghebbenden werd verstrekt, diende de huidige economische en financiële situatie van Olympic Airways Services en Olympic Airlines te worden onderzocht.

(125) Daartoe deed de Commissie een beroep op de diensten van een onafhankelijke deskundige (Moore Stephens) en verzocht deze om een onderzoek te voeren naar de financiering en bedrijfsactiviteiten van beide ondernemingen om na te gaan wat er gebeurd was sinds de beschikking van de Commissie van 2005.

(126) Moore Stephens (hierna „de deskundigen") voerde dit onderzoek tussen 1 en 15 juli 2008 uit in Athene. Bij de uitvoering van dit onderzoek kregen zij alle medewerking van de Griekse autoriteiten, Olympic Airways Services, Olympic Airlines en hun adviseurs.

6.1. Betreffende de belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services

(127) Aangaande het niet-invorderen van belastingschulden (inclusief toeslagen en boetes) hebben de deskundigen (op basis van een beoordeling door de belastingdienst van de totale verplichtingen, verstrekt op 17 juni 2008) vastgesteld dat Olympic Airways Services een bedrag van […]* miljoen EUR verschuldigd is. De balans per 31 mei 2008 vermeldt de cumulatieve balansen op die datum, die, behalve waar anders vermeld, bedragen omvatten die vóór 31 december 2004 zijn ontstaan. Zij komen tot deze verplichtingen na verrekening van […]* miljoen EUR op basis van door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen namelijk ([…]* miljoen EUR - […]* miljoen EUR). De verplichtingen omvatten:

— Achterstallige inkomstenbelasting, btw, zegelrecht en bronbelasting ([1]) Passagiersheffing voor luchthavenontwikkeling (Spatosimo)

— Parkeerheffingen en afhandelingskosten voor andere luchthavens dan de internationale luchthaven van Athene

— Terugbetalingen van een ABN-lening, door de Griekse overheid verricht namens Olympic Airways Services

(128) Moore Stephens merkt op dat Olympic Airways Services in verband met dit bedrag beroep heeft aangetekend bij de rechtbank. De rechtbank heeft een vonnis uitgevaardigd waarbij de schuld wordt opgeschort in afwachting van een definitieve uitspraak. De opschorting is een toepassing van het algemene wettelijke kader inzake verzoeken tot kort geding, dat elke persoon of onderneming tijdens een rechtsgeschil met de Griekse overheid kan inroepen. Het bedrag dat werd verrekend met de door het arbitragepanel verleende schadevergoeding vertegenwoordigde het gedeelte van de totale balans dat Olympic Airways Services niet betwistte.

(129) De toeslagen die zijn opgenomen in het bedrag van […]* miljoen EUR betreffen de periode tot juni 2008.

(130) De huidige bronbelasting (voornamelijk inkomstenbelasting van de werknemers) voor de periode mei 2007 tot mei 2008 bedraagt ongeveer […]*miljoen EUR, terwijl de huidige bronbelasting (inkomstenbelasting van de werknemers) betreffende personeel dat

([1]) Omvat andere bronbelasting dan de bronbelasting die verschuldigd was voor de perioden vermeld in onderstaande tabel.

▼B

gedurende de periode december 2006 tot mei 2008 naar Olympic Aviation werd gedetacheerd ongeveer […]*miljoen EUR bedraagt.

(131) Wat het niet-invorderen van socialezekerheidsbijdragen betreft, deze bedragen ongeveer […]* miljoen EUR voor de periode tot oktober 2006 waarbij de Griekse overheid in september 2007 […]* miljoen EUR betaalde uit de middelen die werden ontvangen nadat het arbitragepanel schadevergoedingen had toegekend. […]* miljoen EUR (inclusief toeslagen en boetes) vormt (in juli 2008) het bedrag dat in de toekomst nog in termijnen door Olympic Airways Services moet worden betaald volgens het algemeen kader van Wet 3518/2006. De socialezekerheidsinstelling (IKA) heeft een voorschot van […]* miljoen EUR aanvaard van Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Verder werden socialezekerheidsschulden opgetekend voor de periode november 2006 tot mei 2008. Het gaat hierbij om een bedrag van […]* EUR voor Olympic Airways Services en […]*miljoen EUR voor personen die naar Olympic Aviation werden gedetacheerd.

(135) Ondanks al het bovenstaande stelt de Commissie vast dat Olympic Airways Services van IKA de bevestiging had gekregen dat de schulden niet achterstallig waren. De bevindingen van Moore Stephens kunnen als volgt worden samengevat:

in miljoen EUR

	Balans
Beoordeling door belastingdienst van totale verplichtingen, verstrekt op 17 juni 2008 (opgeschort)	[…]*
Huidige bronbelasting mei 2007 - mei 2008 (voornamelijk inkomstenbelasting werknemers)	[…]*
Huidige bronbelasting december 2006 - mei 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Socialezekerheidsschuld tot oktober 2006	[…]*
Socialezekerheidsschulden november 2006 - mei 2008	[…]*
Socialezekerheidsschulden november 2006 - mei 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Schulden van Olympic Airways Services aan de overheid per juni 2008 (exclusief opgeschorte schulden)	[…]*
Totale schulden van Olympic Airways Services aan de overheid per juni 2008	[…]*

(136) De deskundigen besluiten dat, gezien het feit dat Olympic Airways Services heeft gerekend op ongeveer […]* aan door het arbitragepanel verleende schuldvergoedingen om haar belastings- en socialezekerheidsschulden (betaling van […]* miljoen EUR aan de belastingdienst en […]* miljoen EUR aan IKA) gedeeltelijk terug te betalen, als de Commissie zou besluiten dat de aanhoudende schuldtolerantie van de overheid ten opzichte van

▼B

Olympic Airways Services sinds 2005 als staatssteun aangemerkt dient te worden, dan zou Olympic Airways Services op basis van haar huidige bedrijfsresultaten en financiële situatie niet in staat zijn deze staatssteun terug te betalen.

6.2. **Betreffende vermeende staatssteun ten gunste van Olympic Airlines**

6.2.1. *Staatssteun via subleaseovereenkomsten van vliegtuigen*

(137) Moore Stephens stelde vast dat betreffende het leasen van vliegtuigen een achterstallig bedrag van […]*miljoen EUR aan de Griekse overheid verschuldigd was. De deskundigen vermelden dat het bedrag in kwestie per 31 mei 2005 […]* EUR bedroeg, wat betekent dat de schuld van Olympic Airlines bij de staat voor het leasen van vliegtuigen gedurende de periode waarover onderhavige beschikking handelt, opliep tot […]*miljoen EUR. Het maandelijks verschuldigde bedrag is ongeveer […]*miljoen EUR voor de […]* en […]*miljoen EUR voor onderhoudswisselstukken. Gedurende de periode van 36 maanden werd ongeveer […]* miljoen EUR betaald, wat ongeveer overeenstemt met 6 maandelijkse termijnen. In 2007 en 2008 werd er niets betaald.

6.2.2. *Staatssteun door belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airlines*

(138) Het achterstallige bedrag van de passagiersheffing voor luchthavenontwikkeling (Spatosimo) is volgens de belastingdienst […]* miljoen EUR. Per 31 mei 2008 bedroeg het totale verschuldigde bedrag […]* miljoen EUR. Daarvan is […]* miljoen EUR betaalbaar in maandelijkse termijnen tot 2012. Dit bedrag wordt niet als een achterstallige schuld beschouwd. Van het saldo ten bedrage van […]* miljoen EUR is […]*miljoen EUR het onderwerp van een beroepsprocedure die door Olympic Airlines is ingesteld. De rechtbank heeft een vonnis uitgevaardigd waarbij dit gedeelte van de schuld wordt opgeschort in afwachting van een definitieve uitspraak.

(139) Volgens Moore Stephens is er een achterstallig bedrag van […]* EUR verschuldigd aan Olympic Airways Services en Olympic Aviation voor diensten verleend in het kader van diverse overeenkomsten voor grond- en onderhoudsdiensten.

(140) Voorts is een bedrag van […]* miljoen EUR verschuldigd aan de Griekse Burgerluchtvaartautoriteit voor landingsvergoedingen en parkeerheffingen.

in miljoen EUR

		Balans
Achterstallig bedrag voor het leasen van vliegtuigen	[…]*	[…]*
Verschuldigde leasebetalingen	[…]*	[…]*
Verschuldigde onderhoudsreserve	[…]*	[…]*
Rente op leasebetaling & onderhoudsreserve	[…]*	[…]*
Verschil tussen hoofd- en subleaseovereenkomsten	[…]*	[…]*
Spatosimo (passagiersheffing voor luchthavenontwikkeling - verschuldigd totaal 98 miljoen EUR waarvan 59,9 miljoen EUR opgeschort door rechtbank)	[…]*	[…]*
Achterstallig bedrag verschuldigd aan andere entiteiten	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Landingsvergoedingen en parkeerheffingen (behalve voor internationale luchthaven van Athene)	[…]*	[…]*

▼B

in miljoen EUR

		Balans
Schulden van Olympic Airlines aan de overheid per juni 2008 (exclusief opgeschorte schulden)	[…]*	[…]*
Totaal geraamde schulden van Olympic Airlines aan de overheid per juni 2008	[…]*	[…]*

6.3. **Betreffende de speciale bescherming tegen schuldeisers**

(141) Moore Stephens bevestigde dat de speciale bescherming tegen schuldeisers tot 31 oktober 2008 werd verlengd op grond van artikel 21 van Wet 3607/2007.

7. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGELEN

7.1. **Rechtsgrondslag voor de beoordeling van de steunmaatregelen**

(142) Volgens artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.

(143) Het begrip staatssteun geldt voor elk voordeel dat rechtstreeks of onrechtstreeks wordt toegekend, dat wordt bekostigd met staatsmiddelen, dat wordt toegekend door de staat zelf of door een bemiddelende instantie die optreedt op grond van de bevoegdheden die haar zijn verleend.

(144) De in artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vermelde criteria zijn cumulatief. Om derhalve te bepalen of de meegedeelde maatregelen aangemerkt dienen te worden als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, moet aan alle hiernavermelde voorwaarden voldaan zijn. De financiële steun:

— is door de staat toegekend of met staatsmiddelen bekostigd,

— begunstigt bepaalde ondernemingen of bepaalde producties,

— vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen, en

— heeft een ongunstige invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten.

(145) Onderhavige beschikking heeft uitsluitend betrekking op de steun die werd verleend sinds de periode die werd behandeld door de beschikking van 2005.

7.2. **Is er sprake van steun?**

(146) De Commissie heeft de opmerkingen die zij in de loop van de inleiding van de procedure heeft ontvangen nauwgezet en grondig geanalyseerd evenals de opmerkingen van Griekenland en van het deskundigenonderzoek van de rekeningen en bedrijfsactiviteiten van Olympic Airways Services en Olympic Airlines. In dat verband heeft zij beslist om haar beoordeling over het al dan niet bestaan van steun in te delen in drie rubrieken namelijk:

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services door het niet-invorderen van belastings- en socialezekerheidsschulden sinds december 2004 ([1]).

([1]) De beschikking van 2005 hield uitsluitend rekening met steun die aan Olympic Airways werd verleend tot en met december 2004.

▼B

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airlines door middel van betalingen voor het leasen van vliegtuigen en het niet-invorderen van schulden (inclusief belastings- en socialezekerheidsverplichtingen) sinds mei 2005 ([1]).

— Potentiële staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services en Olympic Airlines door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers.

7.2.1. *Staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services door het niet-invorderen van schulden*

(147) Zoals aangetoond door de deskundige van de Commissie heeft Olympic Airways Services sinds de datum waarop de beschikking van 2005 werd aangenomen, de betaling van aan de staat verschuldigde bedragen uitgesteld en zijn de belastings- en socialezekerheidsverplichtingen van die onderneming aan de staat toegenomen.

(148) De moeilijke en verslechterende toestand van Olympic Airways Services in verband met belastingen en sociale zekerheid werd eerder beschreven. De belastings- en socialezekerheidsverplichtingen van Olympic Airways Services die in de beschikking van 2005 werden behandeld, waren reeds hoog, namelijk 627 miljoen EUR, bestaande uit naar raming 431 miljoen EUR aan onbetaalde belastingen en 196 miljoen EUR aan onbetaalde IKA-bijdragen.

(149) Momenteel worden de totale belastingschulden, ondanks een „vereffening” van […]* miljoen EUR na de door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen, per juni 2008 geraamd op […]* miljoen EUR, zoals vermeld in de tabel na alinea 135 hierboven. Dit uitstel van betaling van belastingen voor een bedrag van minstens […]* miljoen EUR is toe te rekenen aan de staat.

(150) Olympic Airways Services heeft betoogd dat het bedrag van […]* miljoen EUR in verband met belastingsschulden is opgeschort, wat betekent dat het bedrijf „bij is met de belastingen”. Dit veronachtzaamt echter het feit dat een gedeelte van haar belastingsschuld aan de staat weliswaar uitgesteld is, maar dat dit uitstel het bedrag in kwestie niet in vraag stelt. Ook al zou een Griekse rechtbank dit bedrag neerwaarts kunnen herzien, toch komt de Commissie tot het besluit dat de orde van grootte van het door Olympic Airways Services aan de staat verschuldigde bedrag in het kader van belastingen niet ingrijpend zal wijzigen. Niettegenstaande deze mening, kan de Commissie besluiten dat het bedrag dat Olympic Airways Services aan de staat verschuldigd is in verband met haar belastingverplichtingen om en nabij […]* miljoen EUR bedraagt.

(151) Aangaande de stijgende belastingschulden van Olympic Airways Services is het de staat zelf die via de belastingdienst tolerantie betoont betreffende het voortdurende uitstel en de niet-betaling van verschillende door Olympic Airways Services verschuldigde belastingen en heffingen.

(152) De situatie is vergelijkbaar voor wat betreft de socialezekerheidsbijdragen. De socialezekerheidsschulden die in de beschikking van 2005 werden vastgesteld op een bedrag van […]* zijn nu gestegen tot […]* miljoen EUR, zoals vermeld in de tabel na

([1]) De beschikking van 2005 hield uitsluitend rekening met steun die aan Olympic Airlines werd verleend tot en met mei 2005.

▼B

alinea 135 hierboven, ongeacht de betaling op 27 september 2007 van een eenmalig bedrag van […]* miljoen EUR uit de door het arbitragepanel verleende schadevergoedingen.

(153) De instantie die de opdracht heeft om deze socialezekerheidsbijdragen te innen (IKA) is een openbaar lichaam, opgericht naar Grieks recht ([1]), dat onder toezicht van de staat verantwoordelijk is voor het beheer van het socialezekerheidsstelsel en het innen van de verplichte socialezekerheidsbijdragen. Ze heeft het recht ([2]) maar niet de plicht om schikkingsakkoorden voor de achterstallige betaling van schulden te sluiten. De steeds toenemende socialezekerheidsverplichting van Olympic Airways Services ten opzichte van de staat is derhalve duidelijk toe te rekenen aan de staat.

(154) Zowel de belastinggelden als de socialezekerheidsbijdragen zijn staatsmiddelen en de niet-invordering ervan betreft dus een overdracht van staatsmiddelen.

(155) Deze schuldtolerantie verleent een voordeel aan Olympic Airways Services. De niet-invordering vanwege de staat zorgt voor uitstel van betaling van kosten die de onderneming normaal gezien tijdig had moeten betalen, hetgeen de begunstigde een bron van bedrijfskapitaal verschaft. Olympic Airways Services is verlieslatend en chronisch schuldplichtig. Daarom kan dit uitstel van betaling niet worden beschouwd als normaal of gangbaar gedrag van een particuliere schuldeiser in een markteconomie; het vindt systematisch plaats en gezien de hachelijke financiële situatie van Olympic Airways Services, zoals aangetoond door de deskundige van de Commissie, is de verwachting dat Olympic Airways Services erin zal slagen om deze bedragen in de toekomst ooit terug te betalen aan de staat niet realistisch. De niet-invordering heeft een ongunstige invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten en verstoort de concurrentie aangezien de betrokken markten volledig zijn vrijgemaakt.

(156) De Commissie moet derhalve tot het besluit komen dat de niet-invordering vanwege de staat betreffende de onbetaalde en stijgende belastings- en socialezekerheidsschulden van Olympic Airways Services aangemerkt dient te worden als staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag. Aangezien deze steun nooit is aangemeld bij de Commissie, is deze derhalve illegaal.

7.2.2. *Staatssteun ten gunste van Olympic Airlines door het niet-invorderen van schulden*

(157) Zoals werd vastgesteld door de deskundige van de Commissie heeft Olympic Airlines sinds de door de beschikking van 2005 behandelde periode geld verloren en meer schulden aan de staat opgestapeld.

(158) Tijdens de periode die in het huidige onderzoek wordt behandeld, zijn de schulden van Olympic Airlines aan de staat in verband met leaseovereenkomsten voor 4 A340-toestellen gestegen tot […]* miljoen EUR; het saldo van dit bedrag per 31 mei 2005 bedroeg […]* EUR. Dit betekent dat de schuld van Olympic Airlines aan de staat in verband met onbetaalde vliegtuigleaseovereenkomsten gedurende de periode die door onderhavige beschikking wordt behandeld, is gestegen met […]* miljoen EUR.

([1]) Wet 1846/1951, artikel 11.
([2]) Wet 2676/1999.

▼B

(159) Volgens de Commissie vormt dit echter niet het volledige bedrag dat Olympic Airlines aan de staat verschuldigd was in verband met het leasen van deze vliegtuigen. Zoals vermeld in de beschikking van 2005 betaalde de staat na overname van de hoofdleaseovereenkomsten van Olympic Airways een bedrag tussen […]* EUR en […]*EUR per maand in verband met elk van deze vliegtuigen. Zoals aangetoond door de deskundige van de Commissie betaalde Olympic Airlines echter tussen […]* USD en […]*USD. Door dat lagere bedrag te aanvaarden, „aanvaardt" de staat dat hij een bedrag tussen ongeveer […]*EUR en […]*EUR per vliegtuig per maand misloopt - wat een bijkomend bedrag aan staatssteun vormt van minstens 36 miljoen EUR en hoogstens 50,4 miljoen EUR.

(160) Het bedrag dat de onderneming momenteel aan de staat verschuldigd is in verband met de passagiersheffing voor luchthavenontwikkeling (Spatosimo) bedraagt […]* miljoen EUR. Olympic Airlines heeft betoogd dat dit bedrag niet in zijn totaal verschuldigd is aangezien ongeveer […]* miljoen EUR van dit bedrag werd opgeschort door een rechter in afwachting van een vonnis. De Commissie merkt in dit verband op dat die opschorting de schuld niet kwijtscheldt, maar enkel de betaling ervan opschort. In dit verband kan de Commissie besluiten dat het bedrag dat Olympic Airlines per mei 2008 schuldig is in verband met onbetaalde Spatosimo ergens tussen 38 miljoen EUR en 98 miljoen EUR ligt.

(161) Olympic Airlines is een bedrag van 86,3 miljoen EUR schuldig aan twee gelieerde bedrijven, namelijk Olympic Airways Services en Olympic Aviation. Per 31 mei 2005 bedroeg het bedrag dat Olympic Airlines aan deze ondernemingen verschuldigd was 2,6 miljoen EUR, een bedrag dat gedurende de volgende drie jaar snel is toegenomen, want in de periode die in onderhavige beschikking wordt onderzocht, zijn de schulden aangegroeid met 83,7 miljoen EUR. Een bedrag van 4,5 miljoen EUR is verschuldigd voor landingsvergoedingen en parkeerheffingen op andere luchthavens dan de internationale luchthaven van Athene en moet worden betaald aan de Griekse Burgerluchtvaartautoriteit. Olympic Airlines heeft aangevoerd dat dit bedrag niet verschuldigd is en dat betaling ervan is opgeschort door een rechter in afwachting van een vonnis. De Commissie merkt nogmaals op dat deze opschorting de schuld niet kwijtscheldt, maar alleen betaling ervan opschort.

(162) Alle bovenvermelde niet-invordering van schulden met betrekking tot een bedrag van 326 miljoen EUR, zoals uiteengezet in de tabel na alinea 140 hierboven, heeft betrekking op staatsmiddelen aangezien het gaat om schulden aan de staat, openbare lichamen (de Griekse Burgerluchtvaartautoriteit) of staatsondernemingen (Olympic Airways Services en Olympic Aviation).

(163) Aangaande de vraag of de schuldtolerantie die door Olympic Airways Services en Olympic Aviation betoond werd aan Olympic Airlines toe te schrijven is aan de staat, merkt de Commissie op dat het antwoord op de vraag of een maatregel die door een overheidsbedrijf wordt genomen toe te schrijven is aan de staat kan worden afgeleid uit een aantal indicatoren die voortvloeien uit de omstandigheden van de zaak en de context waarin de maatregelen werden getroffen.

(164) In dit verband merkt de Commissie op dat de staat 100 % van de aandelen van de drie ondernemingen in handen had. Bovendien waren het management en de raden van bestuur van deze ondernemingen aangesteld door de staat. In deze omstandigheden moet worden besloten dat de ondernemingen op alle belangrijke tijdstippen onder zeggenschap van de staat stonden. Griekenland was in staat om rechtstreeks en onrechtstreeks (als grootste schuldeiser van zowel Olympic Airways Services en Olympic Airlines) op

▼B

alle ondernemingen een dominante invloed uit te oefenen. Tot slot gaat deze schuldtolerantie gepaard met de schuldtolerantie van de staat zelf en van openbare lichamen. Als dusdanig waren de beslissingen van Olympic Airways Services en Olympic Aviation om aan Olympic Airlines krediet te verschaffen en toe te staan dat een bedrag van 86,3 miljoen EUR aan schulden werd opgestapeld geen handelingen van zelfstandige ondernemingen en zijn deze derhalve toe te rekenen aan de staat.

(165) Deze schuldtolerantie heeft ook betrekking op een voordeel voor Olympic Airlines doordat het wordt bevrijd van de verplichtingen die het anders had moeten nakomen.

(166) De moeilijke financiële situatie van Olympic Airlines werd reeds uitvoerig besproken. In 2004 maakte de onderneming een verlies van 87,1 miljoen EUR bekend. In elk van de daarop volgende jaren heeft zij steeds meer verlies geleden en in 2007 bedroeg dat verlies […]* miljoen EUR. De bedrijfsactiviteiten van Olympic Airlines zijn zeer cyclisch van aard, zoals wordt aangetoond door de negatieve kasstroom in de maanden oktober tot maart die wordt goedgemaakt door een positieve kasstroom in de maanden april tot september. Deze cyclus herhaalt zich elk jaar opnieuw met steeds grotere verliezen. De netto-instroom in de zomermaanden weegt nooit volledig op tegen de netto-uitstroom van de wintermaanden zodat de onderneming globaal genomen steeds meer geld verliest. De onderneming kan alleen bestaan dankzij de vrijgevigheid van de staat. Het is verre van duidelijk of de onderneming in haar huidige structuur ooit een positieve kasstroom kan bereiken. Daarom is het duidelijk dat deze schuldtolerantie niet kan worden beschouwd als normaal gedrag van een particuliere schuldeiser in een markteconomie; zij is systematisch van aard en gezien de moeilijke situatie van Olympic Airlines is de kans klein dat deze schulden ooit worden afgelost.

(167) De Commissie merkt ook op dat de betrokken maatregelen een ongunstige invloed hebben op het handelsverkeer tussen de lidstaten en de mededinging op deze markt verstoren of dreigen te verstoren aangezien zij betrekking hebben op een luchtvaartmaatschappij van de Gemeenschap. De Commissie besluit daarom dat het voortdurend niet-invorderen vanwege de staat, openbare lichamen en staatsondernemingen met betrekking tot de belastingsschulden van Olympic Airlines en andere operationele verplichtingen van deze onderneming aangemerkt dient te worden als staatssteun ten gunste van Olympic Airlines in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag. Aangezien deze steun nooit is aangemeld bij de Commissie, is deze derhalve illegaal.

7.2.3. *Staatssteun door middel van een speciale bescherming tegen schuldeisers*

(168) Volgens de gevestigde jurisprudentie omvat het begrip steun door overheden verleende voordelen die, in diverse vormen, de kosten verminderen die normaal gezien in de begroting van een onderneming zijn opgenomen ([1]). Aan Olympic Airways Services en Olympic Airlines werd blijkbaar een aanzienlijk voordeel verleend door middel van de speciale en unieke bescherming tegen

([1]) Zie onder meer de arresten in zaak 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Hoge Autoriteit* [1961] Jurispr. 1, zaak C-387/92 *Banco Exterior de España* [1994] Jurispr. I-877, punt 13; zaak C-241/94 *Frankrijk/Commissie* [1996] Jurispr. I-4551, punt 34; en zaak C-256/97 *DM Transport* [1999] Jurispr. I-3913, punt 19).

▼B

schuldeisers die deze ondernemingen vanwege de staat genoten via de wet die specifiek met dit doel werd aangenomen, waarbij de uitvoering van vonnissen door particuliere schuldeisers tegen deze ondernemingen wordt uitgesteld.

(169) In dit geval werd de speciale bescherming tegen schuldeisers alleen verleend aan Olympic Airways Services en Olympic Airlines; derhalve is dit een selectieve en specifieke maatregel in de zin van artikel 87, lid 1.

(170) Volgens de gevestigde jurisprudentie is het begrip steun ruimer dan het begrip subsidie omdat steun niet alleen positieve voordelen omvat, zoals subsidies, maar ook maatregelen die, in diverse vormen, de kosten verlagen die normaal gezien opgenomen zijn in de begroting van een onderneming en die, zonder daarom subsidies te zijn in de strikte zin van het woord, een soortgelijk karakter hebben en hetzelfde effect sorteren ([1]).

(171) De uitdrukking „steun”, in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag, houdt noodzakelijkerwijs voordelen in die rechtstreeks of onrechtstreeks met staatsmiddelen worden bekostigd of die een extra last voor de staat of voor daartoe aangewezen of ingestelde lichamen meebrengen ([2]).

(172) Naar analogie met wat het Hof besliste in *Ecotrade* ([3]) betreffende artikel 4, onder c), van het EGKS-Verdrag, maken verschillende kenmerken van speciale bescherming tegen schuldeisers het mogelijk om het bestaan van steun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag vast te stellen.

(173) Eerst en vooral blijkt dat de speciale bescherming tegen schuldeisers alleen geldt voor Olympic Airways Services en Olympic Airlines, beide staatsondernemingen die bijzonder grote schulden hebben bij bepaalde, vooral openbare, klassen van schuldeisers. Zoals reeds aangetoond in onderhavige beschikking, is Olympic Airlines aan Olympic Airways Services ongeveer 86,3 miljoen EUR verschuldigd voor onbetaalde diensten.

(174) Het is ook onbetwistbaar vast komen te staan dat de speciale bescherming tegen schuldeisers Olympic Airways Services en Olympic Airlines in een meer bevoorrechte positie heeft gebracht dan andere ondernemingen, aangezien deze ondernemingen dankzij deze bescherming hun bedrijf kunnen voortzetten onder omstandigheden waarin een dergelijke mogelijkheid uitgesloten zou zijn bij toepassing van de gewone bepalingen van het faillissementsrecht, omdat volgens die bepalingen de bescherming van de belangen van de schuldeisers de determinerende factor is. Het feit dat deze twee ondernemingen hun bedrijf kunnen voortzetten vormt een extra last voor de overheid omdat staatsondernemingen tot de belangrijkste schuldeisers van de onderneming in moeilijkheden behoren, temeer omdat die onderneming, per definitie, schulden van aanzienlijke omvang heeft. Gezien de hachelijke financiële situatie van Olympics en de speciale bescherming tegen schuldeisers, zullen particuliere ondernemingen naar alle waarschijnlijkheid onder normale marktvoorwaarden geen zaken willen doen met Olympic Airlines of Olympic Airways Services, omdat de mogelijkheid om verschuldigde bedragen in de toekomst ooit terug te krijgen niet realistisch is. Gezien de hoge schulden aan openbare schuldeisers (zie overweging 139), zullen

([1]) Zaak C-387/92 Banco Exterior de Espana tegen Ayuntamiento de Valencia [1994] Jurispr. I-877, punt 13; zaak C-200/97, Ecotrade Srl tegen Altiforni e Ferriere di Servola SpA, [1998] Jurispr. I-07907, punt 34).

([2]) Gevoegde zaken C-52/97 tot en met C-54/97 Viscido en anderen tegen Ente Poste Italiane [1998] Jurispr. I-2629, punt 13.

([3]) Zaak C-200/97, zie voetnoot 40.

▼B

staatsondernemingen middelen verliezen ten gevolge van de speciale bescherming tegen schuldeisers en, overwegende dat de voortdurende staatssteun aan Olympic Airlines en Olympic Airways Services alleen toe te schrijven kan zijn aan aandacht voor het nationale industriebeleid en niet aan de overwegingen van een particuliere schuldeiser in een markteconomie die de terugbetaling van verschuldigde bedragen verlangt, kan de Commissie besluiten dat er staatsmiddelen betrokken zijn en dat de maatregel toe te rekenen is aan de staat.

(175) In het licht van het voorgaande moet worden besloten dat de toepassing van een stelsel van speciale bescherming tegen schuldeisers ten voordele van een onderneming zoals in deze zaak, dat afwijkt „*van de bepalingen van het commune faillissementsrecht*", moet worden aangemerkt als door de staat verleende steun, in de zin van artikel 87, lid 1 van het EG-Verdrag, wanneer komt vast te staan dat die onderneming

— toestemming heeft gekregen om haar bedrijf voort te zetten onder omstandigheden waarin een dergelijke mogelijkheid uitgesloten zou zijn bij toepassing van de bepalingen van het commune faillissementsrecht, of

— een feitelijke algehele of gedeeltelijke kwijtschelding van vorderingen van de overheid heeft genoten, waarop een andere insolvabele onderneming in het kader van de toepassing van de bepalingen van het gemene recht inzake faillissement geen aanspraak had kunnen maken ([1]).

(176) In onderhavig geval merkt de Commissie betreffende de speciale en unieke bescherming tegen schuldeisers die aan Olympic Airways Services en Olympic Airlines werd verstrekt, op dat aan beide bovenvermelde criteria is voldaan. De ondernemingen in kwestie hebben toestemming gekregen om hun bedrijf voort te zetten onder omstandigheden waarin een dergelijke mogelijkheid uitgesloten zou zijn bij toepassing van de bepalingen van het commune faillissementsrecht. Bovendien is in de uiteenzetting van deze beschikking aangetoond dat de ondernemingen in kwestie verschillende voordelen vanwege de staat hebben genoten, waarop een andere insolvabele onderneming in het kader van de toepassing van de bepalingen van het commune faillissementsrecht geen aanspraak had kunnen maken.

(177) De betrokken maatregelen hebben een ongunstige invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten aangezien zij ondernemingen betreffen die bedrijvig zijn in een vrijgemaakte markt. Daarom verstoren zij ook de mededinging op deze markt of dreigen zij deze te verstoren, aangezien zij gericht zijn op specifieke ondernemingen die concurreren met andere communautaire marktdeelnemers.

(178) Onder deze omstandigheden besluit de Commissie aangaande de speciale bescherming tegen schuldeisers ten gunste van Olympic Airways Services en Olympic Airlines dat deze neerkomt op staatssteun. Aangezien deze steun nooit is aangemeld bij de Commissie, is deze derhalve illegaal.

([1]) Zaak C-295/97 Rinaldo Piaggio (punt 43).

▼B

7.3. **Verenigbaarheid van steun**

7.3.1. *Verenigbaarheid van steun ten gunste van Olympic Airlines door middel van betalingen voor het leasen van vliegtuigen, het niet-invorderen van schulden en een speciale bescherming tegen schuldeisers.*

(179) Nu de Commissie tot de conclusie is gekomen dat Olympic Airlines sinds 2005 staatssteun heeft ontvangen, dient zij vervolgens de maatregelen ten gunste van deze onderneming te onderzoeken in het licht van artikel 87, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag, die voorzien in uitzonderingen op de algemene regel van onverenigbaarheid vermeld in artikel 87, lid 1.

(180) De uitzonderingen in artikel 87, lid 2, van het EG-Verdrag kunnen in onderhavig geval niet van toepassing zijn omdat de steunmaatregel geen sociaal karakter heeft en niet aan individuele verbruikers is toegekend, bovendien dient de steunmaatregel niet tot herstel van schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen en wordt zij niet verleend aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadelen ondervinden van de deling van Duitsland.

(181) Verdere uitzonderingen op het algemene verbod op staatssteun worden vermeld in artikel 87, lid 3. De uitzonderingen in artikel 87, lid 3, onder b), en artikel 87, lid 3, onder d), zijn in dit geval niet van toepassing omdat de steunmaatregel de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang niet bevordert en een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat niet opheft; ook bevordert zij niet de cultuur of de instandhouding van het culturele erfgoed.

(182) Artikel 87, lid 3, onder a) en c), van het EG-Verdrag bevat uitzonderingen in verband met steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waar de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst. Griekenland is een regio die volledig onder het toepassingsgebied van artikel 87, lid 3, onder a), valt. Niettemin voldoen de steunmaatregelen niet aan de criteria van de geldende „Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen” ([1]).

(183) Wat betreft de in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag bedoelde uitzondering in verband met steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad, zal de Commissie moeten onderzoeken of deze bepaling op de huidige situatie van toepassing kan zijn. Bij de uitvoering van dit onderzoek dient de Commissie rekening te houden met de richtsnoeren die van toepassing zijn op de luchtvaartsector ([2]).

(184) In dit verband is het duidelijk dat in onderhavig geval aan geen enkele van de bepalingen van de richtsnoeren is voldaan. Het is ook duidelijk dat de steun niet bedoeld is ter compensatie van openbaredienstverplichtingen in de zin van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag en daarom niet verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

([1]) Voor de periode 2000-2006 (PB C 74 van 10.3.1998, blz. 9), voor de periode 2007-2013, (PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13).

([2]) „Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector” (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5) en „Communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven” (PB C 312 van 9.12.2005 blz.1).

▼B

7.3.2. *Verenigbaarheid van steun ten gunste van Olympic Airways Services door het niet-invorderen van schulden en speciale bescherming tegen schuldeisers*

(185) Nu de Commissie tot de conclusie is gekomen dat Olympic Airways Services ook illegale staatssteun heeft ontvangen, dient zij de maatregel te onderzoeken in het licht van artikel 87, leden 2 en 3, van het Verdrag, dat voorziet in uitzonderingen op de algemene regel van onverenigbaarheid vermeld in artikel 87, lid 1.

(186) De uitzonderingen in artikel 87, lid 2, van het Verdrag kunnen in onderhavig geval niet van toepassing zijn omdat de steunmaatregel geen sociaal karakter heeft en niet aan individuele verbruikers is toegekend, bovendien dient de steunmaatregel niet tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen en wordt zij niet verleend aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die nadelen ondervinden van de deling van Duitsland.

(187) Verdere uitzonderingen op het algemene verbod op staatssteun worden vermeld in artikel 87, lid 3. De uitzonderingen in artikel 87, lid 3, onder b), en artikel 87, lid 3, onder d), zijn in dit geval niet van toepassing omdat de steunmaatregel de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang niet bevordert en een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat niet opheft; ook bevordert zij niet de cultuur of de instandhouding van het culturele erfgoed.

(188) Artikel 87, lid 3, onder a), van het EG-Verdrag bevat uitzonderingen in verband met steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst. Niettemin voldoen de steunmaatregelen niet aan de criteria van de geldende „Richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen”.

(189) Wat betreft de in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag bedoelde uitzondering in verband met steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad, zal de Commissie moeten onderzoeken of deze bepaling op de huidige situatie van toepassing kan zijn. Bij de uitvoering van dit onderzoek dient de Commissie rekening te houden met de richtsnoeren die van toepassing zijn op de luchtvaartsector ([1]).

(190) In dit verband is het duidelijk dat in onderhavig geval aan geen enkele van de bepalingen van de richtsnoeren is voldaan. Het is ook duidelijk dat de steun niet bedoeld is ter compensatie van openbaredienstverplichtingen in de zin van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag en daarom niet verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

(191) Dienovereenkomstig besluit de Commissie dat Griekenland door zijn tolerantie in verband met laattijdige betalingen en de niet-betaling van belastings- en socialezekerheidsschulden en door middel van de speciale bescherming die het aan deze onderneming heeft verstrekt, niet-verenigbare staatssteun heeft verleend,

([1]) Zie voetnoot 45.

▼B

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

1. De aanhoudende schuldtolerantie van de Griekse overheid ten opzichte van Olympic Airways Services in verband met diens belastings- en socialezekerheidsschulden aan de staat, voor een bedrag van naar schatting minstens 590,4 miljoen EUR, houdt het verlenen van illegale staatssteun ten gunste van Olympic Airways Services in, wat niet verenigbaar is met het Verdrag.

2. De aanhoudende schuldtolerantie van de Griekse overheid ten opzichte van Olympic Airlines in verband met leaseovereenkomsten voor vliegtuigen van naar schatting 137,2 miljoen EUR, schulden aan Olympic Airways Services en Olympic Aviation van naar schatting 86,3 miljoen EUR, schulden aan de Griekse Burgerluchtvaartautoriteit ten bedrage van 4,5 miljoen EUR en de Spatosimo-heffing van minstens 38,1 miljoen EUR houdt het verlenen van illegale staatssteun ten gunste van Olympic Airlines in, wat niet verenigbaar is met het Verdrag.

3. De speciale bescherming tegen schuldeisers die via de Griekse wetgeving werd verleend aan Olympic Airways Services en Olympic Airlines houdt het verlenen van illegale staatssteun ten gunste van beide ondernemingen in, wat niet verenigbaar is met het Verdrag.

Artikel 2

1. Griekenland moet de in artikel 1 bedoelde steun van de begunstigde terugvorderen.

2. De terug te vorderen bedragen zullen rente dragen vanaf de datum waarop ze aan de begunstigde ter beschikking werden gesteld tot de datum waarop ze werden teruggevorderd.

3. De rente zal worden berekend op samengestelde grondslag in overeenstemming met Hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie ([1]) zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 271/2008 ([2]).

4. Griekenland moet alle uitstaande betalingen van de in artikel 1 bedoelde steun annuleren met ingang van de datum waarop deze beschikking wordt gegeven.

Artikel 3

1. De in artikel 1 bedoelde steun wordt onmiddellijk en op doeltreffende wijze teruggevorderd.

2. Griekenland ziet erop toe dat deze beschikking binnen vier maanden na de datum van de kennisgeving ervan wordt uitgevoerd.

Artikel 4

1. Binnen twee maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking verstrekt Griekenland de Commissie de volgende informatie:

a) het totale bedrag (hoofdsom en invorderingsrente) dat van de begunstigde moet worden teruggevorderd;

b) een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen die reeds zijn genomen of die zullen worden genomen om aan deze beschikking te voldoen;

([1]) PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1.
([2]) PB L 82 van 25.3.2008, blz. 1.

▼B

c) documenten waaruit blijkt dat de begunstigde is aangemaand de steun terug te betalen.

2. Griekenland houdt de Commissie op de hoogte van de vooruitgang die bij de nationale maatregelen ter uitvoering van deze beschikking wordt gemaakt, totdat de in artikel 1 bedoelde steun volledig is terugbetaald. Het verstrekt onmiddellijk alle informatie die de Commissie wenst te verkrijgen over de maatregelen die reeds zijn genomen of die zullen worden genomen om aan deze beschikking te voldoen. Het verstrekt ook gedetailleerde gegevens over de steunbedragen en de invorderingsrente die reeds door de begunstigde zijn terugbetaald.

Artikel 5

Griekenland schort alle verdere betalingen van steun aan Olympic Airways Services en Olympic Airlines onmiddellijk op.

Artikel 6

Deze beschikking is gericht tot de Helleense Republiek.