Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 września 2008 r.

w sprawie pomocy państwa C 61/07 (ex NN 71/07) – Grecja Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 5073)

(Jedynie tekst w języku greckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

►C1 (2010/459/WE) ◄

(Dz.U. L 222 z 24.8.2010, str. 62)

sprostowane przez:

►C1 Sprostowanie, Dz.U. L 231 z 1.9.2010, str. 7 (2010/459/WE)

▼B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 września 2008 r.

w sprawie pomocy państwa C 61/07 (ex NN 71/07) – Grecja Olympic Airways Services/Olympic Airlines

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 5073)

(Jedynie tekst w języku greckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

►C1 (2010/459/WE) ◄

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z powyższymi artykułami ([1]) i uwzględniając te uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) Pismem z dnia 19 grudnia 2007 r. Komisja powiadomiła Grecję o swojej decyzji dotyczącej wszczęcia postępowania, określonego art. 88 ust. 2 Traktatu, w sprawie szeregu przepływów i transferów finansowych, w odniesieniu do których zaistniała obawa, że stanowią pomoc państwa w kontekście finansowania i działalności Olympic Airways Services SA oraz Olympic Airlines SA.

(2) Dnia 14 stycznia 2008 r. Grecja złożyła wniosek o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi, który Komisja przyjęła. Grecja przekazała swoje uwagi dnia 13 lutego 2008 r.

(3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([2]). Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawiania uwag na temat przedmiotowych środków w terminie jednego miesiąca od daty publikacji.

(4) Komisja otrzymała uwagi na ten temat od zainteresowanych stron. Przekazała te uwagi Grecji pocztą elektroniczną dnia 9 kwietnia 2008 r. Grecja uzyskała możliwość ustosunkowania się do tych uwag, Komisja otrzymała uwagi Grecji pocztą elektroniczną dnia 13 maja 2008 r.

([1]) Dz.U. C 50 z 23.2.2008, s. 13.
([2]) Zob. przypis 1.

▼B

2. OPIS FAKTÓW

2.1. Strony

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA to obecna nazwa spółki znanej wcześniej jako Olympic Airways SA ([1]). Głównym przedmiotem działalności spółki jest świadczenie usług naziemnych oraz usług w zakresie utrzymania/obsługi technicznej statków powietrznych w Grecji; spółka nie eksploatuje żadnych statków powietrznych. Jest w 100 % własnością państwa.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA rozpoczęła działalność w grudniu 2003 r. i została utworzona z działów lotniczych spółki Olympic Airways. Obsługuje regularne połączenia lotnicze w Grecji oraz na trasach wewnątrzwspólnotowych oraz międzykontynentalnych. Spółka jest w 100 % własnością państwa ([2]).

2.2. Badane środki

(7) Decyzja w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego dotyczyła zbadania następujących czterech obszarów:

— Potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services SA poprzez udzielanie zwłoki w spłacie długów. Republika Grecka mogła przyznać bezpodstawną i niezgodną z prawem pomoc państwa dla tej spółki poprzez stałe udzielanie zwłoki w spłacie długów Olympic Airways z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych, począwszy od stycznia 2005 r. ([3]).

— Potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services SA wynikająca z wyroków arbitrażowych. Republika Grecka mogła przyznać bezpodstawną i niezgodną z prawem pomoc państwa dla Olympic Airways Services w związku z płatnościami dokonanymi w następstwie szeregu decyzji arbitrażowych. Decyzje te są wynikiem szeregu roszczeń o odszkodowanie skierowanych wobec państwa przez tę spółkę.

— Potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airlines SA. Republika Grecka mogła przyznać bezpodstawną i niezgodną z prawem pomoc państwa poprzez opłaty leasingowe za statki

([1]) Olympic Airways SA zmieniła formalnie nazwę na Olympic Airways – Services SA. Zmianę umowy spółki Olympic Airways SA opublikowano w Greckim Dzienniku Rządowym, wydanie nr 1485/19.2.2004, SA, dnia 19 lutego 2004 r. Zmiana dotyczyła postanowienia art. 1, na podstawie którego zmieniono nazwę spółki na „Olympic Airways – Services SA”, a jej okres działalności ustalono na 46 lat, tzn. do dnia 31 grudnia 2049 r. włącznie. Zmiana dotyczyła również postanowienia art. 2. Głównym celem działalności spółki są usługi naziemne, prace w zakresie przeglądu silników i statków powietrznych, usługi reprezentowania i agencji na rzecz operatorów linii lotniczych itp. Nazwa „Olympic Airways” jest używana dalej w niniejszej decyzji dla określenia spółki „Olympic Airways SA” działającej do lutego 2004 r. oraz „Olympic Airways – Services SA” po tym okresie.

([2]) Dnia 14 wrześnie 2005 r. Komisja przyjęła ostateczną negatywną decyzję (decyzja 2005/2706/WE – jeszcze nie opublikowaną) w sprawie pomocy przyznanej przez Republikę Grecką na rzecz Olympic Airways oraz Olympic Airlines.

([3]) W decyzji z 2005 r. uwzględniono jedynie pomoc przyznaną Olympic Airways do grudnia 2004 r. włącznie.

▼B

powietrzne oraz poprzez nieegzekwowanie długów (w tym zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych) od tej zadłużonej spółki będącej własnością państwa, począwszy od czerwca 2005 r. ([1]).

— Potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services SA oraz Olympic Airlines poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami. Ochrona ta oznacza, że żaden prywatny wierzyciel, w Grecji ani za granicą, nie może wobec żadnej z tych spółek podejmować działań prawnych ani stosować środków egzekucji indywidualnej bądź zbiorowej (w tym środków zapobiegawczych i nakazów sądowych). Taka ochrona prawna nie została przyznana żadnemu innemu podmiotowi w Grecji i dotyczy wyłącznie tych dwóch podmiotów. Każdy inny podmiot w Grecji starający się o taką ochronę przed wierzycielami musiałby być postawiony w stan upadłości.

(8) Potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services, wynikająca z wyroków arbitrażowych, wymaga dalszego, bardziej szczegółowego zbadania. Dlatego też jest ona wyłączona z zakresu niniejszej decyzji i zostanie przeanalizowana w oddzielnej, późniejszej decyzji Komisji.

2.2.1. *Zadłużenie spółki Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych od grudnia 2004 r.*

(9) W swojej decyzji z 2005 r. Komisja określiła mechanizm postępowania, w ramach którego państwo nie pobierało swoich należności z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych od spółki Olympic Airways w terminie ich wymagalności, następnie „poświadczano" istnienie tych długów ze strony spółki, ale państwo nie podejmowało żadnej egzekucji tego zadłużenia. Z czasem spółka dokonywała częściowych płatności w ratach ([2]). W decyzji z 2005 r. Komisja stwierdziła, że opóźnienie w płatnościach lub niepełne wpłaty ze strony Olympic Airways zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych stanowiło korzyść w przepływie środków pieniężnych dla tej spółki kosztem państwa.

(10) W decyzji z 2005 r. (art. 3 tejże decyzji) Komisja zobowiązała Grecję do „natychmiastowego zawieszenia wszelkich wypłat pomocy na rzecz Olympic Airways oraz Olympic Airlines". Kilkakrotnie ([3]) Komisja wzywała władze greckie do przedstawienia informacji na temat tego, w jakim zakresie wykonały one tę część decyzji. Wzywano również do przedstawienia służbom Komisji informacji dotyczących składek z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych uiszczonych przez tę spółkę na rzecz państwa. Pomimo kilkakrotnego złożenia takich szczegółowych wniosków władze greckie nie przedstawiły wystarczających informacji w tym względzie.

(11) Nie przedstawiwszy służbom Komisji informacji i potwierdzenia, że spółki te płacą swoje zobowiązania z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych w pełni i na czas, władze greckie przedstawiły Komisji i trybunałom europejskim informacje sugerujące, że te dwie spółki – Olympic Airways Services oraz Olympic Airlines – nie mogą i nie spłacają swoich stale rosnących długów wobec organów publicznych.

([1]) W decyzji z 2005 r. wzięto pod uwagę jedynie pomoc przyznaną Olympic Airways do maja 2005 r. włącznie.

([2]) Na przykład w latach 2003–2004 Olympic Airways dokonało płatności w wysokości 7,7 miliona EUR w związku z ugodą dotyczącą lat poprzedzających 2003 r.

([3]) Pisma Komisji z dnia 25 sierpnia 2006 r. (sygn. D (2006) 217009) oraz z dnia 16 lipca 2007 r. (sygn. D (2007) 313288).

▼B

(12) Pismem z dnia 30 października 2006 r. ([1]) władze greckie przekazały służbom Komisji pismo z dnia 13 czerwca 2006 r. od „niezależnego eksperta” o nazwie „Progressive Finance” na temat sytuacji finansowej spółki Olympic Airways. Ekspert oparł się na bilansie z 2004 r. (nie przedstawionym Komisji) oraz przepływie środków pieniężnych z 2006 r. Ekspert stwierdził, że z posiadanych przez niego informacji wynika, iż zła sytuacja finansowa spółki bezpośrednio wynika z jej zobowiązań wobec państwa oraz instytucji ubezpieczeń społecznych, a także z nierozstrzygniętych spraw związanych z pomocą państwa. Firma „Progressive Finance” stwierdziła również, że w oparciu o przepływy środków pieniężnych z 2006 r. nie można uznać, że spółka ma zdolność kredytową, i nie miała żadnej możliwości zaciągnięcia oraz obsługi pożyczki na zwrot pomocy państwa określonej w decyzji z 2005 r.

(13) Ponadto w kontekście sprawy T-423/05 R, prezes sądu pierwszej instancji zwrócił się do spółki Olympic Airways o przedstawienie sądowi informacji dotyczących jej zdolności zwrotu pomocy państwa rozpoznanej przez Komisję oraz poziomu zadłużenia spółki.

(14) Pismem z dnia 27 listopada 2006 r. spółka przedstawiła sądowi sprawozdanie autorstwa niezależnego eksperta PriceWaterhouseCoopers na temat możliwości zwrotu pomocy w ratach oraz ocenę pomocy, która została zwrócona w następstwie negatywnych decyzji Komisji z 2002 i 2005 r.

(15) Ekspert Olympic Airways (PwC) wyliczył kwoty do zwrotu wynikające z decyzji z 2005 r. na poziomie 411 milionów EUR, które, jak stwierdził, mogą być zwrócone w 48 miesięcznych ratach oraz które, biorąc pod uwagę zobowiązania należne instytucji ubezpieczeń społecznych, można rozłożyć na 96 rat jedynie po dokonaniu zmiany legislacyjnej. Ekspert przyznał jednak, że „analiza przepływów środków pieniężnych Olympic Airway w stanie przedstawionym nam przez samą spółkę (których, ze względu na brak czasu, nie można było poddać szczegółowej kontroli pod kątem ich dokładności i dogłębności) prowadzi do wniosku, iż ewentualność całkowitego lub częściowego zwrotu należnych kwot nie jest możliwa”.

(16) Wszczynając postępowanie wyjaśniające, Komisja stwierdziła wstępnie, iż nie dotrzymano obowiązku zawieszenia wszelkich dalszych wypłat pomocy dla Olympic Airways zawartego w art. 3 decyzji z 2005 r. Ponadto Komisja doszła do wstępnego wniosku, że Olympic Airways nie płaci swoich zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych w pełni i na czas oraz nie może nawet spłacić swojego obecnego zadłużenia oraz że takie postępowanie jest możliwe jedynie dzięki udzielaniu przez państwo zwłoki w spłacie długów.

2.2.2. *Pomoc państwa dla Olympic Airlines od 2005 r.*

(17) W odniesieniu do Olympic Airlines Komisja w swojej decyzji z 2005 r. za pomoc państwa przyznaną spółce Olympic Airlines uznała „Przyjęcie przez Olympic Airways oraz Grecję opłat leasingowych od Olympic Airlines z tytułu podleasingu statków powietrznych, które są niższe aniżeli kwoty płacone za leasing główny …”.

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

▼B

(18) Republika Grecka ([1]) nie zaprzeczała temu, że państwo i spółka Olympic Airways wydzierżawiły w ramach podleasingu przedmiotowe statki powietrzne spółce Olympic Airlines po stawkach niższych niż stawki obowiązujące przy pierwotnym leasingu, jednak nie zgodziła się z oceną, iż było to równoznaczne z udzieleniem pomocy państwa. Republika Grecka twierdziła, że skoro spółka Olympic Airlines zapłaciła cenę rynkową za ten podleasing, nie uzyskała żadnej korzyści.

(19) Jak wcześniej wspomniano, art. 3 decyzji z 2005 r. zobowiązywał Grecję do bezzwłocznego zawieszenia wszelkich płatności w ramach pomocy państwa. Pomimo kilkakrotnych monitów ze strony Komisji ([2]) przypominających o obowiązku „natychmiastowego zawieszenia wszelkich wypłat pomocy na rzecz Olympic Airways oraz Olympic Airlines" oraz wniosków o dostarczenie Komisji informacji, że spółka Olympic Airlines obecnie uiszcza lub uiściła główne raty leasingowe w odniesieniu do statków powietrznych wziętych w leasing, określonych w decyzji z 2005 r., władze greckie tego nie uczyniły.

(20) W odniesieniu do sytuacji finansowej spółki Olympic Airlines Komisja zwróciła się do Grecji o przedstawienie informacji dotyczących bieżącej sytuacji finansowej Olympic Airlines oraz jej obecnej działalności. Informacje przedstawione przez władze greckie przed wszczęciem postępowania nie uspokoiły Komisji. Komisja nie rozumie, jak spółka finansuje swoje bieżące działania i jak radzi sobie ze stratami. Komisja wyraziła wątpliwości, czy spółka płaci swoje zobowiązania z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych na rzecz państwa w pełni i na czas oraz czy korzysta w tym względzie na udzielaniu przez państwo zwłoki w spłacie długów.

(21) W decyzji w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego Komisja zwróciła uwagę, że chociaż spółka Olympic Airlines rozpoczęła działalność w grudniu 2003 r., mając niewielkie zadłużenie lub nie mając go wcale ([3]), już w 2004 r. wykazywała stratę z działalności operacyjnej w wysokości 94,5 miliona EUR przy obrotach wynoszących 616,7 miliona EUR oraz stratę netto za ten rok przed opodatkowaniem w wysokości 87,1 miliona EUR W 2005 r. Olympic Airlines zaksięgowała stratę netto w wysokości 123,7 miliona EUR ([4]) przy przychodach wynoszących 643 miliony EUR za 2005 r. ([5]). Media powszechnie donosiły ([6]), że straty spółki za 2006 r. przekroczą 120 milionów EUR. Na tej podstawie, biorąc pod uwagę rozpoczęcie działalności w grudniu 2003 r., można określić straty Olympic Airlines w sumie na kwotę przekraczającą 330 milionów EUR na przestrzeni pierwszych trzech lat działalności.

2.2.3. *Pomoc państwa dla Olympic Airways Services SA oraz dla Olympic Airlines SA poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami*

(22) Artykuł 22 ustawy nr 3404/05 ([7]) stanowi, iż „do dnia 28 lutego 2006 r. włącznie nie można podejmować żadnych działań prawnych ani indywidualnych lub zbiorowych środków egzekucyjnych (w tym środków zapobiegawczych i nakazów sądowych),

([1]) Pismo z dnia 16 listopada 2006 r.
([2]) Pisma z dnia 25 sierpnia 2006 r. (sygn. D (2006) 217009) oraz 16 lipca 2007 r. TREN (sygn. D (2007) 313288).
([3]) Wszystkie długi długoterminowe pozostawiono spółce Olympic Airways, a spośród podatków, zobowiązań z tytułu ubezpieczeń społecznych oraz innych opłat należnych państwu greckiemu spółce Olympic Airlines przekazano jedynie zobowiązania jednomiesięczne.
([4]) Źródło Reuters, dnia 20 grudnia 2006 r.
([5]) Nie wydaje się, aby od grudnia 2003 r. spółka publikowała zbadane sprawozdania finansowe.
([6]) Źródło Kathimerini, dnia 21 września 2007 r.
([7]) „Uregulowanie spraw związanych z dziedzinami uniwersyteckimi i technicznymi w ramach kształcenia wyższego oraz inne przepisy" (Grecki Dziennik Rządowy A 260).

▼B

w Grecji lub poza jej granicami, przeciwko Olympic Airlines SA, Olympic Airways – Services SA, Olympic Aviation SA, ich aktywom lub jakiejkolwiek części ich aktywów, która jest niezbędna lub użyteczna dla takich aktywów; wstrzymuje się wszelkie tego typu obecnie toczące się działania prawne oraz skutki wszelkich tego typu środków na wspomniany wyżej okres. Restrykcje te nie dotyczą państwa greckiego.” Obowiązywanie tego przepisu przedłużano trzykrotnie, początkowo do dnia 31 października 2006 r. ([1]), następnie do dnia 31 października 2007 r. ([2]) oraz ostatecznie do dnia 31 października 2008 r.

(23) Przepis ten skutecznie zakazywał egzekwowania orzeczeń sądowych, w Grecji lub poza jej granicami, wobec jakiejkolwiek spółki w ramach Olympic Group. Skutkiem tej ustawy jest jednostronna ochrona tych spółek przed ich zobowiązaniami orzeczonymi przez sąd, wstrzymanie postępowań zmierzających do egzekucji takich zobowiązań oraz zablokowanie możliwości podjęcia środków zapobiegawczych.

(24) Komisja stwierdziła zatem, że przepis ten oznacza preferencyjne traktowanie Olympic Airways oraz pozostałych spółek z grupy poprzez udzielenie jej ochrony prawnej nie przyznanej żadnym innym krajowym czy zagranicznym liniom lotniczym lub nawet jakiemukolwiek innemu podmiotowi gospodarczemu. Każdy inny podmiot w Grecji starający się o taką ochronę przed wierzycielami musiałby być postawiony w stan upadłości.

2.3. **Wstępna ocena Komisji**

2.3.1. *Istnienie pomocy*

2.3.1.1. Długi Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych od grudnia 2004 r.

(25) W decyzji w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdziła, że udzielenie przez państwo zwłoki w spłacie zadłużenia Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych zakumulowanego od stycznia 2005 r. w wyraźny sposób stanowiło dotację z zasobów państwowych na rzecz jednego przedsiębiorstwa konkurującego z innymi przedsiębiorstwami i, jako takie, stanowi pomoc państwa.

2.3.1.2. Pomoc państwa dla Olympic Airlines od 2005 r.

(26) W decyzji w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego Komisja stwierdziła, że podejrzane, zdyskontowane opłaty z tytułu leasingu statków powietrznych oraz nieegzekwowanie wierzytelności państwa (w tym zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych) na korzyść Olympic Airlines od maja 2005 r. angażują zasoby państwowe na rzecz konkretnych przedsiębiorstw konkurujących z innymi przedsiębiorstwami i jako takie stanowiły pomoc państwa.

2.3.1.3. Pomoc państwa poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami

(27) Komisja stwierdziła również, że szczególna ochrona przed wierzycielami udzielona obu spółkom jest podobna do ochrony upadłościowej. W tym względzie utrwalone orzecznictwo ([3]) wskazuje, że w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło system stosujący odstępstwa od zwykłych przepisów

([1]) Artykuł 28 ustawy nr 3446/2006 (Grecki Dziennik Rządowy A 49, 10.3.2006 r.).
([2]) Artykuł 35 lit. b) ustawy nr 3492/2006 (Grecki Dziennik Rządowy A 210, 5.10.2006 r.).
([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA przeciwko International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

prawnych dotyczących niewypłacalności na korzyść danego przedsiębiorstwa, system taki należy uznać za pomoc państwa, jeżeli stwierdza się, że przedsiębiorstwo mogło kontynuować działalność w okolicznościach, w których nie mogłoby tego robić, jeśli obowiązywałyby zwykłe przepisy prawa dotyczące niewypłacalności, lub jeżeli przedsiębiorstwo uzyskiwało dalsze korzyści od państwa.

2.3.2. *Zgodność pomocy z przepisami*

(28) W decyzji w sprawie wszczęcia postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do finansowania ze środków publicznych, którego udzielono Olympic Airways Services poprzez udzielenie zwłoki w spłacie długów (w tym z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych) oraz szczególną ochronę przed wierzycielami, Komisja wyraziła poważne wątpliwości, czy którykolwiek z tych środków można uznać za zgodny ze wspólnym rynkiem, jako że nie wydaje się, aby zastosowanie miał którykolwiek z wyjątków od ogólnego zakazu udzielania pomocy państwa.

(29) Podobnie w odniesieniu do finansowania ze środków publicznych, którego udzielono Olympic Airlines poprzez udzielenie zwłoki w spłacie długów (w tym z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych), zmniejszone opłaty z tytułu leasingu statków powietrznych oraz szczególną ochronę przed wierzycielami, Komisja wyraziła poważne wątpliwości, czy którykolwiek z tych środków można uznać za zgodny ze wspólnym rynkiem, jako że nie wydaje się, aby zastosowanie miał którykolwiek z wyjątków od ogólnego zakazu udzielania pomocy państwa.

3. **UWAGI GRECJI**

(30) Republika Grecka rozpoczęła od podkreślenia znaczenia wyjaśnienia okresu, który jest badany w obecnym postępowaniu wyjaśniającym. Mowa jest o wszczęciu postępowania w odniesieniu do Olympic Airways za okres od grudnia 2004 r. oraz w odniesieniu do Olympic Airlines za okres od maja 2005 r. Republika Grecka nie zgadza się z tym i zwraca uwagę, na przykład, że suma 12 267 250 EUR (kapitał plus odsetki), o której mowa w trzecim wierszu tabeli w pkt 138 decyzji z 2005 r., dotyczy zobowiązania Olympic Airways – Services SA z dnia 9 marca 2005 r., które było zobowiązaniem wobec organów podatkowych. Zdaniem władz greckich punktem wyjścia obecnego postępowania wyjaśniającego Komisji na mocy art. 88 ust. 2 Traktatu WE musi być dzień, w którym wydano decyzję z 2005 r. (14 września 2005 r.).

(31) Ponadto Republika Grecka stwierdziła, że już odzyskała pomoc za okres, o którym mowa w decyzji z 2005 r. Pismem z dnia 21 listopada 2007 r. Republika Grecka poinformowała Komisję o pełnym wykonaniu decyzji z 2005 r.

3.1. **Długi Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych od grudnia 2004 r.**

(32) W odniesieniu do tej pozycji pomocy Republika Grecka twierdzi, że spółka posiada formularz rozliczenia zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych. Oznacza to, że państwo greckie nie ma obecnie żadnych roszczeń wobec spółki, które to roszczenia spółka miałaby obowiązek bezzwłocznie uregulować. Spółka nie jest zobowiązana do bezzwłocznego spłacenia jakichkolwiek nieuregulowanych zobowiązań wobec organów podatkowych, ponieważ spółka z powodzeniem skorzystała z prawa odwołania się do sądu i uzyskała orzeczenia właściwych sądów krajowych. Urząd Lotnictwa Cywilnego nie zgłasza wobec

▼B

Olympic Airways Services żadnych roszczeń o uiszczenie należnych długów. Niektóre stare zobowiązania Olympic Airways Services wobec IKA (zakład ubezpieczeń społecznych) są spłacane w miesięcznych ratach, zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami ustawy 3518/2006. W efekcie Grecja twierdzi, że nie ma mowy o „stałym udzielaniu zwłoki w spłacie zobowiązań" ze strony państwa greckiego w odniesieniu do rzekomego nieuiszczania długów.

(33) Republika Grecka przyznała, że opóźnienie w publikacji przez spółkę bilansów jest niezgodne z obowiązkami spółki wynikającymi z prawa krajowego. Jednakże poinformowała Komisję, że podjęła już odpowiednie kroki, aby dopilnować załatwienia tej sprawy. Rada dyrektorów Olympic Airways Services podjęła już decyzję o wyznaczeniu firmy audytorskiej, która uaktualni sprawozdania finansowe spółki. Spółka sporządziła już projekty bilansów za lata 2004–2006. Przedstawiła również w zarysie swoją sytuację finansową za rok 2007 w ramach szacunkowego bilansu.

(34) Projekty bilansów za lata 2004–2006 pokazują, że w zakresie kapitału własnego spółka była na minusie w wysokości […] (*) milionów na koniec 2006 r. oraz miała zobowiązania z tytułu podatków, opłat i ubezpieczeń społecznych w wysokości 1 098 milionów EUR. Jednak pod koniec okresu 2007 r. spółka znacząco poprawiła stan swojego kapitału własnego, który obecnie wynosi […]* milionów. Jej zobowiązania z tytułu podatków, opłat i ubezpieczeń społecznych wynoszą obecnie […]* milionów.

(35) Według przedstawionych informacji (opartych na szacunkach przedstawionych przez spółkę), podział zobowiązań wobec państwa i instytucji ubezpieczeń społecznych na dzień 31 grudnia 2007 r. przedstawiał się następująco:

(w mln EUR)

	Długi Olympic Airways Services	Kwoty	Razem
Długi z tytułu ubezpieczeń społecznych	Saldo starych długów wobec IKA spłacanych w miesięcznych ratach	[…]*	
Długi z tytułu ubezpieczeń społecznych	Długi niewymagalne Olympic Airways Services za miesiąc grudzień oraz premia świąteczna (termin płatności do końca lutego 2008 r.)	[…]*	
Długi z tytułu ubezpieczeń społecznych			[…]*
Podatki – opłaty	Poświadczone długi wobec urzędu podatkowego FABE zawieszone ze względu za pomyślne odwołanie do sądu (z audytów podatkowych do dnia 30 kwietnia 2007 r.)	[…]*	

(*) Informacje poufne.

▼B

(w mln EUR)

	Długi Olympic Airways Services	Kwoty	Razem
	Szacunki Olympic Airways Services dotyczące podatków i kar od maja do grudnia 2007 r.	[…]*	
Podatki – opłaty			[…]*
Suma całkowita			[…]*

(36) Jeżeli chodzi o długi z tytułu ubezpieczeń społecznych, Olympic Airways Services spłaciła wszystkie swoje długi wobec IKA i poczyniła ustalenia dotyczące spłaty starych długów za okres do dnia 31 października 2006 r. włącznie, na mocy ustawy 3518/2006. Dla celów rachunkowych spółkę przedstawia się w ocenach sprawozdania finansowego z 2007 r. jako mającą zobowiązanie wobec ubezpieczycieli społecznych, którego całkowita kwota stanowi kwotę spłaty zobowiązania na dzień 31 grudnia 2007 r. plus składki za miesiąc grudzień oraz premia świąteczna za rok 2007.

(37) W kwestii spłaty starych długów Olympic Airways Services wobec IKA oraz spłaty w miesięcznych ratach Republika Grecka zauważyła, że na mocy zarówno prawodawstwa wspólnotowego, jak i utrwalonego orzecznictwa spłatę zobowiązań wobec państwa należy realizować zgodnie z przepisami prawa krajowego. Jest to zgodne z prawem wspólnotowym, w którym szczególne ramy prawne nie wprowadzają żadnej dyskryminacji dłużników. W tym względzie Republika Grecka cytuje również komunikat Komisji w sprawie stosowania przepisów o pomocy publicznej do środków związanych z bezpośrednim opodatkowaniem działalności gospodarczej ([1]), w którym Komisja stwierdza, że środki podatkowe obowiązujące wszystkie podmioty gospodarcze prowadzące działalność na terytorium państwa członkowskiego są, *prima facie*, środkami ogólnymi.

(38) W tym przypadku procedury windykacji starych długów wobec IKA zawarte w prawie krajowym obowiązują wszystkich dłużników sposób wolny od wszelkiej dyskryminacji, w tym Olympic Airways Services, zgodnie z ogólnymi ramami prawnymi określającymi spłatę długów wobec państwa. W konsekwencji, zdaniem Grecji, brak jest jakiegokolwiek szczególnego traktowania i tym samym brak naruszenia art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

(39) Jeżeli chodzi o zobowiązania z tytułu podatków, Olympic Airways Services spłaciła wszystkie swoje poświadczone długi wobec organu podatkowego (urzędy podatkowe FABE oraz FAEE), poza długami, w odniesieniu do których uzyskała pomyślne rozstrzygnięcie swoich odwołań przed sądami greckimi. W efekcie jedyne niespłacone zobowiązania spółki to te, które nie są wymagalne i płatne na mocy prawa krajowego.

(40) W bilansie szacunkowym za rok 2007, wskazuje się, że spółka ma zobowiązanie z tytułu podatków i opłat obejmujące wszystkie kwoty we wspomnianej tabeli odnoszące się do roku 2007. W sumie kwoty te (plus kary i opłaty dodatkowe) dają wartość

([1]) Dz.U. C 384 z 10.12.1998, s. 3.

▼B

[…]* milionów EUR. Jednakże Republika Grecka stwierdza, że spółka nie ma obecnie żadnego obowiązku wywiązania się wobec państwa greckiego ze wspomnianych wyżej zobowiązań, gdyż uzyskała pozytywne dla siebie rozstrzygnięcia swoich odwołań sądowych w tych sprawach.

(41) Ponadto bilans szacunkowy za rok 2007 zawiera szacunek spółki dotyczący prawdopodobnych zobowiązań w wysokości […]* milionów EUR.

(42) W tym względzie Republika Grecka zwraca się do Komisji o rozróżnienie a) długów, które są przedstawione dla celów rachunkowych w księgach rachunkowych spółki; oraz b) długów, które są obecnie płatne na rzecz państwa greckiego zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa krajowego. Badanie jakichkolwiek kwestii będących przedmiotem kontroli Komisji w świetle niniejszego postępowania może się skupiać jedynie na tych ostatnich.

(43) Na podstawie przedstawionych informacji Republika Grecka wyraża opinię, że nie ma w tej sprawie mowy o jakimkolwiek transferze zasobów państwowych w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, nie mówiąc już o kwestii korzystnego traktowania Olympic Airways Services.

3.2. **Pomoc państwa dla Olympic Airlines, począwszy od 2005 r.**

(44) W odniesieniu do podleasingu statków powietrznych spółce Olympic Airlines przez Olympic Airways Services oraz państwo greckie, władze greckie stwierdzają, że Olympic Airlines miała finansową zdolność do zawierania umów leasingu operacyjnego bezpośrednio z podmiotami rynkowymi oraz że Olympic Airlines nigdy nie była faworyzowana poprzez zawarcie umów leasingu operacyjnego, gdyż umowy te były zawierane według stawek rynkowych, a zatem nie było żadnej ukrytej pomocy państwa.

(45) Ponadto, wybierając Olympic Airlines, spółka Olympic Airways Services zachowała się dokładnie tak samo, jak zachowałby się każdy prywatny inwestor na jej miejscu, gdyż nie tylko udało jej się zredukować swoje miesięczne straty w najlepszy możliwy sposób, ale zagwarantowała również, aby strata ta została z czasem ograniczona, uwzględniając wyrażony przez Olympic Airlines zamiar renegocjacji i przejęcia głównych umów leasingowych.

(46) Republika Grecka wskazała również, że rat leasingowych płaconych przez Olympic Airlines z tytułu podleasingu operacyjnego nie należy porównywać z ratami leasingowymi z tytułu leasingu finansowego, z którymi, jej zdaniem, błędnie porównała je Komisja. Są to w rzeczywistości różne rodzaje leasingu.

(47) Jeżeli chodzi o długi spółki Olympic Airlines z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych, Republika Grecka stwierdza, że nie udzielono zwłoki w spłacie nieuiszczonych zobowiązań oraz że Olympic Airlines w pełni uregulowała swoje długi z tytułu ubezpieczeń społecznych. W odniesieniu do jej długów z tytułu podatków, spóźnienie w spłacie na rzecz państwa greckiego jedynie części długów podatkowych przez ograniczony okres,

▼B

począwszy od decyzji z 2005 r., nie stanowi „stałego udzielania zwłoki w spłacie zobowiązań" ze strony państwa greckiego. W każdym razie państwo greckie stwierdza, że podjęło już wszelkie środki wymagane na mocy prawa krajowego do poświadczenia, a następnie windykacji większej części zaległych zobowiązań spółki. Co więcej, spółka już złożyła wniosek o spłatę swoich poświadczonych długów podatkowych w 48 ratach zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

3.2.1. *Podleasing statków powietrznych*

(48) Podleasing statków powietrznych po cenie niższej niż cena rat leasingowych w głównych umowach leasingowych nie stanowi pomocy państwa, gdyż nie było mowy o jakimkolwiek korzystnym traktowaniu Olympic Airlines, ani też spółka nie uzyskała żadnej korzyści, której i tak by nie uzyskała w świetle warunków rynkowych. Władze greckie twierdzą, że Komisja wcale nie zbadała wysokości tych rat leasingowych pod kątem testu prywatnego inwestora i zastosowała błędną metodologię, biorąc pod uwagę różnicę pomiędzy leasingiem głównym a podleasingiem statków powietrznych zamiast zbadać, czy umowa podleasingu była zawarta według stawek rynkowych.

3.2.2. *Leasing finansowy i operacyjny*

(49) Republika Grecka uważa, że Komisja była w oczywisty sposób w błędzie, nie rozróżniając leasingu finansowego od operacyjnego.

(50) Przede wszystkim Republika Grecka zwróciła uwagę, że ze wszystkich statków powietrznych wziętych w leasing przez Olympic Airlines, cztery statki typu A340-300 zostały oddane w podleasing tej spółce przez Olympic Airways Services, która posiadała te statki na podstawie leasingu finansowego. Od grudnia 2004 r. państwo greckie zastąpiło Olympic Airways Services we wspomnianym leasingu finansowym, począwszy od grudnia 2004 r. (w przypadku pierwszych dwóch) oraz począwszy od kwietnia 2005 r. (w przypadku pozostałych dwóch). Od tego momentu do chwili obecnej statki te są oddane w podleasing spółce Olympic Airlines przez państwo greckie.

(51) Grecja wyjaśnia, że leasing finansowy to leasing, w ramach którego ryzyko i korzyści wynikające z posiadania majątku są skutecznie przenoszone (tytuł prawny może być lub może nie być ostatecznie przeniesiony). W rzeczywistości jest on równoznaczny z nabyciem pod warunkiem zapłaty ceny w ratach. Leasing operacyjny to każdy leasing, który nie jest leasingiem finansowym. W rezultacie opłata leasingowa na mocy leasingu finansowego odpowiada kwocie raty na poczet spłaty wartości statku powietrznego, tak, aby ostatecznie leasingobiorca finansowy stał się właścicielem statku powietrznego na koniec okresu leasingu. Miesięczne opłaty leasingowe płacone leasingodawcom przez państwo greckie za statki powietrzne skończą się w 2011 r., gdyż wówczas statki powietrzne staną się jego pełną własnością.

(52) Decyzja państwa greckiego o oddaniu statków powietrznych w podleasing po cenach niższych niż opłaty z tytułu leasingu finansowego płacone w ramach leasingu głównego nie stanowi przyznania pomocy państwa spółce Olympic Airlines, gdyż a) jest ona uzasadniona różnym charakterem tych dwóch rodzajów umów; oraz b) opłaty leasingowe płacone w kontekście podleasingu operacyjnego odzwierciedlają stawki rynkowe za leasing podobnych statków powietrznych w krytycznym momencie zawierania umów.

(53) W rezultacie jest rzeczą oczywistą, że opłata leasingowa w ramach leasingu finansowego jest wyższa niż opłata leasingowa w ramach prostego leasingu operacyjnego, gdyż płatność

▼B

taka obejmuje również stopniową spłatę wartości statku powietrznego. Natomiast Olympic Airlines płaciła państwu greckiemu opłaty leasingowe jedynie za eksploatację statków powietrznych, w żadnej mierze nie oczekując w ramach umowy uzyskania własności w przyszłości.

(54) W odniesieniu do umów leasingu operacyjnego na statki powietrzne eksploatowane przez Olympic Airlines, Republika Grecka poinformowała Komisję, że wygasły wszystkie takie umowy podleasingu na statki powietrzne pomiędzy Olympic Airways Services oraz Olympic Airlines z wyjątkiem jednej (na statek powietrzny typu A300-600). W kilku przypadkach umowy były renegocjowane i odnawiane (w różnym czasie w latach 2005-2007) pomiędzy Olympic Airlines a pierwotnymi leasingodawcami, bez pośrednictwa Olympic Airways Services, w oparciu o obecne stawki rynkowe.

(55) Ujmując rzecz bardziej szczegółowo, w przypadku czterech umów leasingu na statki powietrzne typu DHC 8-102, czterech umów leasingu na statki powietrzne typu B-737-400, jednej umowy leasingu na statek powietrzny typu B-737-300 i trzech umów leasingu na statki powietrzne typu B-717-200, w których leasingobiorcą była spółka Olympic Airways Services, leasingobiorcą w głównym leasingu operacyjnym jest obecnie spółka Olympic Airlines.

(56) Zdaniem Grecji, decyzja Olympic Airways Services o generowaniu zysków ze statków powietrznych i zredukowaniu swoich strat poprzez oddanie ich w podleasing spółce Olympic Airlines była w pełni uzasadniona względami komercyjnymi oraz zgodna z testem inwestora prywatnego. Co więcej podpisując te umowy podleasingu Olympic Airways Services uwolniła się od kosztów ochrony i obsługi technicznej tych statków powietrznych oraz uzyskała korzyści ze świadczenia na rzecz Olympic Airlines usług naziemnych i usług w zakresie obsługi technicznej tych statków powietrznych.

3.2.3. *Długi i bieżąca sytuacja finansowa Olympic Airlines*

(57) W okresie 2004–2007 Olympic Airlines wykazała wzrost przychodów o około 16,5 % i udało jej się zredukować wzrost kosztów (z wyłączeniem paliwa) do 9,7 %.

(58) Na mocy przepisów ustawy 2190/1920 spółka ma obowiązek sporządzenia sprawozdania finansowego za 2007 r. do końca kwietnia 2008 r. Grecja przedstawiła następującą tabelę objaśniającą sytuację finansową Olympic Airlines.

DOCHODY - WYDATKI	Szacunki 2007 r.	2006 r.	2005 r.	2004 r.
CAŁKOWITE DOCHODY	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
PALIWO LOTNICZE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
INNE WYDATKI PROPORCJONALNE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CAŁKOWITE WYDATKI PROPORCJONALNE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
WYNIKI PRZED WYDATKAMI STAŁYMI	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

DOCHODY - WYDATKI	Szacunki 2007 r.	2006 r.	2005 r.	2004 r.
OPŁATY LEASINGOWE ZA STATKI POWIETRZNE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
INNE WYDATKI	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RAZEM	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CAŁKOWITA AMORTYZACJA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
WYNIKI	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
INNE WYDATKI FINANSOWE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CAŁKOWITE WYDATKI	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ZYSK PRZED OPODATKOWANIEM ORAZ POZYCJE NADZWYCZAJNE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
WYNIKI NADZWYCZAJNE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Jak przedstawiono w tabeli, całkowite dochody Olympic Airlines w 2004 r. wyniosły […]* milionów, podczas gdy całkowite wydatki wyniosły […]* przed opodatkowaniem, co skutkowało wykazaniem przez spółkę strat w kwocie 87,1 miliona EUR. W kolejnych latach sytuacja spółki uległa pogorszeniu. W 2007 r. jej straty wyniosły […]* milionów.

(60) Zdaniem władz greckich, ta zmiana sytuacji finansowej Olympic Airlines jest w dużej mierze wynikiem jej niezdolności prawnej do podniesienia własnego kapitału zakładowego ([1]) narzuconego przez jedynego akcjonariusza (państwo greckie) oraz przez komplikacje spowodowane wcześniejszymi decyzjami dotyczącymi pomocy państwa w staraniach o włączenie do spółki funduszy prywatnych.

(61) Spółka zwróciła uwagę, że długotrwały niedobór kapitału zmusił ją do znacznego zwiększenia kosztów, szczególnie w odniesieniu do leasingu statków powietrznych, przy czym do jej ujemnych wyników przyczynił się głównie leasing krótkoterminowy, a nie długoterminowy. Co więcej niedobór kapitału spowodował znaczne opóźnienia przy wdrażaniu innowacji w procesie produkcyjnym w ramach spółki, co skutkowało opóźnionym wprowadzeniem na przykład systemu biletów elektronicznych (*e-ticketing*).

(62) Pomimo powyższych faktów władze greckie stwierdzają, że spółka regularnie uiszcza swoje zobowiązania na rzecz systemów ubezpieczeń społecznych i nie ma żadnych wymagalnych zobowiązań wobec głównego systemu ubezpieczeń społecznych (IKA).

([1]) W przeciwieństwie do swojego głównego konkurenta na rynku krajowym, Aegean Airlines, który już kilkakrotnie podnosił swój kapitał zakładowy.

▼B

(63) Obecnie spółka ma opóźnienia w spłacie swoich zobowiązań wobec pewnej liczby wierzycieli. Ujmując rzecz bardziej szczegółowo, jej całkowite wymagalne zadłużenie (stan na dzień 31 grudnia 2007 r.) wobec Olympic Airways Services (oraz jej spółki zależnej Olympic Aviation) wynosiło […]*, wobec międzynarodowego portu lotniczego w Atenach […]* milionów oraz wobec Olympic Catering […]* milionów.

(64) Obecnie spółka spóźnia się nieco ze spłatą niektórych długów wobec organów podatkowych oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Według danych dostępnych Republice Greckiej, na dzień 7 lutego 2008 r. poświadczone długi z tytułu podatków Olympic Airways Services wyniosły […]* milionów za okres do dnia 31 grudnia 2007 r. Z tej kwoty jedynie suma […]* milionów stała się obecnie wymagalna i należna.

(65) Spółka spóźnia się ze spłatą opłat leasingowych za statki powietrzne na rzecz państwa greckiego w całkowitej kwocie […]* milionów. Spółka nie zapłaciła również państwu greckiemu kwoty […]* milionów z tytułu rezerw na obsługę techniczną statków powietrznych.

(66) Republika Grecka zwraca uwagę, że kwestię stałego udzielania zwłoki w spłacie nieuiszczonych długów Olympic Airlines wobec państwa greckiego porusza się po raz pierwszy w decyzji z 2005 r. Grecja zwraca uwagę, iż w decyzji z 2005 r. ustalono, że po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego przez ekspertów wspólnotowych spółka spłaciła swoje zobowiązania w tym względzie za badany okres (mianowicie do maja 2005 r.).

(67) W efekcie Republika Grecka podkreśla, że nawet jeżeli obecnie istnieją pewne nieuiszczone długi Olympic Airlines wobec państwa, jakiekolwiek opóźnienie w ich spłacie dotyczy jedynie krótkiego okresu. Zdaniem państwa nie jest to samo w sobie wystarczające, aby posługiwać się twierdzeniem o stałym udzielaniu przez państwo greckie zwłoki w spłacie długów w świetle warunków ustanowionych w orzecznictwie wspólnotowym w tym względzie.

(68) Zgodnie z orzecznictwem „zachowanie instytucji publicznej odpowiedzialnej za pobieranie składek na ubezpieczenie społeczne, która toleruje, iż składki te są odprowadzane z opóźnieniem, przysparza uprzywilejowanemu przedsiębiorstwu znacznej korzyści handlowej, poprzez zmniejszenie w stosunku do niego obciążeń wypływających z normalnego funkcjonowania systemu ubezpieczeń społecznych” ([1]).

(69) Jednakże, aby ta korzyść ekonomiczna była traktowana jako pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, należy również wykazać, że przedsiębiorstwo to nie uzyskałoby tej korzyści w normalnych warunkach rynkowych, innymi słowy należy zbadać, czy organizacja otrzymująca składki działała w ten sam sposób, w jaki zrobiłby to prywatny wierzyciel w tych samych okolicznościach.

(70) Zdaniem Grecji zastosowanie tego kryterium w praktyce nie jest rzeczą prostą, gdyż nie ma normy postępowania dla prywatnego wierzyciela. Ujmując rzecz bardziej szczegółowo, w zależności od perspektyw finansowych dłużnika i jego kondycji wierzyciel może zdecydować się nie robić nic lub wykorzystać wszystkie

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

▼B

dostępne mu środki prawne, aby dokonać windykacji wymagalnych zobowiązań. Dlatego też Grecja wyraża opinię, iż powinno się zbadać, czy organ publiczny podjął wszelkie dostępne kroki prawne w celu dokonania windykacji długu i czy uczynił to bez zwłoki ([1]).

(71) W sprawie Magefesa ([2]) sąd orzekł, że niespłacanie długów z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych przez wiele lat (powyżej 8 lat) wskazuje, iż organy nie wykorzystują wszystkich środków prawnych celem zapewnienia spłaty długów.

(72) Podobnie, w sprawie Lenzing ([3]), sąd pierwszej instancji uznał, że a) udzielanie zwłoki w spłacie składek na ubezpieczenia społeczne przez okres przynajmniej 6 lat, umożliwiające akumulację długów; b) tolerowanie faktu niewywiązywania się z zawartej ugody dotyczącej spłaty długów; oraz c) zawarcie nowej ugody dotyczącej spłaty długów pomimo tego, iż organy publiczne były w stanie dochodzić natychmiastowej spłaty całkowitej kwoty roszczeń z powodu naruszenia warunków pierwotnej ugody – być może w drodze obowiązkowej egzekucji – nie spełniło zasad testu prywatnego inwestora, a zatem było równoznaczne z udzieleniem pomocy państwa.

(73) Wreszcie w sprawie Hiszpania przeciwko Komisji ([4]) ETS orzekł, że władze hiszpańskie, pomimo że potrzebowały trzech lat na uzyskanie porozumień w sprawie restrukturyzacji zobowiązań z przedsiębiorstwami oraz pomimo że odpisały dwie trzecie długów i zawarły porozumienia w sprawie restrukturyzacji zobowiązań na okres 10 lat z dwuletnim okresem karencji, działały zgodnie z zasadami testu prywatnego inwestora i wykorzystały wszelkie środki prawne w celu dokonania windykacji tych zobowiązań.

(74) Wobec powyższego Republika Grecka uważa, że z jej strony nie miało miejsca stałe udzielanie zwłoki w odniesieniu do windykacji zobowiązań należnych od Olympic Airlines.

3.3. **Pomoc państwa poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami**

(75) W swojej odpowiedzi Republika Grecka twierdzi, że przedmiotowe przepisy prawne nie prowadzą do pozbawienia praw wierzycieli Olympic Airways oraz Olympic Airlines w zakresie egzekucji ich roszczeń na mocy prawa krajowego, a jedynie do zawieszenia tych praw, co krajowe orzecznictwo uznało za zgodne z prawem krajowym (oraz w szczególności z konstytucją). Dalej Grecja zauważa, że państwo (w tym wszystkie agencje państwowe, które mogłyby zapewnić korzyści poprzez zasoby państwowe) jest wyraźnie wyłączone z zakresu takiej ochrony przez wierzycielami. W konsekwencji, zdaniem Grecji nie może być mowy o jakiejkolwiek pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 WE. Z pomocą państwa mielibyśmy do czynienia jedynie wówczas, gdyby państwo greckie zagwarantowało spłatę długów Olympic Airways Services lub Olympic Airlines wobec wierzycieli lub dokonało płatności w imieniu tych spółek na rzecz dostawców lub wierzycieli.

([1]) C-480/98, *Hiszpania* przeciwko *Komisji* (Magefesa) [2000] Rec. I-8717, oraz C-276/02, *Hiszpania* przeciwko *Komisji* [2004] 1-8091.
([2]) Zob. przypis 23.
([3]) T-36/99 *Lenzing AG* przeciwko *Komisji* [2004] Zb.Orz. II-3597, pkt 131, 136, 138 oraz 146.
([4]) Sprawa C-276/02, *Hiszpania* przeciwko *Komisji*.

▼B

(76) Republika Grecka nie ma zastrzeżeń, że ten konkretny przepis odnosi się w szczególności do Olympic Airways Services oraz Olympic Airlines. Jednakże szczególny charakter tych przepisów sam w sobie nie jest wystarczający, aby mówić o naruszeniu art. 87 Traktatu WE, gdyż art. 22 ustawy 3404/2005 nie przysparza żadnej korzyści ekonomicznej.

(77) Zdaniem Grecji, aby mówić o pomocy państwa na mocy art. 87 Traktatu WE, istotne jest, aby zasoby państwowe zostały rzeczywiście przeniesione ([1]). Ochrona przed wierzycielami przyznana od dnia 17 października 2005 r. do dnia 28 lutego 2006 r., a następnie przedłużona w stosunku do pierwotnego terminu do dnia 31 października 2006 r., następnie do dnia 31 października 2007 r., a następnie do dnia 31 października 2008 r. dla Olympic Airways Services oraz Olympic Airlines odnosi się jedynie do zobowiązań wobec wierzycieli prywatnych.

(78) Powodem wyłączenia państwa greckiego z zakresu tego przepisu było w rzeczy samej zapewnienie zgodności z wymogami prawa wspólnotowego w zakresie pomocy państwa, jak czytamy w sprawozdaniu wyjaśniającym dołączonym do tej ustawy.

(79) Republika Grecka podkreślała, że jedynym przypadkiem, w którym istniałaby kwestia pomocy państwa na podstawie szczególnej ochrony przed wierzycielami w przypadku wierzycieli prywatnych byłaby sytuacja, w której państwo greckie gwarantowałoby spłatę długów Olympic Airways Services oraz Olympic Airlines wobec ich wierzycieli lub gdyby dokonało zapłaty w imieniu tych spółek na rzecz ich dostawców lub wierzycieli.

4. UWAGI STRON TRZECICH

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Uwagi Olympic Airlines były w pełni zgodne z odpowiedzią udzieloną przez Republikę Grecką z dnia 11 lutego 2008 r.

(81) W odniesieniu do podleasingu statków powietrznych od państwa greckiego oraz Olympic Airways, Olympic Airlines jest zdania, że zarówno Olympic Airways, jak i państwo greckie działały w sposób absolutnie zgodny z zasadą testu prywatnego inwestora oraz nie było mowy o faworyzowaniu Olympic Airlines. Ponadto spółka twierdzi, że opłaty leasingowe płacone przez Olympic Airlines spółce Olympic Airways i państwu greckiemu, ogólnie rzecz biorąc, odpowiadają obecnym stawkom rynkowym.

(82) Olympic Airlines odniosła się również do kwestii rozróżnienia pomiędzy leasingiem finansowym a leasingiem operacyjnym.

Leasing finansowy

(83) Wybór państwa greckiego, polegający na oddaniu statków powietrznych w podleasing po cenach niższych niż ceny za leasing finansowy płacone w ramach leasingu głównego, niekoniecznie stanowił przyznanie niezgodnej z prawem pomocy Olympic Airlines. Po pierwsze różnica w poziomie opłat leasingowych jest uzasadniona odmiennym charakterem tych dwóch rodzajów leasingu, a po drugie tym, że opłaty leasingowe płacone w ramach leasingu operacyjnego odzwierciedlają stawki rynkowe z tytułu leasingu podobnych statków powietrznych w krytycznym momencie, w którym zawarto umowy leasingowe.

([1]) C-248/84, *Niemcy* przeciwko *Komisji* [1987] Rec. 4013, pkt 17.

▼B

(84) Mówiąc wprost, leasingobiorca finansowy ma prawo oczekiwać, iż uzyska tytuł własności do statków powietrznych na koniec leasingu finansowego, co nie ma miejsca w przypadku leasingu operacyjnego. W rezultacie opłata leasingowa w ramach leasingu finansowego odpowiada kwocie raty na spłatę wartości statków powietrznych, tak aby ostatecznie leasingobiorca finansowy stał się właścicielem statków powietrznych na koniec okresu leasingu. W tym konkretnym przypadku miesięczne opłaty leasingowe płacone przez państwo greckie na rzecz leasingodawców statków powietrznych ustaną w 2011 r., gdyż statki powietrzne staną się wówczas w pełni własnością państwa greckiego.

Leasing operacyjny

(85) Olympic Airlines wskazała, że wygasły już wszystkie umowy podleasingu operacyjnego na statki powietrzne od Olympic Airways.

(86) Umowy leasingu operacyjnego zawarte pomiędzy Olympic Airways oraz Olympic Airlines na okres ich obowiązywania (do chwili, gdy to drugie przedsiębiorstwo zajęło miejsce w umowach leasingu głównego) zostały zawarte po bieżących stawkach rynkowych, jak wspomniano powyżej. W rezultacie nie było żadnej ukrytej pomocy państwa. Olympic Airlines powtórzyła, że w żaden sposób nie była faworyzowana w ramach wspomnianych umów podleasingu operacyjnego, gdyż opłaty leasingowe uzgodnione w chwili zawarcia umów (dnia 11 grudnia 2003 r.) odzwierciedlały stawkę rynkową, jak widać ze wspomnianego wcześniej sprawozdania *Aviation Economics*. Następnie Olympic Airlines zawarło umowy leasingowe bezpośrednio z pierwotnymi leasingodawcami (w niektórych przypadkach w 2005 r., a w innych w 2007 r.) po bieżących stawkach rynkowych.

(87) Ponadto jedyna umowa leasingu operacyjnego, która została zawarta pomiędzy Olympic Airways a Olympic Airlines w 2003 r., która obowiązywała jeszcze do niedawna i która odnosiła się do statku powietrznego typu A 300-600, została – podobnie jak wszystkie pozostałe umowy – zawarta po bieżących stawkach rynkowych. Umowa ta już wygasła.

(88) Decyzja Olympic Airways o oddaniu wspomnianych statków powietrznych w podleasing spółce Olympic Airlines była konieczna w konkretnych okolicznościach i zgodna z zachowaniem każdego inwestora prywatnego, który znalazłby się w takiej samej sytuacji. Gdyby tego nie uczyniono, spółka Olympic Airways zostałaby wezwana do zapłacenia ogromnych kwot tytułem odszkodowania na rzecz leasingodawcy statków powietrznych, których spółka ta nie mogłaby już dłużej eksploatować ze względu na wykreślenie w grudniu 2003 r. ze swojej działalności usług związanych z przewozami lotniczymi.

(89) Należy zauważyć, że w ramach leasingu zawartego z pierwotnymi leasingodawcami, spłata opłat leasingowych była nadal obowiązkowa, niezależnie od tego, czy statki powietrzne byłyby wykorzystywane do lotów realizowanych przez Olympic Airways. Mając na uwadze powyższe okoliczności, decyzja Olympic Airways o wygenerowaniu dochodu ze statków powietrznych i ograniczeniu strat poprzez oddanie ich w podleasing spółce Olympic Airlines była w pełni uzasadniona względami komercyjnymi oraz zgodna z testem prywatnego inwestora. Ponadto zawierając umowy podleasingu, Olympic Airways uwolniło się od ponoszenia kosztów zabezpieczenia i obsługi technicznej statków powietrznych. Skorzystało również na świadczeniu na rzecz Olympic Airlines usług naziemnych i usług w zakresie obsługi technicznej tych statków powietrznych.

▼B

(90) W odniesieniu do zadłużenia i bieżącej sytuacji finansowej Olympic Airlines, spółka potwierdziła informacje już przekazane przez Republikę Grecką.

(91) W odniesieniu do domniemanej pomocy państwa na rzecz Olympic Airlines poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami, spółka stoi na stanowisku, że art. 22 ustawy 3404/2005 nie przyznaje Olympic Airlines żadnej korzyści finansowej.

(92) Podsumowując, Olympic Airlines uważa, że uwzględniwszy powyższe uwagi, Komisja nie będzie już miała żadnych wątpliwości co do badanych kwestii.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Uwagi otrzymane od Olympic Airways Services odnosiły się przede wszystkim do postępowań sądu arbitrażowego oraz jego orzeczeń. Są one wyłączone z zakresu niniejszej decyzji ([1]). Chociaż poruszały pozostałe kwestie objęte niniejszą decyzją, były one całkowicie zgodne z uwagami uzyskanymi od Olympic Airlines oraz z odpowiedzią udzieloną przez Republikę Grecką z dnia 11 lutego 2008 r.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines jest konkurentem Olympic Airlines. W swoich uwagach spółka ta chciała w szczególności poruszyć kwestię orzeczeń sądu arbitrażowego. Aegean Airlines wskazała również, że przy 35 milionach pasażerów na greckim rynku lotniczym oraz obecności ponad 150 linii lotniczych, Olympic Airlines obsługuje 17 % rynku i wielkość taka nie jest „istotną" częścią rynku. Zdaniem Aegean Airlines to, czego potrzebuje grecki rynek lotniczy to sprawiedliwe regulacje, równe traktowanie i brak specjalnych dotacji, kosztów czy praw dla jednego uczestnika rynku.

4.4. **HATTA**

(95) Greckie Stowarzyszenie Agencji Turystycznych (HATTA), reprezentujące ponad 1 500 greckich agencji podróży i organizatorów wyjazdów grupowych, wyraża ogromny niepokój o przyszłość Olympic Airlines oraz wpływ, jaki może to mieć na grecki sektor turystyczny.

(96) HATTA jest zdania, że Olympic Airlines powinno stać się przedsiębiorstwem prywatnym, pod prywatnym zarządem, działającym na równych zasadach z innymi przewoźnikami krajowymi i wspólnotowymi. HATTA pragnie również podkreślić, że ewentualna upadłość Olympic Airlines może mieć poważne skutki dla greckiej gospodarki; zdaniem stowarzyszenia, to powoduje, że sprawa ta ma wymiar bardziej polityczny aniżeli związany z procedurami prawnymi.

(97) Ponieważ turystyka stanowi 18 % greckiego PKB, gdyby Olympic Airlines miało zniknąć z rynku, zdaniem HATTA, nie byłoby wystarczająco dużego zainteresowania komercyjnego, aby w pełni wypełnić powstałą lukę w postaci utraconych lotów. Ważą się losy nie tylko przyszłości państwowego przedsiębiorstwa, ale również przyszłości i stabilności sektora, od którego tak bardzo uzależniona jest gospodarka grecka.

([1]) Zob. pkt 8 powyżej.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair stwierdza, że obecnie nie obsługuje żadnych tras do i z Grecji, chociaż lata do miejsc turystycznych mniej popularnych wśród podróżnych z Europy Zachodniej, takich jak Ryga na Łotwie, Kowno na Litwie czy Konstanca w Rumunii. Ich nieobecność na rynku greckim wynika, zdaniem firmy, ze sztucznego podtrzymywania Olympic Airlines i Olympic Airways Services poprzez udzielanie pomocy państwa. Gdyby taka pomoc zniknęła, Ryanair byłby w znacznie lepszej sytuacji i mógłby, wykorzystując swoją flotę statków powietrznych, stać się konkurentem dla Olympic Airlines na licznych trasach krajowych i międzynarodowych do i z Grecji. W konsekwencji Ryanair stwierdza, że nie tylko jest zainteresowaną stroną w sprawie, ale na jego pozycję rynkową zasadniczy wpływ ma pomoc państwa udzielana na rzecz Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Zdaniem Ryanair postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 88 ust. 2 Traktatu WE powinno było zostać wszczęte wcześniej i musi być zakończone bezzwłocznie, dużo wcześniej niż przed upływem osiemnastu miesięcy. Ryanair wskazuje na liczne działania związane z pomocą państwa podjęte przez Komisję w związku z Olympic Airways od 1994 r. Ryanair stwierdza, że chociaż powierzchownie działania i postępowania wyjaśniające dotyczą różnych form i przykładów pomocy państwa, to wszystkie te środki pomocy są ze sobą skorelowane. Dowodzą one systematycznych, a zatem dalece skutecznych wysiłków ze strony władz greckich mających na celu opóźnienie całego procesu poprzez ciągłe ubieranie wcześniejszej i nowej pomocy w coraz to nowe formy, a następnie poddawanie w wątpliwość wszelkimi dostępnymi sposobami, że środki te stanowią niezgodną z prawem pomoc państwa. Ścisły związek pomiędzy różnymi formami pomocy państwa udzielanej za pomocą różnych środków na przestrzeni wielu lat jasno wynika również z relacji Komisji.

(100) Zdaniem Ryanair, o ile można się sugerować doświadczeniami z przeszłości, szczegółowe informacje finansowe wymagane przez Komisję będą niekompletne lub spóźnione; Komisja ostatecznie podejmie negatywną decyzję nakazującą zwrot pomocy, którą władze greckie zaskarżą i zignorują, a zanim trybunały wspólnotowe podtrzymają decyzję Komisji i stwierdzą, że Grecja naruszyła swoje obowiązki, część lub całość omawianej pomocy państwa przejdzie łagodnie w nowe formy niezgodnego z prawem wsparcia na rzecz Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair stwierdza, że Komisja ma uprawnienia i obowiązek znacznie przyspieszyć ten proces. Zdaniem Ryanair skandalem byłoby, gdyby formalne postępowanie wyjaśniające, wreszcie wszczęte przez Komisję, miało wyczerpać lub przekroczyć osiemnastomiesięczny okres przewidziany w art. 7 ust. 6 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 (obecnie art. 88) Traktatu WE ([1]) (zwanego dalej rozporządzeniem proceduralnym). Takie formalistyczne podejście byłoby tylko nagrodą dla taktyki opóźniającej, stosowanej przez władze greckie i stanowiłoby precedens dla innych. Przedstawione informacje na temat kwoty pomocy są niekompletne, gdyż kluczowe dane opisane przez władze greckie jako „poufne” nie zostały ujawnione we właściwy sposób.

([1]) Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

▼B

(102) Zdaniem Ryanair nie ma uzasadnienia dla traktowania niektórych informacji dotyczących kwot pomocy oraz tego, jak zostały wyliczone, jako poufne. Ich ujawnienie nie dałoby konkurentom ani innym stronom żadnej przewagi konkurencyjnej, ale pomogłoby im odpowiedzieć na wezwanie Komisji bardziej konkretnymi argumentami, dostarczyć danych porównawczych i ujawnić niedociągnięcia w machinacjach Olympic Airlines/Olympic Airways Services, które mogą umknąć uwadze Komisji.

(103) Jeżeli chodzi o udzielanie zwłoki w spłacie długów z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych, począwszy od grudnia 2004 r., Ryanair wskazuje, że orientacyjne dane dotyczące strat Olympic Airways Services podkreślają powagę sprawy.

(104) W odniesieniu do szczególnej ochrony przed wierzycielami Ryanair wzywa Komisję do wyjaśnienia w szczególności praw do odszkodowań, które strony prywatne uzyskają w wyniku tego naruszenia przepisów o pomocy państwa.

5. UWAGI GRECJI NA TEMAT UWAG STRON TRZECICH

(105) Republika Grecka oświadczyła, że zgadza się w pełni z uwagami poczynionymi przez Olympic Airways Services, Olympic Airlines i HATTA. Jednakże w odniesieniu do uwag Aegean Airlines i Ryanair, Republika Grecka kwestionuje przedstawione uwagi; zdaniem Republiki Greckiej, uwagi Aegean Airlines i Ryanair nie wnoszą merytorycznie żadnych nowych czy krytycznych informacji lub dokumentów do postępowania wyjaśniającego.

(106) W odniesieniu do uwag Aegean Airlines, Republika Grecka podkreśla, że spółka Aegean Airlines odniosła szczególny sukces na rynku greckim w ostatnich dziesięciu latach oraz że sukces ten ostatecznie działa na korzyść klienta końcowego, czyli pasażera, dowodząc tym samym korzyści płynących z konkurencji. Zasadnicze stanowisko i cel rządu greckiego zakładają istnienie konkurencji w sektorze podróży lotniczych.

(107) Władze greckie podkreślają to, co postrzegają jako sprzeczność w uwagach Aegean Airlines, czyli fakt przedstawiania swojego głównego konkurenta – Olympic Airlines – z jednej strony jako spółkę o znaczącej działalności, a z drugiej jako podmiot, który można zastąpić. Zdaniem Republiki Greckiej ocena taka opiera się na domniemanym niewielkim udziale Olympic Airways w całkowitym przepływie pasażerów do/z greckich portów lotniczych, którą to ocenę kwestionują władze greckie.

(108) Głównym celem rządu greckiego jest zapewnienie niezakłóconych przewozów lotniczych na wyspy greckie i obszary oddalone, z wykorzystaniem w razie konieczności specjalnych przepisów dotyczących obowiązku użyteczności publicznej. Rząd grecki zwraca uwagę, że jak do tej pory Aegean Airlines nie uczestniczyło w żadnym przetargu Urzędu Lotnictwa Cywilnego na świadczenie usług w ramach obowiązku użyteczności publicznej.

(109) Władze greckie nie zgadzają się z oceną „Olympic Airways Group” wyrażoną przez Aegean Airlines, która zdaniem państwa greckiego jest niepełna, gdyż Olympic Airways Services nie uczestniczy w kapitale zakładowym ani w zarządzaniu Olympic Airlines, ani też nie kontroluje decyzji walnego zgromadzenia tej

▼B

drugiej spółki, jak również nie ma uprawnień do wyznaczania członków jej Rady Dyrektorów. W szczególności obie spółki nie stanowią jednej wspólnej jednostki finansowej, gdyż jedna spółka nie ma wpływu na politykę finansową drugiej, ani też nie ma pomiędzy nimi wspólnego interesu; przeciwnie, ich relacje biznesowe odbywają się wyłącznie na warunkach rynkowych.

(110) W odniesieniu do sytuacji finansowej Olympic Airways Republika Grecka zauważa, że Aegean Airlines nie przedstawiła żadnych informacji dowodzących, że codzienną działalność Olympic Airways zapewnia pomoc państwa.

(111) Zdaniem Republiki Greckiej przewoźnika Ryanair nie można w tym przypadku uznać za „zainteresowaną stronę". Powodem jest to, że Ryanair nie wykonuje przelotów do lub z Grecji, więc nie można twierdzić, iż jest on pod jakimkolwiek wpływem domniemanej pomocy państwa udzielanej Olympic Airlines oraz Olympic Airways.

(112) Zdaniem Grecji twierdzenia Ryanair, iż nie wykonuje przelotów do lub z Grecji ze względu na zapewnienie przez rząd grecki długotrwałej przewagi konkurencyjnej Olympic Airways i Olympic Airlines, nie mają odzwierciedlenia w faktach. Władze greckie wskazują, że na rynku greckim działają inne tanie linie lotnicze, takie jak „Easy Jet", „Aer Lingus", „Air Berlin", „Sky Europe", „Germanwings" czy „Virgin Express". Zarówno „Easy Jet" ([1]), jak i „Germanwings" ([2]) wykonują codzienne loty do i z Międzynarodowego Portu Lotniczego w Atenach i mają również połączenia z innymi głównymi greckimi portami lotniczymi. Podobnie „Air Berlin" wykonuje loty w sumie do piętnastu portów lotniczych Grecji ([3]) oraz codzienne loty (powyżej jednego) do i z Międzynarodowego Portu Lotniczego w Atenach.

(113) Po drugie, nie ma żadnych przeszkód, aby Ryanair wszedł na rynek grecki, które wynikałyby z domniemanej przewagi Olympic Airlines, zważywszy że obie spółki świadczą swoje usługi w oparciu o dwa całkowicie różne modele biznesowe. Jak jasno wynika z przykładu wymienionych wyżej tanich linii lotniczych obecnych na rynku greckim, działalność Olympic Airlines i Aegean Airlines nie stanowiłaby przeszkody ani też nie miałaby wpływu na wejście Ryanair na rynek; nie ma też problemu ograniczonej przepustowości greckich portów lotniczych.

(114) Władze greckie dziwi zatem fakt, że Ryanair twierdzi, iż nie jest w stanie wykonywać lotów na rynku greckim ze względu na domniemane zakłócenie konkurencji, skoro robią to z powodzeniem wszyscy wyżej wymienieni przewoźnicy, z których wielu to przedsiębiorstwa mniejsze i ponoszące wyższe koszty niż Ryanair.

(115) Republika Grecka podsumowuje główne argumenty wyżej wspomnianych spółek w sposób następujący:

5.1. **Kwestia długów Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych**

(116) Uaktualniona ewidencja Olympic Airways Services w zakresie podatków i ubezpieczeń została sprawdzona na dzień 11 lutego 2008 r. Jeżeli chodzi o starsze długi Olympic Airways względem instytucji ubezpieczeń społecznych, dokonano korekty celem

([1]) EasyJet ma połączenie z Atenami, Kerkyrą, Mykonos, Rodos, Heraklionem i Salonikami (zob. http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings ma połączenie z Atenami, Kerkyrą, Kawalą, Mykonos, Rodos, Heraklionem i Salonikami (zob. http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin ma połączenie z Atenami, Kerkyrą, Kawalą, Mykonos, Rodos, Heraklionem, Salonikami, Wolos, Prewezą, Zakintosem, Santorini, Kos, Samos, Karpathos, Lesbos (zob. http://www.aia.gr).

▼B

spłaty tych długów w miesięcznych ratach zgodnie z ogólnymi przepisami ustawy nr 3518/2006, które mają zastosowanie do wszystkich greckich przedsiębiorstw i osób fizycznych ([1]).

(117) W konsekwencji zdaniem Grecji nie ma mowy o żadnym „tolerowaniu", a tym bardziej o „nieustannym tolerowaniu" ze strony rządu greckiego kwestii niespłacania długów przez Olympic Airways.

5.2. **Kwestia domniemanej pomocy państwa dla Olympic Airlines**

5.2.1. *Pomoc państwa poprzez podleasing statków powietrznych*

(118) Grecja zgadza się z oświadczeniem Olympic Airlines, że spółka ta miała zdolność finansową do zawierania umów leasingu operacyjnego bezpośrednio z podmiotami rynkowymi. Potwierdza to fakt, że bezpośrednio po wygaśnięciu każdej umowy leasingu operacyjnego niektórzy pierwotni leasingodawcy w ramach umów głównych zawierali umowy bezpośrednio z Olympic Airlines po bieżących stawkach rynkowych, bez pośrednictwa Olympic Airways.

(119) Natomiast spółka Olympic Airways, wybierając Olympic Airlines, postępowała tak, jak w takiej sytuacji postąpiłby każdy inny inwestor prywatny. Z jednej strony udało się jej w możliwie najlepszy sposób ograniczyć straty miesięczne, a z drugiej strony zagwarantowała, że straty te były ograniczone w czasie, biorąc pod uwagę wyrażoną przez Olympic Airlines intencję renegocjacji i samodzielnego przystąpienia do głównych umów leasingu.

(120) Olympic Airlines nie była faworyzowana nawet w przypadku podleasingu czterech umów leasingu finansowego dotyczących statków powietrznych typu Airbus A340-300 na rzecz rządu greckiego, ponieważ umowy te zostały sporządzone po cenie rynkowej. W odniesieniu do tej kwestii stwierdzić należy, że opłaty leasingowe płacone przez Olympic Airlines z tytułu umów leasingu operacyjnego mogą być porównywane jedynie z odpowiednimi rynkowymi opłatami za leasing operacyjny w danym okresie, a nie z opłatami z tytułu leasingu finansowego, jak to błędnie uczyniła Komisja.

5.2.2. *Pomoc państwa poprzez długi Olympic Airlines z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych*

(121) Republika Grecka uważa, że nie istnieje kwestia „nieustannego tolerowania" kwestii zaległych płatności tej spółki.

5.3. **Kwestia szczególnej ochrony przed wierzycielami**

(122) Przepisy ustawy nr 3404/05 przewidują zawieszenie, a nie eliminację praw wierzycieli Olympic Airways i Olympic Airlines w odniesieniu do egzekucji ich roszczeń. Jest to zgodne z prawodawstwem greckim.

(123) Ochrona przed wierzycielami, jaką uzyskały Olympic Airlines i Olympic Airways, dotyczy tylko zadłużenia w stosunku do osób prywatnych, a nie zadłużenia wobec państwa, tj. rządu greckiego. W konsekwencji nie może być mowy o pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

([1]) Przepisy ustawy nr 3518/2006 zostały ujęte w odpowiedzi Republiki Greckiej z dnia 11 lutego 2008 r., pkt 75.

▼B

6. WYNIKI EKSPERTYZY, O KTÓRĄ WNIOSKOWAŁA KOMISJA

(124) Zanim Komisja mogła rozpocząć ocenę kwestii podniesionych w decyzji o wszczęciu postępowania oraz informacji przekazanych przez Grecję i strony trzecie, konieczne było zbadanie bieżącej sytuacji ekonomiczno-finansowej spółek Olympic Airways Services i Olympic Airlines.

(125) W tym celu Komisja zleciła wykonanie ekspertyzy niezależnemu ekspertowi (Moore Stephens), którego zadaniem było zbadanie finansowania i działalności obu spółek oraz stwierdzenie, co wydarzyło się od momentu decyzji Komisji z 2005 r.

(126) Moore Stephens (zwani dalej „ekspertami") przeprowadzili badanie w Atenach w dniach od 1 do 15 lipca 2008 r. W prowadzeniu badania pomagały władze greckie, Olympic Airways Services i Olympic Airlines, a także ich doradcy.

6.1. Kwestia długów Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych

(127) W odniesieniu do kwestii udzielania zwłoki w spłacie podatków (w tym opłat dodatkowych i kar) eksperci Moore Stephens ustalili (w oparciu o szacunek całkowitych zobowiązań sporządzony przez organy podatkowe i przekazany dnia 17 czerwca 2008 r.), że suma zadłużenia Olympic Airways Services wynosi […]* milionów EUR Salda na dzień 31 maja 2008 r. stanowią łączne kwoty na ten dzień, które, jeżeli nie wskazano inaczej, obejmują kwoty powstałe przed dniem 31 grudnia 2004 r. Tą kwotę zobowiązania uzyskano po skompensowaniu […]* milionów EUR na podstawie wyroków arbitrażowych, tj. ([…]* milionów EUR – […]* milionów EUR). Kwota zobowiązania obejmuje:

— nieuregulowane podatek dochodowy, VAT, opłaty skarbowe i podatki u źródła ([1]), opłaty pasażerskie na rozwój lotniska (*Spatosimo*),

— opłaty postojowe i manipulacyjne w portach lotniczych innych niż Międzynarodowy Port Lotniczy w Atenach (AIA),

— spłaty kredytu ABN realizowane przez państwo greckie w imieniu Olympic Airways Services.

(128) Eksperci Moore Stephens zwracają uwagę, że kwota ta była przedmiotem odwołania się do sądu przez Olympic Airways Services. Sąd wydał decyzję zawieszającą zadłużenie do czasu wydania ostatecznego orzeczenia. Zawieszenie to polega na zastosowaniu ogólnych ram prawnych w zakresie wniosków o pomoc tymczasową, do których może się odwołać każda osoba lub przedsiębiorstwo będące w sporze z państwem greckim. Kwota pomniejszona o kwoty wynikające z wyroków arbitrażowych stanowiła tę część całkowitego salda, która nie mogła być zakwestionowana przez Olympic Airways Services.

(129) Opłaty dodatkowe zawarte w kwocie […]* milionów EUR dotyczą okresu do czerwca 2008 r.

(130) Bieżące podatki u źródła (głównie z tytułu podatku dochodowego pracowników) za okres od maja 2007 r. do maja 2008 r. wynoszą około […]* milionów EUR, natomiast bieżące podatki u źródła

([1]) W tym podatki u źródła inne niż podatki należne za okresy ujęte w tabelach poniżej.

▼B

(z tytułu podatku dochodowego pracowników) odnoszące się do pracowników oddelegowanych do Olympic Aviation na okres od grudnia 2006 r. do maja 2008 r. wynoszą około […]* milionów EUR.

(131) Jeżeli chodzi o udzielanie zwłoki w spłacie składek na ubezpieczenia społeczne, przedmiotowa kwota wynosi około […]* milionów EUR za okres do października 2006 r., uwzględniając płatność […]* milionów EUR zrealizowaną przez państwo greckie we wrześniu 2007 r. ze środków otrzymanych w wyniku wyroków arbitrażowych. Kwota […]* milionów EUR (w tym opłaty dodatkowe i kary) pozostaje (w lipcu 2008 r.) do zapłacenia przez Olympic Airways Services w przyszłych ratach zgodnie z ogólnymi ramami ustawy 3518/2006. Zakład ubezpieczeń społecznych (IKA) zaakceptował wpłatę […]* milionów EUR od Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Uwzględniono również dalsze długi z tytułu ubezpieczeń społecznych za okres od listopada 2006 r. do maja 2008 r. w wysokości […]* w przypadku Olympic Airways Services i […]* milionów EUR w przypadku osób oddelegowanych do Olympic Aviation.

(135) Niezależnie od wszystkich powyższych uwag Komisja podkreśla, że Olympic Airways Services uzyskała od IKA potwierdzenie, że jej zobowiązania nie stanowią zaległości. Ustalenia Moore Stephens można podsumować w następujący sposób

(w mln EUR)

	Saldo
Szacunek całkowitych zobowiązań sporządzony przez organy podatkowe i przekazany dnia 17 czerwca 2008 r. (zawieszone)	[…]*
Bieżący podatek u źródła maj 2007 r. – maj 2008 r. (głównie podatek dochodowy pracowników)	[…]*
Bieżący podatek u źródła grudzień 2006 r. – maj 2008 r. (Olympic Aviation)	[…]*
Zadłużenie z tytułu ubezpieczeń społecznych do października 2006 r.	[…]*
Zadłużenie z tytułu ubezpieczeń społecznych listopad 2006 r. – maj 2008 r.	[…]*
Zadłużenie z tytułu ubezpieczeń społecznych listopad 2006 r. – maj 2008 r. (Olympic Aviation)	[…]*
Długi Olympic Airways Services względem państwa w czerwcu 2008 r. (z wyłączeniem długów zawieszonych)	[…]*
Całkowite zadłużenie Olympic Airways Services względem państwa w czerwcu 2008 r.	[…]*

(136) Eksperci Moore Stephens stwierdzają, że biorąc pod uwagę, że Olympic Airways Services liczyła na kwotę około […]* wynikającą z wyroków arbitrażowych, tak, aby częściowo uregulować zobowiązania z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych (płatność […]* milionów EUR na rzecz organów podatkowych i […]* milionów EUR na rzecz IKA), to jeśli Komisja zdecydowałaby, że stałe udzielanie przez państwo zwłoki w spłacie

▼B

długów Olympic Airways Services od 2005 r. stanowi pomoc państwa, Olympic Airways Services nie byłaby w stanie zwrócić tej pomocy państwa, biorąc pod uwagę bieżące wyniki z działalności operacyjnej i sytuację finansową spółki.

6.2. **Kwestia domniemanej pomocy państwa dla Olympic Airlines**

6.2.1. *Pomoc państwa poprzez podleasing statków powietrznych*

(137) Eksperci Moore Stephens odnotowali kwotę […]* milionów EUR zaległych na rzecz państwa greckiego w związku z leasingiem statków powietrznych. Eksperci Moore Stephens zauważają, że przedmiotowa kwota na dzień 31 maja 2005 r. wynosiła […]* EUR, co oznacza, że w okresie objętym obecną decyzją Olympic Airlines zadłużyła się w stosunku do państwa na sumę […]* milionów EUR z tytułu leasingu statków powietrznych. Należna kwota wynosi około […]* milionów EUR na miesiąc z tytułu […]* i […]* milionów EUR na miesiąc z tytułu rezerw na obsługę techniczną. W przybliżeniu […]* milionów EUR zostało zapłacone w okresie 36 miesięcy, co odpowiada płatnościom za około 6 miesięcy. Żadnej kwoty nie zapłacono w latach 2007 i 2008.

6.2.2. *Pomoc państwa poprzez długi Olympic Airlines z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych*

(138) Kwota zaległa z tytułu opłat pasażerskich na rozwój lotniska (*Spatosimo*) według szacunków organów podatkowych wynosi […]* milionów EUR Całkowita należna kwota na dzień 31 maja 2008 r. wynosiła […]* milionów EUR Z tego […]* milionów EUR płatne jest w miesięcznych ratach do roku 2012 r. i nie jest uznawane za zaległe. Z pozostałej kwoty […]* milionów EUR, […]* milionów EUR jest przedmiotem odwołania się przez Olympic Airlines do sądu. Sąd wydał decyzję zawieszającą tę część zadłużenia do czasu wydania ostatecznego orzeczenia.

(139) Eksperci Moore Stephens ustalili kwotę […]* EUR zaległości na rzecz Olympic Airways Services i Olympic Aviation z tytułu usług świadczonych na podstawie różnych umów dotyczących świadczenia usług naziemnych i usług w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych.

(140) Ustalono również sumę […]* milionów EUR z tytułu opłat za lądowanie i opłat postojowych należną greckiemu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego.

(w mln EUR)

		Saldo w milionach EUR
Zaległość z tytułu leasingu statków powietrznych	[…]*	[…]*
Należne opłaty leasingowe	[…]*	[…]*
Należna rezerwa na obsługę techniczną	[…]*	[…]*
Odsetki z tytułu leasingu & rezerwa na obsługę techniczną	[…]*	[…]*
Różnica między umowami leasingu głównego i umowami podleasingu	[…]*	[…]*
Spatosimo (opłata pasażerska na rozwój lotniska – całkowita kwota należna wynosi 98 milionów EUR, z czego 59,9 miliona EUR jest objęte sądowym zawieszeniem)	[…]*	[…]*
Kwota zaległa wobec pozostałych podmiotów	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Opłaty za lądowanie i opłaty postojowe (inne niż AIA)	[…]*	[…]*

▼B

(w mln EUR)

		Saldo w milionach EUR
Długi Olympic Airlines wobec państwa w czerwcu 2008 r. (z wyłączeniem długów zawieszonych)	[…]*	[…]*
Całkowite szacowane zadłużenie Olympic Airlines wobec państwa w czerwcu 2008 r.	[…]*	[…]*

6.3. **Kwestia szczególnej ochrony przed wierzycielami**

(141) Eksperci Moore Stephens potwierdzili, że szczególna ochrona przed wierzycielami została przedłużona do dnia 31 października 2008 r. na mocy art. 21 ustawy 3607/2007.

7. **OCENA POMOCY**

7.1. **Podstawa prawna oceny pomocy**

(142) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z funkcjonowaniem wspólnego rynku w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.”

(143) Pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie do wszelkiej korzyści udzielonej bezpośrednio lub pośrednio, finansowanej przy użyciu zasobów państwowych, przyznanej przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień.

(144) Kryteria określone w art. 87 ust. 1 Traktatu WE mają charakter łączny. Dlatego też, aby ustalić, czy zgłoszone środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, spełnione muszą być wszystkie poniższe warunki. Mianowicie pomoc finansowa:

— jest przyznawana przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych,

— sprzyja niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów,

— zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji, oraz

— wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(145) Niniejsza decyzja dotyczy jedynie pomocy przyznanej po okresie uwzględnionym w decyzji z 2005 r.

7.2. **Istnienie pomocy**

(146) Komisja przeprowadziła dokładną i dogłębną analizę uwag otrzymanych w ramach wszczętego postępowania, jak również uwag Grecji oraz ekspertyzy dotyczącej ksiąg rachunkowych i działalności Olympic Airways Services i Olympic Airlines. W tym względzie Komisja zdecydowała dokonać oceny istnienia pomocy w trzech różnych obszarach, którymi są:

— potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services poprzez udzielanie zwłoki w spłacie długów z tytułu podatków i składek na ubezpieczenie społeczne od grudnia 2004 r. ([1]),

([1]) Zob. przypis 5.

▼B

— potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airlines poprzez opłaty z tytułu leasingu statków powietrznych oraz poprzez nieegzekwowanie długów (w tym zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych), począwszy od maja 2005 r. ([1]),

— potencjalna pomoc państwa dla Olympic Airways Services i dla Olympic Airlines poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami.

7.2.1. *Pomoc państwa dla Olympic Airways Services poprzez udzielanie zwłoki w spłacie długów*

(147) Jak wykazali eksperci Komisji, od dnia przyjęcia decyzji z 2005 r. Olympic Airways Services odracza płatność należności państwa, a zobowiązania spółki z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych na rzecz państwa zwiększyły się.

(148) Trudną i pogarszającą się sytuację Olympic Airways Services pod względem zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych opisano powyżej. Zobowiązania Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych uwzględnione w decyzji z 2005 r. były już wówczas duże i wynosiły 627 milionów EUR, z czego 431 milionów EUR to szacowana kwota niezapłaconych podatków, a kolejne 196 milionów EUR to niezapłacone składki do IKA.

(149) Jeżeli chodzi o zobowiązania podatkowe oraz niezależnie od płatności „bilansującej" w wysokości […]* milionów EUR dokonanej w następstwie wyroków arbitrażowych, szacowane całkowite zobowiązania podatkowe na miesiąc czerwiec 2008 r., podane w tabeli pod pkt 135, szacuje się obecnie na kwotę rzędu […]* milionów EUR To odroczenie płatności podatków w wysokości co najmniej […]* milionów EUR przypisuje się państwu.

(150) Olympic Airways Services twierdzi, że suma […]* milionów EUR z tytułu długów podatkowych jest zawieszona, co oznacza, że spółka jest „na bieżąco z podatkami"; pomija się jednak fakt, iż chociaż być może odroczono część długu podatkowego wobec państwa, odroczenie takie nie podważa tej sumy. Choć sąd grecki może tę kwotę skorygować w dół, Komisja wysnuwa wniosek, że rząd wielkości kwoty należnej państwu od Olympic Airways Services tytułem podatków nie ulegnie znaczącej zmianie. Niezależnie od powyższej opinii, Komisja dochodzi do wniosku, że suma, którą Olympic Airways Services jest winne państwu z tytułu zobowiązań podatkowych, jest rzędu […]* milionów EUR.

(151) Jeżeli chodzi o wzrastające zobowiązania podatkowe Olympic Airways Services, to samo państwo, poprzez swoją administrację podatkową, toleruje stałe odraczanie i nieuiszczanie różnych podatków i opłat należnych ze strony Olympic Airways Services.

(152) W odniesieniu do składek na ubezpieczenie społeczne sytuacja ma się podobnie. Długi z tytułu ubezpieczeń społecznych ustalone w decyzji z 2005 r. na kwotę […]* wzrosły obecnie do

([1]) Zob. przypis 6.

▼B

wysokości […]* milionów EUR, jak podano w tabeli pod motywem 135, niezależnie od zapłacenia w dniu 27 września 2007 r. jednorazowej sumy w wysokości […]* milionów EUR w następstwie wyroków arbitrażowych.

(153) W odniesieniu do tych składek na ubezpieczenie społeczne, organ, któremu powierzono ich pobór (IKA), jest organem publicznym ustanowionym na mocy prawa greckiego ([1]), którego uczyniono odpowiedzialnym w ramach nadzoru państwa za zarządzanie systemem ubezpieczeń społecznych oraz pobieranie obowiązkowych składek na ubezpieczenie społeczne. Ma on prawo ([2]), lecz nie obowiązek, zawarcia ugody z tytułu zaległych płatności. Dlatego też coraz bardziej rosnące zobowiązania Olympic Airways Services z tytułu ubezpieczeń społecznych na rzecz państwa przypisuje się w oczywisty sposób państwu.

(154) Fundusze podatkowe i fundusze ubezpieczeń społecznych są zasobami państwowymi, a zatem udzielenie zwłoki wiąże się z transferem zasobów państwowych.

(155) Dzięki udzieleniu zwłoki Olympic Airways Services uzyskuje korzyść. Udzielenie zwłoki przez państwo, odracza uiszczenie opłat, które spółka musiałaby w normalnych warunkach zapłacić w terminie, zapewniając beneficjentowi źródło kapitału obrotowego. Olympic Airways Services generuje straty i jest stale zadłużona, a zatem takiego odroczenia nie można uznać za normalne lub zwykłe postępowanie wierzyciela działającego w gospodarce rynkowej. Jest ono systematyczne, a biorąc pod uwagę opłakaną sytuację finansową Olympic Airways Services, jak wykazali eksperci Komisji, nie ma żadnych realnych szans na to, aby spółka Olympic Airways Services była w stanie spłacić te zobowiązania państwu kiedykolwiek w przyszłości. Udzielanie zwłoki wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi i zakłóca konkurencję, gdyż przedmiotowe rynki są w pełni zliberalizowane.

(156) Dlatego też Komisja musi stwierdzić, że udzielanie przez państwo zwłoki w spłacie zaległych i wzrastających zobowiązań Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych oznacza pomoc państwa dla Olympic Airways Services w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Jako że pomoc ta nigdy nie była zgłaszana Komisji, jest ona niezgodna z prawem.

7.2.2. *Pomoc państwa dla Olympic Airlines poprzez udzielenie zwłoki w spłacie długów*

(157) Zgodnie z wnioskami ekspertów Komisji, po okresie ujętym w decyzji z 2005 r. Olympic Airlines traciła pieniądze i nagromadziła kolejne długi wobec państwa.

(158) Jeżeli chodzi o leasing czterech statków powietrznych typu A340, w okresie objętym obecnym postępowaniem wyjaśniającym długi Olympic Airlines na rzecz państwa osiągnęły kwotę […]* milionów EUR, a saldo tej kwoty na dzień 31 maja 2005 r. wynosiło […]* EUR. Oznacza to, że w okresie objętym niniejszą decyzją Olympic Airlines wygenerowała dług w wysokości […]* miliona EUR wobec państwa tytułem niezapłaconych opłat wynikających z leasingu statków powietrznych.

([1]) Ustawa 1846/1951, art. 11.
([2]) Ustawa 2676/1999.

▼B

(159) Jednakże zdaniem Komisji, kwota ta nie odzwierciedla w pełni kwot, jakie spółka Olympic Airlines była winna państwu z tytułu wspomnianych umów leasingowych na statki powietrzne. Jak przedstawiono w decyzji z 2005 r., w wyniku przejęcia głównych umów leasingowych od Olympic Airways państwo zapłaciło cenę w przedziale od […]* do […]* EUR na miesiąc w odniesieniu do każdego z tych statków powietrznych. Jednakże jak wykazali eksperci Komisji, Olympic Airlines zapłaciło cenę w przedziale od […]* USD do […]* USD. Akceptując taką zaniżoną kwotę, państwo „akceptuje" utratę kwoty w granicach od […]* EUR do […]* EUR miesięcznie na każdym statku powietrznym – co stanowi kolejną kwotę pomocy państwa w wysokości co najmniej 36 milionów EUR, do wysokości 50,4 miliona EUR.

(160) Jeżeli chodzi o opłatę pasażerską na rozwój lotniska (*Spatosimo*), kwota, którą spółka jest obecnie winna państwu, wynosi […]* milionów EUR Olympic Airlines twierdzi, że nie jest należna cała ta kwota, gdyż około […]* milionów EUR z tej kwoty zostało zawieszone przez sędziego do czasu podjęcia decyzji przez sąd. W tym względzie Komisja zwraca uwagę, że takie zawieszenie nie likwiduje długu, a jedynie zawiesza jego płatność. W tym względzie Komisja konkluduje, że suma, którą Olympic Airlines jest winna z tytułu niezapłaconego podatku *Spatosimo*, na miesiąc maj 2008 r. wynosi w przedziale od 38 milionów EUR do 98 milionów EUR.

(161) Olympic Airlines jest winna kwotę 86,3 miliona EUR wobec dwóch powiązanych podmiotów, mianowicie Olympic Airways Services oraz Olympic Aviation. Na dzień 31 maja 2005 r. kwota, którą Olympic Airlines była winna tym spółkom, wynosiła 2,6 miliona EUR, która to kwota rosła w szybkim tempie przez kolejne trzy lata, co oznacza że w okresie objętym niniejszą decyzją należne zadłużenie wzrosło o kwotę 83,7 miliona EUR. Kolejna należna kwota wynosi 4,5 miliona EUR z tytułu opłat za lądowanie i opłat postojowych w portach lotniczych innych niż Międzynarodowy Port Lotniczy w Atenach (AIA) i jest płatna na rzecz greckiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Olympic Airlines twierdzi, że kwota ta nie jest należna, a jej płatność została zawieszona przez sędziego do czasu podjęcia decyzji przez sąd. Po raz kolejny Komisja zwraca uwagę, że takie zawieszenie nie likwiduje długu, a jedynie zawiesza jego płatność.

(162) Wszystkie opisane powyżej przypadki udzielenia zwłoki na kwotę 326 milionów EUR, które wymieniono w tabeli pod motywem 140, obejmują zasoby państwowe, gdyż wiążą się z długami należnymi państwu, organom państwowym (grecki Urząd Lotnictwa Cywilnego) lub przedsiębiorstwom państwowym (Olympic Airways Services oraz Olympic Aviation).

(163) Jeżeli chodzi o przypisanie państwu wykazanego udzielenia zwłoki w spłacie zadłużenia przez Olympic Airways Services oraz Olympic Aviation na rzecz Olympic Airlines, Komisja zwraca uwagę, że przypisanie państwu środka zastosowanego przez przedsiębiorstwo państwowe można wywnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w którym środki te zostały zastosowane.

(164) W tym względzie Komisja zwraca uwagę, że państwo posiadało 100 % akcji wszystkich trzech spółek. Ponadto wszystkie zarządy i rady tych spółek były powoływane przez państwo. W takich okolicznościach należy stwierdzić, że spółki te były cały czas pod kontrolą państwa. Grecja mogła bezpośrednio i pośrednio (jako największy wierzyciel Olympic Airways Services i Olympic Airlines) wywierać dominujący wpływ na wszystkie spółki.

▼B

Wreszcie, udzielenie zwłoki idzie w parze z udzieleniem zwłoki w spłacie długu wobec samego państwa i organów publicznych. Jako takie decyzje Olympic Airways Services oraz Olympic Aviation o przedłużeniu kredytu dla Olympic Airlines oraz umożliwieniu dalszego narastania długów wynoszących 86,3 miliona EUR nie były działaniami niezależnych przedsiębiorstw, a zatem należy je przypisać państwu.

(165) Udzielanie zwłoki również wiąże się z korzyścią przyznaną Olympic Airlines poprzez uwolnienie spółki od zobowiązań, które w innym przypadku musiałaby ponieść.

(166) Trudna sytuacja finansowa Olympic Airlines została już szczegółowo przedstawiona. W 2004 r. spółka zanotowała straty w wysokości 87,1 miliona EUR, z każdym kolejnym rokiem dalej traciła coraz więcej pieniędzy, a w 2007 r. jej straty wynosiły […]* milionów EUR. Działalność Olympic Airlines jest w dużej mierze cykliczna, czego dowodem są ujemne przepływy środków pieniężnych w okresie od października do marca, rekompensowane dodatnimi przepływami środków pieniężnych w okresie od kwietnia do września. Cykl ten powtarza się przy coraz większych stratach każdego roku. Wpływy netto w miesiącach letnich nigdy w pełni nie rekompensują rozchodów netto w miesiącach zimowych, tak że w sumie spółka ponosi coraz większe straty. Spółka swoje istnienie zawdzięcza jedynie hojności państwa. Bardzo trudno stwierdzić, czy spółka w swojej obecnej strukturze może kiedykolwiek osiągnąć dodatnie przepływy środków pieniężnych. Dlatego też oczywiste jest, że opisane przypadki udzielenia zwłoki nie mogą odzwierciedlać normalnego postępowania wierzyciela w gospodarce rynkowej. Jest ono systematyczne, a biorąc pod uwagę trudną sytuację Olympic Airlines, istnieje niewielka szansa na to, że długi te zostaną kiedykolwiek spłacone.

(167) Komisja zwraca również uwagę, że przedmiotowe środki wpływają na wymianę handlową między państwami oraz zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji wewnątrz opisywanego rynku, gdyż dotyczą wspólnotowego przewoźnika lotniczego. Dlatego też Komisja stwierdza, że stałe udzielanie przez państwo, organy państwowe i przedsiębiorstwa państwowe zwłoki w spłacie zobowiązań podatkowych oraz innych zobowiązań operacyjnych Olympic Airlines stanowi pomoc państwa na rzecz Olympic Airlines w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Jako że pomoc ta nigdy nie była zgłaszana Komisji, jest ona niezgodna z prawem.

7.2.3. *Pomoc państwa poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami*

(168) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pojęcie pomocy obejmuje korzyści przyznane przez organy publiczne, które na różne sposoby zmniejszają obciążenia będące w normalnym trybie uwzględnione w budżecie przedsiębiorstwa ([1]). Olympic Airways Services i Olympic Airlines uzyskują znaczną korzyść poprzez

([1]) Zob. między innymi wyroki w sprawie 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg* przeciwko *High Authority* [1961] Rec. 1, sprawie C-387/92 *Banco Exterior de España* [1994] Rec. I-877, pkt 13; w sprawie C-241/94 *Francja* przeciwko *Komisji* [1996] Rec. I-4551, pkt 34; i w sprawie C-256/97 *DM Transport* [1999] Rec. I-3913, pkt 19).

▼B

szczególną i wyjątkową ochronę przed wierzycielami, którą ustanowiło państwo w drodze ustawy przyjętej w tym konkretnym przypadku; na mocy tej ustawy odroczona została egzekucja przez wierzycieli prywatnych wyroków przeciwko tej spółce.

(169) W przedmiotowej sprawie szczególna ochrona przed wierzycielami została udzielona tylko Olympic Airways Services i Olympic Airlines; jest zatem środkiem selektywnym i szczegółowym w rozumieniu art. 87 ust. 1.

(170) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem pojęcie pomocy jest szersze niż pojęcie dotacji, ponieważ obejmuje nie tylko korzyści, takie jak same dotacje, ale również środki, które na różne sposoby zmniejszają obciążenia będące w normalnym trybie uwzględnione w budżecie przedsiębiorstwa i które, nie będąc dotacjami w ścisłym tego słowa znaczeniu, mają podobny charakter i ten sam skutek ([1]).

(171) Wyrażenie „pomoc”, w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, koniecznie implikuje korzyści udzielone bezpośrednio lub pośrednio przy użyciu zasobów państwowych lub stanowiące dodatkowe obciążenie dla państwa lub podmiotów powołanych, lub ustanowionych przez państwo w danym celu ([2]).

(172) Przez analogię do ustaleń trybunału w sprawie *Ecotrade* ([3]) dotyczącej art. 4c Traktatu EWWiS, na podstawie kilku właściwości szczególnej ochrony przed wierzycielami można stwierdzić istnienie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

(173) Po pierwsze jest oczywiste, że szczególna ochrona przed wierzycielami ma zastosowanie tylko do Olympic Airways Services i Olympic Airlines, a obie te spółki są podmiotami państwowymi mającymi szczególnie wysokie zadłużenie względem niektórych kategorii wierzycieli, głównie publicznych. W rzeczy samej, jak wykazano już w niniejszej decyzji, Olympic Airlines jest winna około 86,3 milionów EUR spółce Olympic Airways Services tytułem nieopłaconych usług.

(174) Jest również bezsporne, że szczególna ochrona przed wierzycielami stawia Olympic Airways Services i Olympic Airlines w uprzywilejowanej pozycji względem innych podmiotów, jako że umożliwia im kontynuację działalności gospodarczej w okolicznościach, w których nie byłoby to możliwe przy zastosowaniu zwykłych przepisów dotyczących niewypłacalności. W ramach tych przepisów czynnikiem decydującym jest ochrona interesów wierzycieli. Fakt, że te dwie spółki mogą kontynuować działalność wiąże się z dodatkowym obciążeniem dla organów publicznych, ponieważ organy państwowe należą do głównych wierzycieli zagrożonego przedsiębiorstwa, tym bardziej ponieważ przedsiębiorstwo takie z definicji ma długi o znacznej wartości. W istocie, biorąc pod uwagę opłakaną sytuację finansową spółek Olympic oraz istnienie szczególnej ochrony przed wierzycielami, spółki prywatne najprawdopodobniej nie będą chciały prowadzić interesów z Olympic Airlines lub Olympic Airways Services na

([1]) Sprawa C-387/92 Banco *Exterior de Espana* przeciwko *Ayuntamiento de Valencia* [1994] Rec. I-877, pkt 13; sprawa C-200/97, *Ecotrade Srl* przeciwko *Altiforni e Ferriere di Servola SpA*, [1998] Rec. I-07907, pkt 34).

([2]) Wspólne sprawy C-52/97 – C-54/97 *Viscido i inni* przeciwko *Ente Poste Italiane* [1998] Rec. I-2629, pkt 13.

([3]) Sprawa C-200/97, zob. przypis 40.

▼B

normalnych komercyjnych warunkach, ponieważ nie ma żadnych realnych szans na odzyskanie od tych spółek należności. Ponadto, mając na uwadze znaczne zadłużenie wobec wierzycieli publicznych (zob. motyw 139), przedsiębiorstwa państwowe będą traciły zasoby na skutek istnienia szczególnej ochrony przed wierzycielami, a uwzględniając fakt, że trwałe wsparcie państwa dla Olympic Airlines i Olympic Airways Services jest podyktowane jedynie względami krajowej polityki sektorowej, a nie interesami wierzyciela działającego w sytuacji rynkowej i dążącego do odzyskania należności, Komisja stwierdza, że zaangażowane są w tym przypadku zasoby państwowe i że środek należy przypisać państwu.

(175) Wobec powyższego należy stwierdzić, że zastosowanie wobec przedsiębiorstwa systemu szczególnej ochrony przed wierzycielami, jaki istnieje w przedmiotowej sprawie i który stanowi odstępstwo „od zwykłych przepisów prawa dotyczących niewypłacalności", prowadzi do przyznania pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, przy czym stwierdzono, że przedsiębiorstwo

— mogło kontynuować działalność gospodarczą w okolicznościach, w których nie mogłoby tego robić, jeśli obowiązywałyby zwykłe przepisy prawa dotyczące niewypłacalności, lub

— uzyskało de facto zwolnienie, całkowite lub częściowe, z długów publicznych, o które nie mogły się ubiegać inne niewypłacalne przedsiębiorstwa w ramach stosowania zwykłych przepisów prawa dotyczących niewypłacalności ([1]).

(176) W przedmiotowej sprawie, w odniesieniu do szczególnej i wyjątkowej ochrony przed wierzycielami udzielonej spółce Olympic Airways Services i spółce Olympic Airlines, Komisja zwraca uwagę, że spełnione zostały oba powyższe kryteria. Analizowane spółki mogły kontynuować działalność gospodarczą w okolicznościach, w których nie mogłyby tego robić, jeżeli obowiązywałyby zwykłe przepisy prawa dotyczące niewypłacalności. Ponadto jak wykazano na przestrzeni całej niniejszej decyzji, opisywane spółki uzyskiwały od państwa szereg korzyści, o które nie mogły ubiegać się inne niewypłacalne przedsiębiorstwa w ramach stosowania zwykłych przepisów prawa dotyczących niewypłacalności.

(177) Przedmiotowe środki mają wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ dotyczą one przedsiębiorstw działających na zliberalizowanym rynku. Dlatego też środki te również zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji na tym rynku, ponieważ skupiają się na konkretnych przedsiębiorstwach, które konkurują z innymi podmiotami wspólnotowymi.

(178) W takich okolicznościach, mając na względzie szczególną ochronę przed wierzycielami udzieloną spółkom Olympic Airways Services i Olympic Airlines, Komisja stwierdza, że stanowi ona pomoc państwa. Jako że pomoc ta nigdy nie była zgłaszana Komisji, jest ona niezgodna z prawem.

([1]) Sprawa C-295/97 Rinaldo Piaggio (pkt 43).

▼B

7.3. **Zgodność pomocy z przepisami**

7.3.1. *Zgodność pomocy przyznanej Olympic Airlines poprzez opłaty leasingowe za statki powietrzne, udzielenie zwłoki w spłacie długów oraz szczególną ochronę przed wierzycielami*

(179) Doszedłszy do wniosku, że Olympic Airlines otrzymywała pomoc państwa od 2005 r., Komisja musi następnie zbadać przyznane na rzecz tej spółki środki pod kątem art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu, który przewiduje wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności pomocy określonej w art. 87 ust. 1.

(180) Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 2 Traktatu nie mają zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ środki pomocy nie mają charakteru społecznego ani nie są przyznane konsumentom indywidualnym, ani też nie rekompensują szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub zdarzeniami wyjątkowymi, nie są również przekazane gospodarce niektórych obszarów Republiki Federalnej Niemiec, które odczuły skutki podziału państwa.

(181) Dalsze wyłączenia od ogólnego zakazu stosowania pomocy państwa są określone w art. 87 ust. 3. Wyłączenia określone w art. 87 ust. 3 lit. b) oraz w art. 87 ust. 3 lit. d) nie mają zastosowania w tej sprawie, ponieważ pomoc nie sprzyja realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania ani nie naprawia poważnego zakłócenia w gospodarce państwa członkowskiego, ani nie służy ochronie kultury i dziedzictwa.

(182) Artykuł 87 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu określa odstępstwo w zakresie pomocy przeznaczonej na wspieranie rozwoju gospodarczego obszarów, w których poziom życia jest niezwykle niski lub w których występuje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia. Grecja jest regionem, który w całości mieści się w zakresie art. 87 ust. 3 lit. a). Jednakże przedmiotowa pomoc nie spełnia kryteriów zawartych w obowiązujących „Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej” ([1]).

(183) Jeżeli chodzi o odstępstwo przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu w zakresie pomocy ułatwiającej rozwój niektórych działań gospodarczych, w przypadku których pomoc taka nie ma negatywnego wpływu na warunki wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, Komisja będzie musiała zbadać, czy przepis ten ma zastosowanie do obecnej sytuacji. Przeprowadzając to badanie Komisja musi uwzględnić obowiązujące wytyczne dotyczące sektora lotniczego ([2]).

(184) W tym kontekście oczywiste jest, że żaden z przepisów wytycznych nie ma zastosowania w przedmiotowej sprawie. Jest również oczywiste, że pomoc nie ma na celu rekompensaty tytułem obowiązku użyteczności publicznej (PSO) w rozumieniu art. 86 ust. 2 Traktatu WE i dlatego jest niezgodna ze wspólnym rynkiem.

([1]) Na lata 2000–2006, Dz.U. C 74 z 10.3.1998, s. 9, na lata 2007–2013, Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

([2]) „Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotniczym” (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5) oraz „Wspólnotowe wytyczne dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy na uruchamianie działalności dla przewoźników lotniczych oferujących wyloty z regionalnych portów lotniczych” (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

▼B

7.3.2. *Zgodność pomocy przyznanej Olympic Airways Services poprzez udzielenie zwłoki w spłacie długów i szczególną ochronę przed wierzycielami*

(185) Doszedłszy do wniosku, że Olympic Airways Services również uzyskała niezgodną z prawem pomoc państwa, Komisja musi zbadać środek pomocy pod kątem art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu, który przewiduje wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności pomocy określonej w art. 87 ust. 1.

(186) Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 2 Traktatu nie mają zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ środki pomocy nie mają charakteru społecznego ani nie są przyznane konsumentom indywidualnym, ani też nie rekompensują szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub zdarzeniami wyjątkowymi, nie są również przekazane gospodarce niektórych obszarów Republiki Federalnej Niemiec, które odczuły skutki podziału państwa.

(187) Dalsze wyłączenia od ogólnego zakazu stosowania pomocy państwa są określone w art. 87 ust. 3. Wyłączenia określone w art. 87 ust. 3 lit. b) oraz w art. 87 ust. 3 lit. d) nie mają zastosowania w tej sprawie, ponieważ pomoc nie sprzyja realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania ani nie naprawia poważnego zakłócenia w gospodarce państwa członkowskiego, ani nie służy ochronie kultury i dziedzictwa.

(188) Artykuł 87 ust. 3 lit. a) Traktatu określa odstępstwo w zakresie pomocy przeznaczonej na wspieranie rozwoju gospodarczego obszarów, w których poziom życia jest niezwykle niski lub w których występuje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia. Jednakże przedmiotowa pomoc nie spełnia kryteriów zawartych w obowiązujących „Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej”.

(189) Jeżeli chodzi o odstępstwo przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu w zakresie pomocy ułatwiającej rozwój niektórych działań gospodarczych, w przypadku których pomoc taka nie ma negatywnego wpływu na warunki wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, Komisja będzie musiała zbadać, czy przepis ten ma zastosowanie do obecnej sytuacji. Przeprowadzając to badanie, Komisja musi uwzględnić obowiązujące wytyczne dotyczące sektora lotniczego ([1]).

(190) W tym kontekście oczywiste jest, że żaden z przepisów wytycznych nie ma zastosowania w przedmiotowej sprawie. Jest również oczywiste, że pomoc nie ma na celu rekompensaty tytułem obowiązku użyteczności publicznej (PSO) w rozumieniu art. 86 ust. 2 Traktatu WE i dlatego jest niezgodna ze wspólnym rynkiem.

(191) Wobec powyższego Komisja stwierdza, że Grecja udzieliła niezgodnej z przepisami pomocy państwa spółce Olympic Airways Services poprzez tolerowanie zaległości oraz nieuiszczania podatków i składek na ubezpieczenie społeczne oraz poprzez szczególną ochronę przed wierzycielami, jakiej Grecja udzieliła tej spółce,

([1]) Zob. przypis 45.

▼B

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stałe udzielanie przez państwo greckie zwłoki w spłacie długów Olympic Airways Services z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych względem państwa, których szacowana wartość wynosi co najmniej 590,4 miliona EUR, stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa dla Olympic Airways Services, która jest niezgodna z Traktatem.

2. Stałe udzielanie przez państwo greckie zwłoki w spłacie zobowiązań wynikających z opłat leasingowych za statki powietrzne, szacowanych na sumę 137,2 miliona EUR, długów wobec Olympic Airways Services i Olympic Aviation, szacowanych na łączną kwotę 86,3 miliona EUR, długów wobec greckiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego w kwocie 4,5 miliona EUR oraz opłat pasażerskich *Spatosimo* w kwocie co najmniej 38,1 miliona EUR stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa dla Olympic Airlines, która jest niezgodna z Traktatem.

3. Szczególna ochrona przed wierzycielami udzielona na mocy prawodawstwa greckiego spółkom Olympic Airways Services i Olympic Airlines stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa dla obu spółek, która jest niezgodna z Traktatem.

Artykuł 2

1. Grecja odzyskuje od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 1.

2. Kwoty podlegające zwrotowi są oprocentowane, począwszy od dnia udostępnienia ich beneficjentowi do dnia ich faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z rozdziałem V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ([1]) zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 271/2008 ([2]).

4. Grecja anuluje wszelkie niewypłacone kwoty pomocy, o której mowa w art. 1, ze skutkiem od dnia przyjęcia niniejszej decyzji.

Artykuł 3

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 1, następuje w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Grecja zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 4

1. W ciągu dwóch miesięcy od notyfikacji niniejszej decyzji Grecja przekazuje Komisji następujące informacje:

a) całkowitą kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta;

b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;

([1]) Dz.U L 140 z 30.4.2004, s. 1.
([2]) Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1.

▼B

c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.

2. Grecja informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji aż do chwili całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 1. Na wniosek Komisji Grecja bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Dostarcza również szczegółowe informacje o kwotach pomocy i odsetkach od zwracanej pomocy już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 5

Grecja bezzwłocznie zawiesza wszelkie dalsze wypłaty pomocy na rzecz Olympic Airways Services i Olympic Airlines.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest to Republiki Greckiej.