Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Setembro de 2008

relativa ao auxílio estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Grécia Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notificada com o número C(2008) 5073]

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

►**C1** (2010/459/CE) ◄

(JO L 222 de 24.8.2010, p. 62)

Rectificada por:

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

▼B

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Setembro de 2008

relativa ao auxílio estatal C 61/07 (ex NN 71/07) — Grécia Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notificada com o número C(2008) 5073]

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

►C1 (2010/459/CE) ◄

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 88.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o seu artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com os artigos supracitados ([1]), e tendo em conta as referidas observações,

Considerando o seguinte:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Por ofício de 19 de Dezembro de 2007, a Comissão informou a Grécia da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 88.º, n.º 2, do Tratado, relativamente a uma série de transferências e fluxos financeiros que suscitaram interrogações sobre a possibilidade de existência de auxílio estatal no que respeita ao financiamento e às operações da Olympic Airways Services SA e da Olympic Airlines SA.

(2) Em 14 de Janeiro de 2008, a Grécia solicitou uma prorrogação do prazo fixado para a sua resposta, o que foi aceite pela Comissão. A Grécia comunicou as suas observações em 13 de Fevereiro de 2008.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([2]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação.

(4) A Comissão recebeu das partes interessadas observações sobre o assunto. Comunicou-as à Grécia por correio electrónico de 9 de Abril de 2008. A Grécia teve a possibilidade de reagir a estas observações e a Comissão recebeu as observações da Grécia por correio electrónico de 13 de Maio de 2008.

([1]) JO C 50 de 23.2.2008, p. 13.
([2]) Ver nota de rodapé 1.

▼B

2. DESCRIÇÃO DOS FACTOS

2.1. As partes

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA é a designação actual da companhia anteriormente chamada Olympic Airways SA ([1]). Esta participa essencialmente na prestação de serviços de assistência em escala e de manutenção/engenharia de aeronaves na Grécia, não explorando nenhuma aeronave. É inteiramente propriedade do Estado.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) A Olympic Airlines SA começou a operar em Dezembro de 2003, tendo sido criada a partir das divisões de voo da Olympic Airways. Explora serviços aéreos regulares na Grécia, na UE e em ligações intercontinentais. É inteiramente propriedade do Estado ([2]).

2.2. Medidas objecto de inquérito

(7) A decisão de início do procedimento incidiu nos quatro domínios seguintes:

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airways Services SA sob a forma de tolerância das dívidas: a República Helénica poderá ter concedido auxílios estatais ilegais e incompatíveis a esta companhia, tolerando, de forma contínua, as dívidas da Olympic Airways ao fisco e à segurança social desde Janeiro de 2005 ([3]).

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airways Services SA sob a forma de pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem: a República Helénica poderá ter concedido auxílios estatais ilegais e incompatíveis à Olympic Airways Services sob a forma de pagamentos efectuados na sequência de uma série de decisões tomadas por um grupo de arbitragem. Estas decisões resultam de diversos processos de indemnização instaurados por esta companhia contra o Estado.

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airlines SA: a República Helénica pode ter concedido auxílios estatais ilegais e incompatíveis sob a forma de pagamentos da locação de

([1]) A Olympic Airways SA recebeu, formalmente, a nova designação de Olympic Airways - Services SA. Uma alteração dos estatutos da Olympic Airways SA foi publicada no Jornal Oficial do Governo grego n.º 1485/19.2.2004, edição SA, em 19 de Fevereiro de 2004. A alteração prendia-se com as disposições do artigo 1.º, com base no qual a companhia recebia a nova designação de «Olympic Airways – Services SA», e o seu tempo de vigência era fixado em 46 anos, ou seja, até 31.12.2049 inclusive. A alteração prendia-se igualmente com as disposições do artigo 2.º. Os objectivos principais da companhia são a prestação de serviços de assistência em escala, as operações de manutenção dos motores e das aeronaves em oficina, a representação de operadores de companhias aéreas e a intermediação entre estes, etc. A denominação «Olympic Airways» passa a ser usada na presente decisão para designar a «Olympic Airways SA» até Fevereiro de 2004 e a «Olympic Airways - Services SA» após esta data.

([2]) Em 14 de Setembro de 2005, a Comissão adoptou uma decisão desfavorável definitiva (Decisão 2005/2706/CE — ainda não publicada) relativa ao auxílio concedido pela República Helénica à Olympic Airways e à Olympic Airlines.

([3]) A Decisão de 2005 apenas teve em conta os auxílios concedidos à Olympic Airways até Dezembro de 2004 inclusive.

▼B

aeronaves e da inexecução das suas dívidas (incluindo obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social) junto desta empresa pública endividada, desde Junho de 2005 ([1]).

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airways Services SA e à Olympic Airlines sob a forma de protecção especial contra credores: significa isto que nenhum credor privado pode proceder judicialmente nem adoptar medidas de execução individuais ou colectivas (incluindo medidas cautelares e acções inibitórias), na Grécia ou fora dela, contra nenhuma das companhias. Esta protecção jurídica não é concedida a nenhuma outra entidade na Grécia, sendo específica destas companhias. Qualquer outra companhia na Grécia que tentasse obter tal protecção contra credores deveria declarar falência.

(8) O presumível auxílio estatal atribuído à Olympic Airways Services sob a forma de pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem requer uma ulterior análise mais pormenorizada. Fica, por conseguinte, excluído do âmbito de aplicação da presente decisão e será tratado em ulterior decisão da Comissão.

2.2.1. *Dívidas da Olympic Airways Services ao fisco e à segurança social desde Dezembro de 2004*

(9) Na sua Decisão de 2005, a Comissão identificou um modelo de comportamento segundo o qual o Estado não cobrou à Olympic Airways as suas obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social, quando estas se venceram; tais dívidas seriam então «certificadas» relativamente à companhia, mas não executadas pelo Estado. A companhia efectuaria pagamentos parciais, a prestações, ao longo do tempo ([2]). Na Decisão de 2005, a Comissão concluiu que o atraso de pagamento ou o pagamento insuficiente das obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social por parte da Olympic Airways concedeu a esta companhia uma vantagem em termos de fluxo de tesouraria, a expensas do Estado.

(10) Na Decisão de 2005 (artigo 3.º), a Comissão impôs à Grécia a suspensão imediata de todos os ulteriores pagamentos de auxílios à Olympic Airways e à Olympic Airlines. Por diversas ocasiões ([3]), a Comissão solicitou às autoridades gregas que prestassem aos seus serviços informações sobre as modalidades de aplicação deste aspecto da decisão e sobre as contribuições para o fisco e para a segurança social pagas ao Estado por esta companhia. Não obstante estes pedidos específicos insistentes, as autoridades gregas não facultaram informações adequadas a este respeito.

(11) Em vez de proporcionarem aos serviços da Comissão informações e confirmação de que estas companhias estão a pagar, integralmente e no prazo devido, as respectivas dívidas ao fisco e à segurança social, as informações prestadas pelas autoridades gregas à Comissão e aos tribunais europeus são de molde a sugerir que ambas as companhias – Olympic Airways Services e Olympic Airlines – não podem liquidar, e não liquidam, as suas dívidas crescentes às autoridades públicas.

([1]) A Decisão de 2005 apenas teve em conta os auxílios concedidos à Olympic Airlines até Maio de 2005 inclusive.

([2]) Por exemplo, em 2003-2004, a Olympic Airways efectuou pagamentos no valor de 7,7 milhões de EUR, ao abrigo de um acordo de liquidação, respeitantes aos anos anteriores a 2003.

([3]) Ofícios da Comissão de 25 de Agosto de 2006 (ref. D (2006) 217009) e de 16 de Julho de 2007 (ref. D (2007) 313288).

▼B

(12) Por ofício de 30 de Outubro de 2006 ([1]), as autoridades gregas facultaram aos serviços da Comissão um ofício de um «avaliador independente», designado «Progressive Finance», de 13 de Junho de 2006, sobre a situação financeira da Olympic Airways. O perito baseou-se no balanço de 2004 (não facultado à Comissão) e no fluxo de tesouraria de 2006. Concluiu que, à luz das informações de que dispunha, a situação financeira desfavorável da companhia estava directamente relacionada com as suas obrigações face ao Estado e à administração da segurança social, bem como com as restantes questões ligadas aos auxílios estatais. «Progressive Finance» declarou igualmente, com base no fluxo de tesouraria de 2006, que a companhia não é considerada solvente e que não tinha possibilidade de contrair e liquidar um empréstimo destinado a reembolsar o auxílio estatal identificado na Decisão de 2005.

(13) Acresce ainda que, no contexto do processo T-423/05 R, o Presidente do Tribunal de Primeira Instância solicitou à Olympic Airways que prestasse ao tribunal informações sobre a sua capacidade de reembolsar o auxílio estatal identificado pela Comissão e o seu nível de endividamento.

(14) Por ofício de 27 de Novembro de 2006, a companhia facultou ao tribunal um relatório do perito independente PriceWaterhouse-Coopers sobre a possibilidade de reembolso do auxílio, em prestações, e a apreciação do auxílio que fora pago na sequência das decisões desfavoráveis da Comissão de 2002 e 2005.

(15) O perito (PwC) da Olympic Airways estimou o valor das verbas a reaver na sequência da Decisão de 2005 em 411 milhões de EUR, considerando que poderiam ser reembolsadas em 48 prestações mensais, as quais, atendendo às dívidas contraídas com a administração da segurança social, apenas poderiam ser aumentadas para 96 prestações mediante alteração legislativa. O perito reconheceu, todavia, que a análise dos fluxos de tesouraria da Olympic Airways, conforme lhe haviam sido disponibilizados pela companhia (e cuja exactidão e exaustividade, por falta de tempo, não tinham podido ser subordinadas a um controlo pormenorizado), leva à conclusão de que um eventual reembolso total ou parcial dos montantes devidos é impossível.

(16) Quando deu início ao processo de inquérito, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que não fora respeitada a obrigação de suspender todos os ulteriores pagamentos de auxílios à Olympic Airways, constante do artigo 3.º da Decisão de 2005. Além disso, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que a Olympic Airways não está a satisfazer, integralmente e no prazo devido, as respectivas obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social e nem sequer pode pagar as dívidas contraídas, e de que este comportamento só é possível devido à tolerância do Estado.

2.2.2. *Concessão de um auxílio estatal à Olympic Airlines desde 2005*

(17) No que respeita à Olympic Airlines, a Comissão, na sua Decisão de 2005, associou a concessão de um auxílio estatal à Olympic Airlines à aceitação por esta e pela Grécia de pagamentos de locações pela Olympic Airlines, para a sublocação de aeronaves, inferiores aos montantes pagos pelas locações originais.

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

▼B

(18) A República Helénica ([1]) não contestou o facto de o Estado e a Olympic Airways terem obtido a sublocação das aeronaves em causa junto da Olympic Airlines a tarifas inferiores às das locações originais, mas discordou, no entanto, do facto de tal ser entendido como um auxílio estatal. A República Helénica alegava que a Olympic Airlines não beneficiara de nenhuma vantagem, na medida em que havia pago o preço de mercado por estas sublocações.

(19) Conforme mencionado anteriormente, o artigo 3.º da Decisão de 2005 impunha que a Grécia suspendesse imediatamente todos os pagamentos de auxílios estatais. Não obstante a insistência reiterada da Comissão ([2]) quanto à obrigação de suspenderem imediatamente todos os pagamentos ulteriores de auxílios à Olympic Airways e à Olympic Airlines e os pedidos de prestação de informações à Comissão que comprovem que a Olympic Airlines está actualmente a efectuar, ou já efectuou, os pagamentos da locação original das aeronaves que obteve em locação, identificadas na Decisão de 2005, as autoridades gregas não agiram em conformidade.

(20) No que respeita à situação financeira da Olympic Airlines, a Comissão solicitou à Grécia que lhe facultasse informações sobre a situação financeira corrente da Olympic Airlines e a forma como a companhia funciona actualmente. As informações prestadas pelas autoridades gregas antes do início do procedimento não tranquilizaram a Comissão. A Comissão não compreende de que modo a companhia financia as suas operações diárias e gere os seus prejuízos. A Comissão exprimiu dúvidas sobre se a companhia estava a pagar, integralmente e no prazo devido, as suas obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social ao Estado ou se beneficiava da tolerância do Estado nesta matéria.

(21) A Comissão salientou na decisão de início do procedimento que, não obstante a Olympic Airlines ter inaugurado as suas actividades, em Dezembro de 2003, com uma dívida reduzida ou nula ([3]), em 2004 já registava prejuízos de exploração no valor de 94,5 milhões de EUR, sobre um volume de negócios de 616,7 milhões de EUR, e um prejuízo líquido antes da dedução de impostos no valor de 87,1 milhões de EUR. Em 2005, a Olympic Airlines registou um prejuízo líquido de 123,7 milhões EUR ([4]), sobre rendimentos no valor de 643 milhões de EUR ([5]). Os meios de comunicação social noticiaram amplamente ([6]) que os prejuízos da companhia em 2006 seriam superiores a 120 milhões de EUR. Posto isto, e atendendo a que iniciou as suas actividades em Dezembro de 2003, a Olympic Airlines perdeu um montante total superior a 330 milhões de EUR nos três primeiros anos de funcionamento.

2.2.3. *Auxílio estatal à Olympic Airways Services SA e à Olympic Airlines SA sob a forma de protecção especial contra credores*

(22) Nos termos do artigo 22.º da Lei n.º 3404/05 ([7]), até 28 de Fevereiro de 2006 inclusive não pode ser intentada nenhuma acção judicial nem podem ser adoptadas medidas de execução

([1]) Ofício de 16 de Novembro de 2006.
([2]) Ofícios de 25 de Agosto de 2006 (ref. D (2006) 217009) e de 16 de Julho de 2007 TREN (ref. D (2007) 313288).
([3]) A totalidade da dívida a longo prazo manteve-se a cargo da Olympic Airlines e, das obrigações em matéria de impostos, segurança social e outras devidas ao Estado grego, apenas um mês foi transferido para a Olympic Airlines.
([4]) *Fonte:* Reuters, 20 de Dezembro de 2006.
([5]) Desde Dezembro de 2003 que a companhia parece não publicar auditorias das contas.
([6]) *Fonte:* Kathimerini, 21 de Setembro de 2007.
([7]) Regulação de questões relacionadas com os sectores universitário e tecnológico no âmbito do ensino superior e outras disposições (Jornal Oficial do Governo grego A 260).

▼B

individuais ou colectivas (incluindo medidas cautelares e acções inibitórias), na Grécia ou fora dela, contra a Olympic Airlines SA, a Olympic Airways — Services SA e a Olympic Aviation SA, os seus activos ou qualquer parte dos seus activos que seja necessária ou útil para tais activos; tais acções judiciais actualmente em curso e as eventuais consequências de tais medidas serão suspensas pelo período acima referido. O Estado grego fica isento destas restrições. O prazo de validade desta disposição foi prorrogado por três vezes, inicialmente até 31 de Outubro de 2006 ([1]), ulteriormente até 31 de Outubro de 2007 ([2]) e, finalmente, até 31 de Outubro de 2008.

(23) Esta disposição proibia efectivamente a execução de decisões, na Grécia ou fora dela, contra qualquer companhia do Olympic Group. O efeito desta lei é eximir unilateralmente estas companhias das obrigações que lhes foram impostas por um tribunal, impedindo os procedimentos destinados a executar tais obrigações e bloqueando a possibilidade de medidas cautelares.

(24) A Comissão concluiu que esta disposição confere, por conseguinte, à Olympic Airways e às restantes companhias do grupo um tratamento preferencial, proporcionando-lhes um tipo de protecção jurídica que não é concedida a outras companhias aéreas nacionais ou estrangeiras nem mesmo a qualquer outro operador económico. Qualquer outra companhia na Grécia que tentasse obter tal protecção contra credores deveria declarar falência.

2.3. **Apreciação inicial da Comissão**

2.3.1. *Existência de auxílio*

2.3.1.1. Dívidas da Olympic Airways Services ao fisco e à segurança social desde Dezembro de 2004

(25) Quando deu início ao processo de inquérito, a Comissão concluiu que a tolerância do Estado relativamente às dívidas ao fisco e à segurança social, acumuladas pela Olympic Airways Services desde Janeiro de 2005, equivalia claramente à concessão de recursos do Estado a uma empresa em concorrência com outras, constituindo um auxílio estatal.

2.3.1.2. Concessão de um auxílio estatal à Olympic Airlines desde 2005

(26) Quando deu início ao processo de inquérito, a Comissão concluiu que a pretensa redução dos pagamentos associados à locação de aeronaves e a inexecução de dívidas do Estado (incluindo obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social) a favor da Olympic Airlines, desde Maio de 2005, envolvem a concessão de recursos estatais a empresas específicas, em concorrência com outras, constituindo um auxílio estatal.

2.3.1.3. Auxílio estatal sob a forma de protecção especial contra credores

(27) A Comissão concluiu igualmente que a protecção especial contra credores concedida a ambas as companhias equivale a uma protecção em caso de falência. Neste contexto, segundo jurisprudência constante ([3]), nos casos em que o Estado-Membro instituiu a favor de uma empresa um regime que derroga as regras de direito

([1]) Artigo 28.º da Lei n.º 3446/2006 (Jornal Oficial do Governo grego A 49 de 10.3.2006).
([2]) Artigo 35.º(B) da Lei n.º 3492/2006 (Jornal Oficial do Governo grego A 210 de 5.10.2006).
([3]) Processo C-295/97, *Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA/International Factors Italia SpA (Ifitalia)*.

▼B

comum em matéria de falência, esse regime deve ser considerado um auxílio estatal, quando ficar demonstrado que essa empresa foi autorizada a prosseguir a actividade económica em circunstâncias em que tal não teria sucedido no quadro da aplicação das regras de direito comum em matéria de falência, ou caso tenha beneficiado de outras vantagens da parte do Estado.

2.3.2. *Compatibilidade do auxílio*

(28) Quando deu início ao inquérito relacionado com o financiamento público presumivelmente concedido à Olympic Airways Services sob a forma de tolerância das dívidas (incluindo ao fisco e à segurança social) e da protecção especial contra credores, a Comissão exprimiu sérias dúvidas relativamente ao facto de qualquer uma destas medidas poder ser declarada compatível com o mercado comum, uma vez que nenhuma das excepções à proibição geral de auxílios estatais parecia ser aplicável.

(29) De igual modo, no que respeita ao financiamento público presumivelmente concedido à Olympic Airlines sob a forma de tolerância das dívidas (incluindo ao fisco e à segurança social), redução dos pagamentos associados à locação de aeronaves e protecção especial contra credores, a Comissão exprimiu sérias dúvidas relativamente ao facto de qualquer uma destas medidas poder ser declarada compatível com o mercado comum, uma vez que nenhuma das excepções à proibição geral de auxílios estatais parece ser aplicável.

3. OBSERVAÇÕES DA GRÉCIA

(30) A República Helénica começou por salientar, nas suas observações, a importância de clarificar o período a que se refere o inquérito em curso. No que respeita à Olympic Airlines, considera-se que o procedimento teve início a partir de Dezembro de 2004 e, no que se refere à Olympic Airlines, a partir de Maio de 2005. A República Helénica discorda destas datas e indica, por exemplo, que o montante de 12 267 250 EUR (capital acrescido dos juros), mencionado na terceira linha do quadro, no ponto 138 da Decisão de 2005, se refere a uma dívida da Olympic Airways - Services SA, de 9 de Março de 2005, que era uma dívida às autoridades fiscais. Na opinião das autoridades gregas, o ponto de partida para o inquérito em curso da Comissão, nos termos do artigo 88.º, n.º 2, do Tratado CE, tem de ser a data em que foi publicada a Decisão de 2005 (14 de Setembro de 2005).

(31) Além disso, a República Helénica declarou que já havia recuperado o auxílio respeitante ao período mencionado na Decisão de 2005. Por ofício de 21 de Novembro de 2007, a República Helénica informou a Comissão de que havia aplicado integralmente a Decisão de 2005.

3.1. **Dívidas da Olympic Airways Services ao fisco e à segurança social desde Dezembro de 2004**

(32) No que se refere a este aspecto do auxílio, a República Helénica afirma que a companhia dispõe de uma prova da liquidação das suas obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social. Significa isto que, actualmente, o Estado grego não tem nenhuma dívida a receber da companhia e que esta deva liquidar imediatamente. A companhia não é obrigada a pagar às autoridades fiscais, de imediato, nenhuma dívida pendente pelo facto de ter

▼B

interposto recurso, com êxito, e ter obtido decisões dos tribunais nacionais competentes. A autoridade da aviação civil não tem dívidas a receber da Olympic Airways Services. Certas dívidas mais antigas da Olympic Airways Services ao fundo IKA (segurança social) estão a ser pagas em prestações mensais, nos termos de disposições de aplicação geral contidas na Lei n.º 3518/2006. Consequentemente, a Grécia nega uma «tolerância prolongada», por parte do Estado grego, relativamente ao alegado não-pagamento de dívidas.

(33) A República Helénica reconheceu que o atraso na publicação dos balanços por parte da companhia não está em consonância com as obrigações que lhe incumbem nos termos da legislação nacional. Porém, informou a Comissão de que já adoptou medidas adequadas para tratar deste assunto. O Conselho de Administração da Olympic Airways Services já tomou a decisão de nomear uma empresa de auditoria para actualizar as suas demonstrações financeiras. A companhia já elaborou projectos de balanços relativos ao período compreendido entre 2004 e 2006. Numa estimativa de balanço, a companhia deu uma ideia da sua situação financeira em 2007.

(34) Os projectos de balanços relativos ao período de 2004-2006 demonstram que a companhia apresentava um défice, com capital próprio no valor de […] (*) milhões no final de 2006, e possuía dívidas em matéria de impostos, direitos e segurança social no montante de 1 098 milhões de EUR. Porém, no final de 2007, a companhia havia reforçado significativamente o seu capital próprio, que actualmente ascende a […]* milhões. As suas dívidas em matéria de impostos, direitos e segurança social atingem actualmente […]* milhões.

(35) De acordo com as informações prestadas (com base em estimativas facultadas pela companhia), a repartição das dívidas ao Estado e aos prestadores de serviços de segurança social era a seguinte em 31.12.2007:

em milhões de EUR

	Dívidas da Olympic Airways Services	Montantes	Total
Dívidas à segurança social	Saldo de antigas dívidas ao fundo IKA, pago em prestações mensais	[…]*	
Dívidas à segurança social	Dívidas não vencidas da Olympic Airways Services relativas ao mês de Dezembro e subsídio de Natal (exigível até ao final de Fevereiro de 2008)	[…]*	
Dívidas à segurança social			[…]*
Impostos – direitos	Dívidas certificadas à repartição fiscal (FABE), suspensas na sequência de recurso interposto com êxito (auditorias fiscais até 30.4.2007)	[…]*	

(*) Informação confidencial.

▼B

em milhões de EUR

	Dívidas da Olympic Airways Services	Montantes	Total
	Estimativas de impostos e multas da Olympic Airways Services entre Maio e Dezembro de 2007	[…]*	
Impostos – direitos			[…]*
Total geral			[…]*

(36) No que respeita às dívidas à segurança social, a Olympic Airways Services pagou todas as suas dívidas ao fundo IKA, tendo adoptado disposições no sentido do reembolso de antigas dívidas até 31.10.2006 inclusive, em conformidade com a Lei n.º 3518/2006. Para efeitos fiscais, as avaliações das demonstrações financeiras respeitantes a 2007 mostram que a companhia possui obrigações em relação aos prestadores de serviços de segurança social cujo montante total corresponde ao valor do instrumento de reembolso da dívida em 31.12.2007, acrescido das contribuições relativas ao mês de Dezembro e do subsídio de Natal de 2007.

(37) No que se refere ao instrumento de reembolso de antigas dívidas da Olympic Airways Services ao fundo IKA e ao reembolso em prestações mensais, a República Helénica indicou que, nos termos da legislação comunitária e de jurisprudência estabelecida, o reembolso de dívidas ao Estado deve efectuar-se em conformidade com as regras da legislação nacional. Este princípio é conforme com o direito comunitário, se o enquadramento jurídico específico não introduzir nenhuma discriminação entre os devedores. A República Helénica cita igualmente, a este propósito, a Comunicação da Comissão sobre a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais às medidas que respeitam à fiscalidade directa das empresas ([1]), na qual a Comissão afirma que as medidas fiscais aplicáveis a todos os agentes económicos que operam no território de um Estado-Membro são, *a priori*, medidas gerais.

(38) No caso vertente, os procedimentos destinados à cobrança de antigas dívidas ao fundo IKA, previstos na legislação nacional, aplicam-se indiscriminadamente a todos os devedores, incluindo a Olympic Airways Services, em conformidade com o quadro legislativo geral que regula o pagamento de dívidas ao Estado. Consequentemente, na opinião da Grécia, não há especificidade e, por conseguinte, infracção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE.

(39) No que respeita às suas dívidas ao fisco, a Olympic Airways Services pagou todas as dívidas certificadas às repartições fiscais (FABE e FAEE), à excepção das dívidas relativamente às quais interpôs recurso, com êxito, junto dos tribunais gregos. Consequentemente, as suas únicas dívidas pendentes são aquelas que não se venceram e que são exigíveis nos termos da legislação nacional.

(40) A estimativa de balanço para 2007 mostra que a companhia possui obrigações em matéria de impostos e direitos que cobrem todos os montantes do referido quadro respeitantes ao ano de 2007. Globalmente, tais montantes (acrescidos de multas e

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

▼B

sobretaxas) ascendem a […]* milhões de EUR. A República Helénica afirma, todavia, que a companhia não está actualmente obrigada ao pagamento de nenhuma das dívidas supracitadas ao Estado grego, na medida em que interpôs recurso, com êxito, relativamente a estas questões.

(41) Por outro lado, a estimativa de balanço para 2007 contém uma estimativa da companhia sobre dívidas prováveis no valor de […]* milhões de EUR.

(42) A República Helénica solicita à Comissão, a este propósito, que estabeleça uma distinção entre a) as dívidas que são lançadas, para efeitos contabilísticos, nos registos da companhia e b) as dívidas que são actualmente exigíveis pelo Estado grego, em conformidade com as disposições de aplicação geral contidas na legislação nacional. No contexto do procedimento em curso, somente as últimas podem ser objecto de análise por parte da Comissão.

(43) Com base nas informações prestadas, a República Helénica considera que, no caso vertente, não se trata da transferência de recursos estatais, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, e muito menos de tratamento favorável da Olympic Airways Services.

3.2. **Auxílio estatal à Olympic Airlines a partir de 2005**

(44) No que se refere à sublocação de aeronaves pela Olympic Airways Services e pelo Estado grego à Olympic Airlines, as autoridades gregas afirmam que esta possuía capacidade financeira para concluir contratos de locação operacional directamente com os agentes do mercado e que nunca foi favorecida na celebração de contratos de locação operacional, na medida em que estes foram concluídos às actuais taxas de mercado e não envolveram nenhum auxílio estatal dissimulado.

(45) Além disso, ao seleccionar a Olympic Airlines, a Olympic Airways Services agiu do mesmo modo que qualquer investidor privado na mesma situação, na medida em que não só conseguiu diminuir os seus prejuízos mensais da melhor forma possível como garantiu que tais prejuízos fossem limitados ao longo do tempo, tendo em conta a intenção declarada da Olympic Airlines de renegociar e assumir o controlo das locações originais.

(46) A República Helénica gostaria de salientar igualmente que os pagamentos efectuados pela Olympic Airlines pelas sublocações operacionais não devem ser comparados com os pagamentos de locações financeiras, como, a seu ver, a Comissão fez erradamente. Trata-se, efectivamente, de tipos distintos de locação.

(47) No que se refere às dívidas da Olympic Airlines ao fisco e à segurança social, a República Helénica declara que não houve tolerância no tocante ao não-pagamento e que a Olympic Airlines pagou integralmente as suas dívidas à segurança social. No que respeita às suas dívidas ao fisco, o atraso de pagamento de apenas uma parte das suas dívidas fiscais ao Estado grego, por um prazo limitado desde a Decisão de 2005, não constitui uma «tolerância prolongada» por parte do Estado grego. De qualquer modo, o Estado grego declara que já adoptou todas as medidas necessárias

▼B

no âmbito da legislação nacional para certificar e, ulteriormente, cobrar a maior parte dos créditos em atraso da companhia. Acresce ainda que a companhia já apresentou um pedido de reembolso das suas dívidas fiscais certificadas, em 48 prestações, nos termos das regras de aplicação geral contidas na legislação nacional.

3.2.1. *Sublocação de aeronaves*

(48) A sublocação de aeronaves a um preço inferior ao valor dos pagamentos das locações originais não constitui um auxílio estatal, na medida em que não foi conferido tratamento que favoreça a Olympic Airlines e em que a companhia não obteve nenhum benefício que, de qualquer modo, não obteria tendo em conta as condições de mercado. As autoridades gregas argumentam que a Comissão nem sequer analisou o nível dos pagamentos de locações à luz do critério do investidor privado e utilizou uma metodologia defeituosa, baseada na diferença entre a locação original e a sublocação da aeronave, em vez de averiguar se a sublocação se realizou às taxas do mercado.

3.2.2. *Locações financeiras e locações operacionais*

(49) A República Helénica considera que a Comissão cometeu claramente um erro ao não estabelecer uma distinção entre locações financeiras e locações operacionais.

(50) Em primeiro lugar, a República Helénica indicou que, de todas as locações de aeronaves pela Olympic Airlines, quatro aeronaves A340-300 haviam sido objecto de sublocação a esta companhia pela Olympic Airways Services, que dispunha de tais aeronaves com base em locações financeiras. O Estado grego substituiu a Olympic Airways Services, nas referidas locações financeiras, a partir de Dezembro de 2004 (para o primeiro par de aeronaves) e a partir de Abril de 2005 (para o segundo par). Desde então, tais aeronaves foram objecto de sublocação à Olympic Airlines pelo Estado grego.

(51) A Grécia explica que uma locação financeira é uma locação no âmbito da qual os riscos e benefícios derivados da propriedade de um activo são efectivamente transferidos (o título pode ou não acabar por ser transferido). Na realidade, equivale a uma compra subordinada à condição de pagamento do preço em prestações. Por locação operacional entende-se qualquer locação distinta da financeira. Consequentemente, o pagamento da locação no contexto de uma locação financeira corresponde ao montante da prestação destinada ao reembolso do valor da aeronave, de modo que, no termo da locação, o locatário financeiro seja o proprietário da aeronave. O pagamento mensal da locação da aeronave aos locadores por parte do Estado grego cessará em 2011, uma vez que a aeronave passará então a ser propriedade plena deste.

(52) A decisão do Estado grego de obter a sublocação da aeronave a preços inferiores aos pagamentos da locação financeira efectuados no âmbito da locação original não equivale à concessão de um auxílio estatal à Olympic Airlines, na medida em que a) se justifica pela natureza distinta dos dois tipos de contratos e b) os pagamentos de locações efectuados no contexto de sublocações operacionais reflectem as taxas do mercado respeitantes a locações de aeronaves semelhantes no momento crítico da conclusão dos contratos.

(53) Consequentemente, é evidente que o montante do pagamento de uma locação no contexto de uma locação financeira é superior ao montante do pagamento de uma locação no âmbito de uma simples locação operacional, já que tal pagamento inclui igualmente

▼B

o reembolso gradual do valor da aeronave. Em contrapartida, a Olympic Airlines pagou ao Estado grego uma locação exclusivamente pela exploração da aeronave, sem que o contrato preveja a aquisição da propriedade no futuro.

(54) No que respeita às locações operacionais de aeronaves exploradas pela Olympic Airlines, a República Helénica informou a Comissão de que todas as sublocações de desse tipo entre a Olympic Airways Services e a Olympic Airlines cessaram, à excepção de uma (aeronave A300-600). Nalguns casos, foram renegociados e renovados (em diversas datas compreendidas entre 2005 e 2007) os contratos entre a Olympic Airlines e os locadores iniciais, sem a intervenção da Olympic Airways Services, com base nas actuais taxas de mercado.

(55) Mais concretamente, no caso de quatro locações de aeronaves DHC 8-102, quatro locações de aeronaves B-737-400, uma locação de uma aeronave B-737-300 e três locações de aeronaves B--717-200, em que o locatário tinha sido a Olympic Airways Services, a Olympic Airlines ocupa actualmente a posição de locatário na locação operacional original.

(56) Na opinião da Grécia, a decisão da Olympic Airways Services de obter receitas das aeronaves e de diminuir os seus prejuízos mediante a sublocação destas à Olympic Airlines justificava-se plenamente em termos comerciais e em conformidade com o critério do investidor privado. Por outro lado, ao assinar estas sublocações, a Olympic Airways Services libertou-se dos custos de protecção e manutenção das aeronaves e beneficiou dos serviços de assistência em escala e de manutenção que prestava à Olympic Airlines para estas aeronaves.

3.2.3. *Dívidas e situação financeira actual da Olympic Airlines*

(57) No período de 2004-2007, a Olympic Airlines registou um incremento dos rendimentos de cerca de 16,5 % e conseguiu reduzir os seus aumentos de custos (excluindo combustível) a 9,7 %.

(58) Nos termos do disposto na Lei n.º 2190/1920, a companhia é obrigada a concluir a preparação das suas demonstrações financeiras para 2007 até ao final de Abril de 2008. A Grécia facultou o quadro seguinte para explicar a situação financeira da Olympic Airlines.

RECEITAS - DESPESAS	2007 Estimativas	2006	2005	2004
RECEITAS TOTAIS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
COMBUSTÍVEL PARA AERONAVES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OUTRAS DESPESAS PROPORCIONAIS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
DESPESAS PROPORCIONAIS TOTAIS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTADOS ANTES DAS DESPESAS FIXAS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

RECEITAS - DESPESAS	2007 Estimativas	2006	2005	2004
PAGAMENTOS DE LOCAÇÕES DE AERONAVES	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OUTRAS DESPESAS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AMORTIZAÇÃO TOTAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTADOS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
OUTRAS DESPESAS FINANCEIRAS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
DESPESAS TOTAIS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTADO TRIBUTÁVEL E RUBRICAS EXTRAORDINÁRIAS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Conforme ilustrado no quadro, as receitas totais da Olympic Airlines em 2004 atingiram […]* milhões, ao passo que as despesas totais ascenderam a […]* antes da dedução de impostos, donde resulta que a companhia declarou prejuízos no valor de 87,1 milhões de EUR. A situação da companhia agravou-se nos anos seguintes. Em 2007, os seus prejuízos atingiam […]* milhões de EUR.

(60) Segundo as autoridades gregas, esta alteração da situação financeira da Olympic Airlines é, em larga medida, uma consequência da sua incapacidade jurídica para aumentar o capital social respectivo ([1]), imposta pelo accionista único (o Estado grego) e pelas complicações geradas por anteriores decisões no domínio dos auxílios estatais que tentaram incluir fundos privados na companhia.

(61) A companhia indicou que um défice de capital a longo prazo a havia forçado a aumentar significativamente os custos, nomeadamente relacionados com as locações de aeronaves, e que, por oposição às locações a longo prazo, as locações a curto prazo haviam contribuído de modo significativo para os seus resultados negativos. Acresce ainda que, devido ao défice de capital, se registaram atrasos significativos na introdução de inovações no processo de produção da companhia, de que resultou, por exemplo, um atraso na aplicação da venda de bilhetes em linha.

(62) Não obstante os factos que precedem, as autoridades gregas declaram que a companhia pagou periodicamente as suas dívidas aos regimes de segurança social, não possuindo dívidas para com o principal regime de segurança social, o fundo IKA.

([1]) Em contraste com o seu principal concorrente no mercado interno, a Aegean Airlines, que aumentou o seu capital social por diversas vezes.

▼B

(63) Actualmente, a companhia atrasou os pagamentos das suas dívidas a um certo número de credores. Mais concretamente, o total das suas dívidas (até 31.12.2007) à Olympic Airways Services (e à sua filial Olympic Aviation) ascenderam a […]*, ao aeroporto internacional de Atenas a […]* milhões e à Olympic Catering a […]* milhões.

(64) Actualmente, regista-se igualmente um certo atraso no pagamento de determinadas dívidas da companhia às autoridades fiscais e à autoridade da aviação civil. Segundo dados de que dispõe a República Helénica, em 7 de Fevereiro de 2008 as dívidas fiscais certificadas da Olympic Airways Services ascendiam a […]* milhões no período concluído em 31.12.2007. Desse montante, apenas se venceu actualmente o pagamento de […]* milhões.

(65) A companhia registou atraso nos pagamentos da locação de aeronaves ao Estado grego no valor total de […]* milhões. A companhia também não pagou ao Estado grego a verba de […]* milhões respeitante a reservas para a manutenção de aeronaves.

(66) A República Helénica indica que a questão da tolerância prolongada relativamente ao não-pagamento de dívidas da Olympic Airlines ao Estado grego foi levantada pela primeira vez na Decisão de 2005. Salienta que a Decisão de 2005 concluiu que, na sequência do inquérito realizado por peritos comunitários, a companhia havia cumprido as obrigações que lhe incumbem nesta matéria relativamente ao período em apreço (nomeadamente até Maio de 2005).

(67) Consequentemente, a República Helénica salienta que, ainda que subsistam actualmente algumas dívidas pendentes da Olympic Airlines ao Estado, o eventual atraso no seu pagamento diz apenas respeito a um curto lapso de tempo. Na opinião do Estado, este aspecto não é suficiente, por si só, para invocar uma tolerância prolongada do Estado grego à luz das condições estabelecidas na jurisprudência comunitária sobre esta matéria.

(68) De acordo com a jurisprudência, «o comportamento de um organismo público competente para recolher as contribuições de segurança social que tolera que as referidas contribuições sejam pagas com atraso confere à empresa que daí beneficia uma vantagem comercial apreciável, aliviando, a seu respeito, o encargo resultante da aplicação normal do regime da segurança social» ([1]).

(69) Porém, para que tal vantagem económica seja considerada um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, é necessário demonstrar igualmente que a empresa não teria obtido essa vantagem em condições normais de mercado, ou seja, é necessário ponderar se a organização que recebeu as contribuições agiu do mesmo modo que um credor privado agiria nas mesmas circunstâncias.

(70) Na opinião da Grécia, não é fácil aplicar este critério, na prática, na medida em que não existe um padrão de conduta para um credor privado. Mais concretamente, em função das perspectivas financeiras dos devedores e da sua viabilidade, um credor pode

([1]) Processo C-256/97, DM Transport, n.º 19, Colectânea 1999, p. I-3913.

▼B

decidir não agir ou, pelo contrário, servir-se de todos os instrumentos jurídicos ao seu dispor para cobrar as dívidas. Consequentemente, a Grécia considera que é necessário analisar se a autoridade pública tomou todas as medidas jurídicas ao seu dispor para cobrar a dívida e se o fez sem demora ([1]).

(71) No processo Magefesa ([2]), o tribunal decidiu que o não-pagamento de dívidas ao fisco e à segurança social durante diversos anos (mais de 8 anos) indicava que as autoridades não estavam a recorrer a todos os instrumentos legais para garantir o pagamento das dívidas.

(72) Do mesmo modo, no processo Lenzing ([3]), o TPI considerou que a) a tolerância do não-pagamento de contribuições para a segurança social por um período mínimo de 6 anos que permitiu a acumulação de dívidas, b) a tolerância do incumprimento do acordo de reembolso de dívidas que havia sido concluído e c) a conclusão de um novo acordo de reembolso de dívidas, embora as autoridades pudessem exigir o reembolso imediato do montante total das dívidas por violação das condições do acordo original — eventualmente mediante execução obrigatória —, não satisfaziam o critério do credor privado, equivalendo assim a um auxílio estatal.

(73) Por último, no processo Espanha/Comissão ([4]), o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias decidiu que, não obstante terem necessitado de três anos para concluir acordos de reestruturação da dívida com as empresas e terem anulado dois terços das dívidas, bem como celebrado acordos de reestruturação da dívida por um prazo de 10 anos, com um período de carência de dois anos, as autoridades espanholas agiram de acordo com o critério do credor privado e serviram-se de todos os instrumentos legais para cobrar as dívidas.

(74) À luz do que precede, a República Helénica considera que não houve, da sua parte, uma tolerância prolongada relativamente à cobrança de dívidas da Olympic Airlines.

3.3. **Auxílio estatal sob a forma de protecção especial contra credores**

(75) A República Helénica argumenta, na sua resposta, que as disposições jurídicas em causa não conduzem a uma supressão dos direitos dos credores da Olympic Airways e da Olympic Airlines em matéria de execução das suas dívidas nos termos da legislação nacional, mas simplesmente a uma suspensão desses direitos, e esta jurisprudência nacional foi considerada compatível com o ordenamento interno (e, designadamente, com a Constituição). Salienta igualmente que o Estado (incluindo todos os serviços estatais que podem conceder vantagens sob a forma de recursos do Estado) é expressamente excluído do âmbito da referida protecção contra credores. Consequentemente, a seu ver, não pode haver auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE. Apenas haveria auxílio estatal se o Estado grego tivesse garantido o pagamento de dívidas da Olympic Airways Services e/ou da Olympic Airlines a credores ou se tivesse efectuado pagamentos a fornecedores e/ou credores em nome destas companhias.

([1]) Processo C-480/98, *Espanha/Comissão* (Magefesa), Colectânea 2000, p. I-8717, e processo C-276/02, *Espanha/Comissão,* Colectânea 2004, p. 1-8091.
([2]) Ver nota de rodapé 23.
([3]) Processo T-36/99, *Lenzing AG/Comissão,* n.os 131, 136, 138 e 146, Colectânea 2004, p. II-3597.
([4]) Processo C-276/02, *Espanha/Comissão.*

▼B

(76) A República Helénica não discorda de que estas disposições específicas se referem concretamente à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines. Porém, a especificidade de tais disposições, em si mesma, não é suficiente para constituir uma infracção ao artigo 87.º do Tratado CE, na medida em que o artigo 22.º da Lei n.º 3404/2005 não confere nenhuma vantagem económica.

(77) Na opinião da Grécia, para haver auxílio estatal nos termos do artigo 87.º do Tratado CE é fundamental que sejam efectivamente transferidos recursos do Estado ([1]). A protecção contra credores concedida à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines no período compreendido entre 17 de Outubro de 2005 e 28 de Fevereiro de 2006 e, ulteriormente, mediante prorrogação do prazo original até 31 de Outubro de 2006, 31 de Outubro de 2007 e, por último, 31 de Outubro de 2008 refere-se apenas a dívidas a credores privados.

(78) A fundamentação para a exclusão do Estado grego do âmbito desta disposição residia precisamente na garantia do cumprimento dos requisitos do direito comunitário em matéria de auxílios estatais, conforme indicado no relatório explicativo que acompanha a legislação.

(79) A República Helénica salientaria que o único caso em que se trataria de um auxílio estatal sob a forma de protecção especial concedida contra credores privados seria aquele em que o Estado grego tivesse garantido o pagamento de dívidas da Olympic Airways Services e da Olympic Airlines aos credores respectivos ou efectuado pagamentos em nome das companhias aos fornecedores e/ou credores respectivos.

4. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

4.1. Olympic Airlines SA

(80) As observações da Olympic Airlines foram plenamente conformes com a resposta dada pela República Helénica em 11 de Fevereiro de 2008.

(81) No que respeita à sublocação de aeronaves do Estado grego e da Olympic Airways, a Olympic Airlines é de opinião de que a Olympic Airways e o Estado grego agiram em absoluta conformidade com o critério do investidor privado, não tendo favorecido a Olympic Airlines. Acrescenta ainda que os pagamentos de locações efectuados pela Olympic Airlines à Olympic Airways e ao Estado grego são, em termos gerais, conformes com as actuais taxas de mercado.

(82) A Olympic Airlines aludiu igualmente à diferença que deve ser estabelecida entre uma locação financeira e uma locação operacional.

Locações financeiras

(83) A opção tomada pelo Estado grego de obter a sublocação das aeronaves a preços inferiores aos das locações financeiras pagas no âmbito da locação original não equivale necessariamente à concessão de um auxílio ilegal à Olympic Airlines. Em primeiro lugar, a diferença no nível dos pagamentos de locações justifica-se pela natureza distinta dos dois tipos de locação e, em segundo lugar, pelo facto de os pagamentos de locações efectuados no contexto de locações operacionais reflectirem as taxas do mercado correspondentes à locação de aeronaves semelhantes no momento crítico em que os contratos de locação foram concluídos.

([1]) Processo C-248/84, *Alemanha/Comissão,* n.º 17, Colectânea 1987, p. 4013.

▼B

(84) Em termos simples, o locatário financeiro adquire o direito de esperar obter a propriedade da aeronave no termo da locação financeira, o que não aconteceria no caso de uma locação operacional. Consequentemente, o pagamento da locação no âmbito de uma locação financeira corresponde ao montante da prestação destinada ao reembolso do valor da aeronave, de modo que, no termo da locação, o locatário financeiro seja o proprietário da aeronave. No caso vertente, o pagamento mensal da locação da aeronave aos locadores por parte do Estado grego cessará em 2011, uma vez que a aeronave passará então a ser propriedade plena deste.

Locações operacionais

(85) A Olympic Airlines assinalou que todas as sublocações operacionais de aeronaves da Olympic Airways cessaram actualmente.

(86) Conforme mencionado anteriormente, os contratos de locação operacional entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines, durante o período em que estiveram em vigor (até esta última ter substituído a primeira nas locações originais), foram concluídos às actuais taxas de mercado. Consequentemente, não houve auxílio estatal dissimulado. A Olympic Airlines confirmou que não fora favorecida no contexto das referidas sublocações operacionais, na medida em que o pagamento das locações aprovado no momento em que os contratos foram concluídos (11.12.2003) reflectia a taxa do mercado, conforme permite ilustrar o relatório da Aviation Economics. Consequentemente, a Olympic Airlines concluiu directamente os contratos de locação com os locadores originais (nalguns casos em 2005 e noutros em 2007) às actuais taxas de mercado.

(87) Por outro lado, o único contrato de locação operacional que foi concluído entre a Olympic Airways e a Olympic Airlines em 2003 e que permaneceu em vigor até há poucos dias, respeitante a uma aeronave A 300-600, foi-o – à semelhança de todos os outros contratos – às actuais taxas de mercado. Este contrato já cessou.

(88) A decisão da Olympic Airways de obter a sublocação da referida aeronave junto da Olympic Airlines era imposta pelas circunstâncias e estava em conformidade com o comportamento de qualquer investidor privado na mesma situação. Se não tivesse tomado tal decisão, a Olympic Airways teria sido obrigada a pagar quantias avultadas de reembolso ao locador da aeronave, que não teria podido continuar a utilizar pelo facto de os serviços de transportadora aérea terem sido suprimidos dos seus objectivos comerciais em Dezembro de 2003.

(89) É conveniente salientar que, no contexto do contrato de locação concluído com os locadores iniciais, os pagamentos das locações continuavam a ser obrigatórios, independentemente de as aeronaves serem utilizadas para voos efectuados pela Olympic Airways. Tendo em conta estas circunstâncias, a decisão da Olympic Airways de obter receitas das aeronaves e de diminuir os seus prejuízos mediante a sublocação destas à Olympic Airlines justificava-se plenamente em termos comerciais e em conformidade com o critério do investidor privado. Por outro lado, ao concluir estes contratros de sublocação, a Olympic Airways libertou-se dos custos de protecção e manutenção das aeronaves e beneficiou dos serviços de assistência em escala e de manutenção prestados à Olympic Airlines para estas aeronaves.

▼B

(90) No que respeita às dívidas e à situação financeira actual da Olympic Airlines, a companhia confirmou a informação já prestada pela República Helénica.

(91) No que se refere ao alegado auxílio estatal concedido à Olympic Airlines sob a forma de protecção especial contra credores, a companhia é de opinião de que o artigo 22.º da Lei n.º 3404/2005 não confere nenhum benefício financeiro à Olympic Airlines.

(92) Em conclusão, a Olympic Airlines considera que, após a tomada em consideração destas observações, a Comissão deixará de alimentar dúvidas em relação às questões em apreço.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) As observações recebidas da Olympic Airways Services aludiram, essencialmente, aos procedimentos do grupo de arbitragem e aos pagamentos por este efectuados. Estes aspectos encontram-se excluídos do âmbito de aplicação da presente decisão ([1]). Na medida em que diziam respeito às restantes questões abrangidas pela presente decisão, estes revelaram-se plenamente conformes com as observações recebidas da Olympic Airlines e com a resposta dada pela República Helénica em 11 de Fevereiro de 2008.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) A Aegean Airlines é uma concorrente da Olympic Airlines. Nas suas observações, fez questão, nomeadamente, de abordar o tema dos pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem. A Aegean Airlines salientou igualmente que, com 35 milhões de passageiros no mercado grego da aviação e mais de 150 aeronaves em funcionamento, a Olympic Airlines cobre 17 % do mercado, pelo que não constitui uma parte «essencial» deste. O que a Aegean Airlines considera necessário no mercado grego da aviação é uma regulamentação equitativa, igualdade de tratamento e ausência de subsídios, custos ou direitos especiais para um operador do mercado.

4.4. **HATTA**

(95) A Hellenic Association of Travel and Tourism Agencies (HATTA, Associação Helénica de Agências de Viagens e Turismo) representa mais de 1 500 agências de viagens e operadores turísticos gregos e exprime grandes preocupações sobre o futuro da Olympic Airlines e o impacto que esta pode exercer no sector do turismo grego.

(96) A HATTA é de opinião de que a Olympic Airlines deveria tornar-se uma companhia de propriedade e gestão privadas, operando em condições equivalentes às de outras transportadoras nacionais e comunitárias. A HATTA fez questão, igualmente, de salientar a intensidade do impacto da eventual falência da Olympic Airlines na economia grega; na sua opinião, este aspecto transforma este caso muito mais numa questão política do que num procedimento jurídico.

(97) Uma vez que o turismo representa 18 % do PIB grego, a HATTA considera que, se a Olympic Airlines viesse a desaparecer, não haveria interesse comercial em substituir todos os voos perdidos. O que está em causa não é apenas o futuro de uma empresa pública, mas o futuro e a estabilidade de um sector de que depende em larga medida a economia grega.

([1]) Ver considerando 8 *supra*.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) A Ryanair afirma que, actualmente, não explora ligações com destino e partida da Grécia, embora voe para destinos turísticos menos populares para os passageiros da Europa Ocidental, nomeadamente Riga na Letónia, Kaunas na Lituânia e Constanta na Roménia. A sua ausência no mercado grego deve-se, no seu entender, à manutenção artificial da Olympic Airlines e da Olympic Airways Services mediante auxílios estatais. Caso tais auxílios desaparecessem, a Ryanair estaria em muito melhores condições para se tornar, com a frota de aeronaves de que dispõe, uma concorrente da Olympic Airlines numa série de ligações nacionais e internacionais com destino e partida da Grécia. Consequentemente, a Ryanair declara não só que é parte interessada como que a sua posição no mercado é substancialmente afectada pelos auxílios estatais concedidos a favor da Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Na opinião da Ryanair, o procedimento de inquérito a que se refere o artigo 88.º, n.º 2, do Tratado CE, deveria ter sido iniciado mais cedo e deve ser concluído sem demora, muito antes do prazo de 18 meses. A Ryanair salienta as inúmeras medidas adoptadas pela Comissão em matéria de auxílios estatais, desde 1994, no que respeita à Olympic Airways. A Ryanair afirma que, embora, superficialmente, estas diversas medidas e procedimentos de inquérito se refiram a distintas formas e casos de auxílios estatais, todas as medidas de auxílio estão interligadas. Estas demonstram um esforço sistemático, e até agora muito bem sucedido, por parte das autoridades gregas no sentido de atrasarem todo o processo mediante uma reformulação constante de auxílios anteriores e correntes, sob novas formas —, e de contestarem, em seguida, através de todos os meios disponíveis, que estas medidas constituam auxílios estatais ilegais. O relato da Comissão evidencia igualmente as relações estreitas entre diversas formas de auxílios estatais concedidos através de diversos meios ao longo de muitos anos.

(100) Na opinião da Ryanair, se tivermos em conta a experiência passada, as informações financeiras pormenorizadas exigidas pela Comissão serão incompletas e/ou chegarão com atraso; a Comissão acabará por adoptar uma decisão negativa exigindo uma recuperação e as autoridades gregas interporão recurso ou ignorarão tal decisão; no momento em que os tribunais comunitários defenderem a posição da Comissão e considerarem que a Grécia violou as obrigações que lhe incumbem, uma parte ou a totalidade dos auxílios estatais em causa ter-se-ão transformado em novas formas de apoio ilegal à Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) A Ryanair afirma que a Comissão pode e deve acelerar o processo de forma significativa. Na sua opinião, seria escandaloso que o inquérito formal acabado de iniciar pela Comissão esgotasse ou mesmo excedesse o prazo de 18 meses previsto no artigo 7.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE [1] (a seguir designado Regulamento Processual). Um tal formalismo contribuiria apenas para recompensar as estratégias dilatórias das autoridades gregas, constituindo um precedente que outros poderiam invocar. As informações prestadas sobre o montante do auxílio são incompletas, na medida em que elementos fundamentais descritos pelas autoridades gregas como «confidenciais» não foram devidamente divulgados.

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

▼B

(102) No entender da Ryanair, não se justifica tratar como confidenciais determinadas informações relativas aos montantes dos auxílios e às modalidades de cálculo destes. A sua divulgação não concederia nenhuma vantagem a concorrentes ou outras partes, mas contribuiria para responder ao convite da Comissão com argumentos mais concretos, facultar dados comparativos e revelar falhas nas maquinações da Olympic Airlines/Olympic Airways Services que possam escapar à análise da Comissão.

(103) No que respeita à tolerância das dívidas ao fisco e à segurança social desde Dezembro de 2004, a Ryanair afirma que os valores indicativos para os prejuízos da Olympic Airways Services salientam a gravidade da questão.

(104) No que se refere à protecção especial contra credores, a Ryanair insta a Comissão a esclarecer especificamente os direitos de compensação que os privados obterão desta violação das regras relativas aos auxílios estatais.

5. OBSERVAÇÕES DA GRÉCIA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

(105) A República Helénica declarou-se plenamente de acordo com as observações feitas pela Olympic Airways Services, pela Olympic Airlines e pela HATTA. Porém, a República Helénica contesta as observações formuladas pela Aegean Airlines e pela Ryanair que, no seu entender, não acrescentam, substancialmente, informações novas ou fundamentais e/ou documentação ao inquérito.

(106) No que se refere às observações da Aegean Airlines, a República Helénica salienta que a Aegean Airlines tem sido particularmente bem sucedida no mercado grego nos últimos dez anos e que este êxito reverte, em última instância, a favor do consumidor final — o passageiro —, demonstrando deste modo as vantagens da concorrência. A existência de concorrência no sector dos transportes aéreos constitui a posição e o objectivo principais do Governo grego.

(107) As autoridades gregas salientam o que consideram uma contradição nas observações da Aegean Airlines, que apresenta a sua principal concorrente — a Olympic Airlines —, por um lado, como uma empresa que exerce uma actividade significativa, mas, por outro, como passível de substituição. Na opinião da República Helénica, esta apreciação baseia-se no facto de a Olympic Airways ter, supostamente, uma pequena percentagem do total das transferências de passageiros para/de aeroportos gregos. As autoridades gregas contestam esta apreciação.

(108) O objectivo principal do Governo grego consiste em garantir a liberdade de serviços de transportes aéreos para as ilhas e as zonas remotas da Grécia, recorrendo, se necessário, a disposições especiais em matéria de prestação de serviços públicos. As autoridades gregas afirmam que, até à data, a Aegean não participou em nenhum concurso da autoridade da aviação civil para a prestação de serviços públicos.

(109) As autoridades gregas discordam das referências da Aegian Airlines ao «Olympic Airways Group», as quais, na opinião do Estado, são incorrectas, na medida em que a Olympic Airways Services não participa no capital social nem na gestão da Olympic Airlines, para além de não controlar as decisões da assembleia geral desta, nem ter poderes para designar os membros do seu

▼B

conselho de administração. Concretamente, as duas companhias não constituem uma unidade financeira conjunta, na medida em que uma companhia não influencia a política financeira da outra, nem existe um interesse comum entre ambas; pelo contrário, as suas relações comerciais regem-se estritamente pelas condições do mercado.

(110) No que respeita à situação financeira da Olympic Airways, a República Helénica observa que a Aegean Airlines não apresentou nenhuma informação que demonstre que a actividade diária da Olympic Airways depende de auxílios estatais.

(111) Na opinião da República Helénica, a Ryanair não pode ser considerada «parte interessada» neste processo. Esta companhia não efectua voos com destino e/ou partida da Grécia, pelo que não é possível sustentar que é afectada, de algum modo, pela pretensa concessão de auxílios estatais à Olympic Airlines e à Olympic Airways.

(112) No entender na Grécia, as alegações da Ryanair, segundo as quais esta não efectua voos com destino e/ou partida da Grécia devido à vantagem concorrencial concedida a longo prazo à Olympic Airways e à Olympic Airlines pelo Governo grego, não são confirmadas pelos factos. As autoridades gregas assinalam que outras companhias aéreas de baixo custo operam no mercado grego, como por exemplo a «Easy Jet», a «Aer Lingus», a «Air Berlin», a «Sky Europe», a «Germanwings» e a «Virgin Express». A «Easy Jet» ([1]) e a «Germanwings» ([2]) efectuam voos diários com destino e partida do aeroporto internacional de Atenas, mantendo igualmente ligações com outros importantes aeroportos gregos. De igual modo, a «Air Berlin» efectua voos para um total de quinze aeroportos do país ([3]), com voos diários (mais de um) com destino e partida do aeroporto internacional de Atenas.

(113) Por outro lado, não existe qualquer obstáculo à entrada da Ryanair no mercado grego, decorrente de pretensas vantagens a favor da Olympic Airlines, uma vez que ambas as companhias prestam os seus serviços com base em dois modelos comerciais inteiramente diferentes. Conforme demonstra a entrada no mercado grego das companhias aéreas de baixo custo supracitadas, a actividade da Olympic Airlines e da Aegean não impediria nem influenciaria a entrada da Ryanair e também não está em causa o número restrito de faixas horárias nos aeroportos gregos.

(114) Por conseguinte, as autoridades gregas estranham que a Ryanair reclame ser incapaz de efectuar voos no mercado grego devido à pretensa distorção da concorrência, quando todas as transportadoras supracitadas, muitas das quais de menor dimensão e com custos mais elevados do que a Ryanair, o têm feito com êxito.

(115) A República Helénica resume os principais pontos de vista das companhias supracitadas do seguinte modo:

5.1. **No que respeita às dívidas ao fisco e à segurança social da Olympic Airways Services**

(116) Em 11 de Fevereiro de 2008, já haviam sido elaborados os registos actualizados da fiscalidade e dos seguros da Olympic Airways Services. No tocante às dívidas mais antigas da Olympic Airways ao Instituto da Segurança Social, foi efectuado um

([1]) A EasyJet efectua ligações com Atenas, Corfu, Míconos, Rodes, Heráclion e Salonica (ver http://www.easyjet.com).

([2]) A Germanwings efectua ligações com Atenas, Corfu, Kavala, Míconos, Rodes, Heráclion e Salonica (ver http://www.aia.gr).

([3]) A Air Berlin efectua ligações com Atenas, Corfu, Kavala, Míconos, Rodes, Heráclion, Salonica, Volo, Preveza, Zante, Santorin, Cós, Samos, Cárpatos e Lesbos (ver http//www.aia.gr).

▼B

ajustamento para liquidar estas dívidas em prestações mensais, em conformidade com as disposições gerais da Lei n.º 3518/2006, aplicável a todas as companhias e pessoas singulares gregas ([1]).

(117) Consequentemente, na opinião da Grécia não pode haver «tolerância» e, muito menos, «tolerância perpétua» por parte do Governo grego relativamente ao não-pagamento das dívidas da Olympic Airways.

5.2. **No que respeita aos alegados auxílios estatais à Olympic Airlines**

5.2.1. *Auxílios estatais sob a forma de sublocações de aeronaves*

(118) A Grécia concorda com a declaração feita pela Olympic Airlines, segundo a qual esta dispunha da capacidade financeira para concluir contratos de locação operacional directamente com o mercado. Isto é verdade, na medida em que, imediatamente após o termo de cada contrato de locação operacional, alguns dos locadores iniciais nos contratos principais concluíram contratos directamente com a Olympic Airlines às actuais taxas de mercado, sem a intervenção da Olympic Airways.

(119) Por sua vez, a Olympic Airways, ao seleccionar a Olympic Airlines, agiu como qualquer outro investidor privado na mesma situação. Por um lado, conseguiu reduzir os prejuízos mensais da melhor forma possível e, por outro, garantiu que os prejuízos em causa fossem limitados no tempo, tendo em conta a intenção declarada da Olympic Airlines de renegociar e participar nos principais contratos de locação.

(120) A Olympic Airlines não foi favorecida pelo Governo grego, nem sequer no caso da sublocação de quatro locações financeiras de aeronaves Airbus A340-300, na medida em que estes contratos foram celebrados ao preço do mercado. Neste contexto, é conveniente assinalar que as taxas de locação pagas pela Olympic Airlines por acordos de locação operacional apenas podem ser comparadas com as respectivas taxas de locação operacional no mercado durante o mesmo período, e não com as taxas de locação financeira, como a Comissão o fez erradamente.

5.2.2. *Auxílios estatais sob a forma de dívidas da Olympic Airlines ao fisco e à segurança social*

(121) A República Helénica observa que não há «tolerância perpétua» relativamente aos pagamentos em atraso desta companhia.

5.3. **No que respeita à protecção especial contra credores**

(122) As disposições da Lei n.º 3404/05 implicam uma suspensão, e não uma eliminação, dos direitos dos credores da Olympic Airways e da Olympic Airlines relativamente à execução das suas dívidas. Esta suspensão é compatível com a legislação grega.

(123) A protecção contra credores concedida à Olympic Airlines e à Olympic Airways diz apenas respeito a dívidas a privados, e não a dívidas ao Estado, nomeadamente o Estado grego. Consequentemente, não pode tratar-se de auxílios estatais na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE.

([1]) As disposições da Lei n.º 3518/2006 foram incluídas na resposta da República Helénica de 11 de Fevereiro de 2008, ponto 75.

▼B

6. RESULTADOS DO ESTUDO REALIZADO POR PERITOS A PEDIDO DA COMISSÃO

(124) Antes de a Comissão poder encetar uma apreciação das questões suscitadas no início do procedimento e das informações facultadas pela Grécia e por terceiros, foi necessário analisar a actual situação económica e financeira da Olympic Airways Services e da Olympic Airlines.

(125) Para este efeito, a Comissão contratou os serviços de um perito independente (Moore Stephens) para efectuar um estudo do financiamento e das operações de ambas as companhias, a fim de determinar o que se passou desde a Decisão de 2005 da Comissão.

(126) A Moore Stephens (a seguir designada «os peritos») realizou o seu estudo em Atenas, entre 1 e 15 de Julho de 2008. Para o fazer, contou com a participação das autoridades helénicas, da Olympic Airways Services e da Olympic Airlines, bem como dos seus consultores.

6.1. No que respeita às dívidas da Olympic Airways Services ao fisco e à segurança social

(127) No que se refere à tolerância fiscal (incluindo sobretaxas e multas), Moore Stephens determinou (com base numa avaliação do passivo total efectuada pelas autoridades fiscais e facultada em 17 de Junho de 2008) que o montante devido pela Olympic Airways Services é de […]* milhões de EUR. Os saldos em 31 de Maio de 2008 correspondem aos saldos acumulados nesta data, os quais, salvo indicação em contrário, incluem as verbas cuja origem é anterior a 31 de Dezembro de 2004. O valor deste passivo obtém-se deduzindo […]* milhões de EUR com base nos pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem (ou seja, […]* milhões de EUR – […]* milhões de EUR). O passivo inclui:

— Imposto sobre o rendimento em atraso, IVA, imposto de selo e retenções na fonte ([1]); taxa aplicável aos passageiros para o desenvolvimento aeroportuário (Spatosimo);

— Taxas de estacionamento aeroportuário e de assistência em aeroportos distintos do aeroporto internacional de Atenas (AIA);

— Reembolsos de empréstimos ao ABN, efectuados pelo Estado grego em nome da Olympic Airways Services.

(128) A Moore Stephens salienta que este montante foi objecto de recurso judicial por parte da Olympic Airways Services. O tribunal adoptou uma decisão de suspensão da dívida, na pendência de uma sentença definitiva. A suspensão constitui uma aplicação do quadro jurídico geral sobre pedidos de medidas provisórias, que pode ser invocado por qualquer pessoa singular ou empresa em litígio com o Estado grego. O montante compensado a título do pagamento efectuado mediante decisão tomada por um grupo de arbitragem representou a parte do saldo total que não foi objecto de litígio por parte da Olympic Airways Services.

(129) As sobretaxas incluídas no montante de […]* milhões de EUR dizem respeito ao período concluído em Junho de 2008.

(130) As actuais retenções na fonte (essencialmente imposto sobre o rendimento dos assalariados) relativas ao período compreendido entre Maio de 2007 e Maio de 2008 ascendem a cerca de […]* milhões de EUR, ao passo que as actuais retenções na fonte

([1]) Incluem as retenções na fonte distintas das devidas relativamente aos períodos mencionados no quadro abaixo.

▼B

(imposto sobre o rendimento dos assalariados) respeitantes a pessoal destacado junto da Olympic Aviation pelo período compreendido entre Dezembro de 2006 e Maio de 2008 ascendem a cerca de […]* milhões de EUR.

(131) No que respeita à tolerância relativamente às contribuições para a segurança social, estas ascendem a cerca de […]* milhões de EUR no período concluído em Outubro de 2006, atendendo ao pagamento de […]* milhões de EUR pelo Estado grego em Setembro de 2007 por conta de fundos recebidos na sequência de pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem. A verba de […]* milhões de EUR (incluindo sobretaxas e multas) é o que resta (em Julho de 2008) pagar pela Olympic Airways Services em prestações futuras, em conformidade com o quadro geral da Lei n.º 3518/2006. A administração da segurança social (IKA) aceitou um depósito de […]* milhões de EUR da Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Foram igualmente assinaladas outras dívidas à segurança social para o período compreendido entre Novembro de 2006 e Maio de 2008, no valor de […]* milhões de EUR, no que respeita à Olympic Airways Services, e no valor de […]* milhões de EUR, no que respeita a pessoal destacado junto da Olympic Aviation.

(135) Não obstante o que precede, a Comissão salienta que a Olympic Airways Services obteve confirmação por parte da IKA de que o pagamento do seu passivo não se encontrava em atraso. As conclusões da Moore Stephens podem resumir-se do seguinte modo:

em milhões de EUR

	Saldo
Avaliação do passivo total por parte das autoridades fiscais, facultada em 17 de Junho de 2008 (suspenso)	[…]*
Actuais retenções na fonte, Maio de 2007-Maio de 2008 (essencialmente imposto sobre o rendimento dos assalariados)	[…]*
Actuais retenções na fonte, Dezembro de 2006-Maio de 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Dívida à segurança social até Outubro de 2006	[…]*
Dívidas à segurança social, Novembro de 2006-Maio de 2008	[…]*
Dívidas à segurança social, Novembro de 2006-Maio de 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Dívidas da Olympic Airways Services ao Estado em Junho de 2008 (excluindo dívidas suspensas)	[…]*
Dívidas totais da Olympic Airways Services ao Estado em Junho de 2008	[…]*

(136) A Moore Stephens conclui que, uma vez que a Olympic Airways Services contou com cerca de […]* provenientes de pagamentos efectuados mediante decisões tomadas por um grupo de arbitragem para satisfazer, parcialmente, as suas obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social (pagamento de […]* milhões de EUR às autoridades fiscais e de […]* milhões de EUR à IKA), se a Comissão deduzisse que a tolerância continuada do

▼B

Estado relativamente à Olympic Airways Services, desde 2005, constituía um auxílio estatal, a Olympic Airways Services não estaria em condições de reembolsar tal auxílio estatal com base nos seus resultados de exploração e na sua posição financeira actuais.

6.2. **No que respeita aos alegados auxílios estatais à Olympic Airlines**

6.2.1. *Auxílio estatal sob a forma de sublocações de aeronaves*

(137) A Moore Stephens assinalou um montante de […]* milhões de EUR em atraso ao Estado grego respeitante a locações de aeronaves, salientando que a verba em causa era, em 31 de Maio de 2005, de […]* EUR, o que significa que, durante o período abrangido pela presente decisão, a Olympic Airlines acumulou uma dívida de […]* milhões de EUR ao Estado relativa a locações de aeronaves. A verba exigível é de aproximadamente […]* milhões de EUR por mês no que respeita a […]* e de […]* milhões de EUR por mês no que respeita às reservas para manutenção. Foram pagos aproximadamente […]* milhões de EUR no período de 36 meses, o que corresponde a cerca de 6 meses de pagamentos. Não foram efectuados pagamentos em 2007 nem em 2008.

6.2.2. *Auxílio estatal sob a forma de dívidas da Olympic Airlines ao fisco e à segurança social*

(138) A verba em atraso respeitante à taxa aplicável aos passageiros para o desenvolvimento aeroportuário (Spatosimo), avaliada pelas autoridades fiscais, ascende a […]* milhões de EUR. O total exigível em 31 de Maio de 2008 era de […]* milhões de EUR. Desta verba, […]* milhões de EUR são exigíveis em prestações mensais, até 2012, e não foram considerados em atraso de pagamento. Do saldo remanescente de […]* milhões de EUR, […]* milhões de EUR são objecto de um recurso judicial por parte da Olympic Airlines. O tribunal adoptou uma decisão de suspensão desta parte da dívida, na pendência de uma sentença definitiva.

(139) A Moore Stephens identificou uma verba de […]* EUR em atraso de pagamento à Olympic Airways Services e à Olympic Aviation por serviços recebidos no quadro de diversos contratos de assistência em escala e de manutenção.

(140) Foi igualmente identificado mais um montante de […]* milhões de EUR respeitante a taxas de aterragem e de estacionamento, exigível pela autoridade da aviação civil helénica.

em milhões de EUR

		Saldo
Verba em atraso respeitante a locações de aeronaves	[…]*	[…]*
Pagamentos de locações em dívida	[…]*	[…]*
Reserva para manutenção em dívida	[…]*	[…]*
Pagamento de juros sobre a locação e a reserva para manutenção	[…]*	[…]*
Diferença entre locações originais e sublocações	[…]*	[…]*
Spatosimo (taxa aplicável aos passageiros para o desenvolvimento aeroportuário — total em dívida de 98 milhões de EUR, dos quais 59,9 milhões de EUR sujeitos a suspensão judicial)	[…]*	[…]*
Montante em atraso a outras entidades	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Taxas de aterragem e de estacionamento (à excepção do AIA)	[…]*	[…]*

▼B

em milhões de EUR

		Saldo
Dívidas da Olympic Airlines ao Estado em Junho de 2008 (excluindo dívidas suspensas)	[…]*	[…]*
Total estimado das dívidas da Olympic Airlines ao Estado em Junho de 2008	[…]*	[…]*

6.3. **No que respeita à protecção especial contra credores**

(141) A Moore Stephens confirmou que a protecção especial contra credores foi prorrogada até 31 de Outubro de 2008, nos termos do artigo 21.º da Lei n.º 3607/2007.

7. APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO

7.1. Base jurídica para apreciação do auxílio

(142) Por força do artigo 87.º, n.º, do Tratado CE, «são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».

(143) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem directa ou indirecta, financiada através de recursos estatais, concedida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido conferidos.

(144) Os critérios previstos no artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, são cumulativos. Consequentemente, para determinar se as medidas notificadas constituem um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado CE, devem ser preenchidas todas as condições abaixo indicadas. Concretamente, o apoio financeiro:

— é concedido pelo Estado ou provém de recursos estatais,

— favorece certas empresas ou certas produções,

— falseia ou ameaça falsear a concorrência e

— afecta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(145) A presente decisão refere-se apenas a auxílios concedidos após o período considerado na Decisão de 2005.

7.2. Existência de auxílio

(146) A Comissão efectuou uma análise atenta e aprofundada das observações recebidas durante o início do procedimento, bem como das observações formuladas pela Grécia e contidas no estudo realizado por peritos sobre as contas e as operações da Olympic Airways Services e da Olympic Airlines. Neste contexto, decidiu realizar a sua avaliação sobre a existência de auxílio tendo em conta três aspectos principais, a saber:

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airways Services sob a forma de tolerância das suas dívidas ao fisco e à segurança social desde Dezembro de 2004 ([1]);

([1]) Ver nota de rodapé 5.

▼B

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airlines sob a forma de pagamentos da locação de aeronaves e da inexecução das suas dívidas (incluindo obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social) desde Maio de 2005 ([1]);

— Presumível auxílio estatal à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines sob a forma de protecção especial contra credores.

7.2.1. *Auxílio estatal à Olympic Airways Services sob a forma de tolerância das dívidas*

(147) Conforme demonstrado pelo perito da Comissão, a Olympic Airways Services protelou, desde a data de adopção da Decisão de 2005, os pagamentos de montantes devidos ao Estado e as suas obrigações em matéria fiscal e de segurança social face ao Estado aumentaram.

(148) A situação difícil e em deterioração da Olympic Airways Services em matéria fiscal e de segurança social já aqui foi descrita. As obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social da Olympic Airways Services, conforme constam da Decisão de 2005, já eram significativas, ascendendo a 627 milhões de EUR, dos quais cerca de 431 milhões de EUR de impostos não pagos e mais 196 milhões de EUR de contribuições não pagas à IKA.

(149) No que se refere às suas obrigações fiscais, e não obstante um pagamento de «compensação» no valor de […]* milhões de EUR, efectuado na sequência de decisões tomadas por um grupo de arbitragem, o total das obrigações fiscais em Junho de 2008 e mencionado no quadro, após o ponto 135, está actualmente estimado como sendo da ordem dos […]* milhões de EUR. Este diferimento do pagamento de impostos no valor de, pelo menos, […]* milhões de EUR é imputável ao Estado.

(150) A Olympic Airways Services argumentou que a verba de […]* milhões de EUR respeitante a dívidas fiscais está suspensa, o que significa que a companhia «cumpre as suas obrigações fiscais». Esta afirmação ignora o facto de que, embora parte da sua dívida fiscal ao Estado possa ter sido diferida, tal diferimento não coloca em causa o montante. Não obstante o tribunal grego poder ajustar para baixo este valor, a Comissão conclui que a ordem de grandeza do montante devido pela Olympic Airways Services ao Estado em matéria fiscal não mudará substancialmente. Independentemente deste parecer, a Comissão pode concluir que a verba que a Olympic Airways Services deve ao Estado a título das suas obrigações fiscais é da ordem dos […]* milhões de EUR.

(151) No que se refere às obrigações fiscais crescentes da Olympic Airways Services, é o próprio Estado, através da administração fiscal, que tolera o constante diferimento e o não-pagamento de diversos impostos e taxas devidos pela Olympic Airways Services.

(152) No que respeita às contribuições para a segurança social, a situação é semelhante. As dívidas à segurança social, que, de acordo com a Decisão de 2005, ascendiam a […]*, aumentaram agora

([1]) Ver nota de rodapé 6.

▼B

para […]* milhões de EUR, conforme indicado no quadro, após o ponto 135, não obstante o pagamento, em 27 de Setembro de 2007, de um montante único de […]* milhões de EUR resultante de decisões tomadas por um grupo de arbitragem.

(153) No que se refere a estas contribuições para a segurança social, o órgão competente para a sua cobrança (IKA) é um organismo público criado pela legislação grega ([1]), ao qual foi atribuída a responsabilidade, sob a supervisão do Estado, de gerir o sistema de segurança social e cobrar as contribuições obrigatórias para a segurança social. É seu direito ([2]), mas não sua obrigação, concluir acordos de liquidação em caso de atraso nos pagamento de dívidas. As obrigações crescentes da Olympic Airways Services face ao Estado em matéria de segurança social são, por conseguinte, claramente imputáveis ao Estado.

(154) Os fundos fiscais e da segurança social são recursos estatais e a tolerância relativamente a estes implica, por conseguinte, uma transferência de recursos estatais.

(155) Esta tolerância confere vantagem à Olympic Airways Services. A tolerância por parte do Estado protela o pagamento de taxas que, normalmente, a empresa teria de pagar no prazo devido, concedendo ao beneficiário uma fonte de capital de exploração. A Olympic Airways Services regista prejuízos e um endividamento crónico, pelo que tal diferimento não pode considerar-se um comportamento normal ou habitual de um credor numa economia de mercado; trata-se de uma prática sistemática e, atendendo à situação financeira crítica da Olympic Airways Services, conforme demonstrado pelo perito da Comissão, não existem perspectivas realistas de a Olympic Airways Services jamais se encontrar em condições de reembolsar estes montantes ao Estado em algum momento futuro. A tolerância afecta as trocas comerciais entre os Estados-Membros e falseia a concorrência, uma vez que os mercados em causa estão totalmente liberalizados.

(156) A Comissão deve concluir, por conseguinte, que a tolerância do Estado relativamente às crescentes obrigações fiscais e relacionadas com a segurança social que não foram satisfeitas pela Olympic Airways Services corresponde a um auxílio estatal à Olympic Airways Services, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado. Este auxílio nunca foi notificado à Comissão, pelo que é ilegal.

7.2.2. *Auxílio estatal à Olympic Airlines sob a forma de tolerância das dívidas*

(157) De acordo com as conclusões do perito da Comissão, a Olympic Airlines perdeu dinheiro e acumulou novas dívidas ao Estado desde o período considerado na Decisão de 2005.

(158) No que respeita às locações de 4 aeronaves A340, as dívidas da Olympic Airlines ao Estado, durante o período abrangido pelo presente inquérito, alcançaram […]* milhões de EUR e o saldo deste montante em 31 de Maio de 2005 era de […]* de EUR. Significa isto que, durante o período a que se refere a presente decisão, a Olympic Airlines acumulou uma dívida de […]* milhões de EUR ao Estado por locações de aeronaves não pagas.

([1]) Lei n.º 1846/1951, artigo 11.º
([2]) Lei n.º 2676/1999.

▼B

(159) Porém, na opinião da Comissão, esta verba não reflecte plenamente os montantes que a Olympic Airlines devia ao Estado por estas locações de aeronaves. Conforme indicado na Decisão de 2005, após ter assumido o controlo das locações originais da Olympic Airways, o Estado pagou um preço compreendido entre […]* EUR e […]* EUR mensais por cada uma destas aeronaves. No entanto, conforme demonstrado pelo perito da Comissão, a Olympic Airlines pagou entre […]* USD e […]* USD. Ao aceitar tal quantia inferior, o Estado «aceita» perder entre […]* EUR e […]* EUR mensais por cada aeronave — o que constitui mais um auxílio estatal compreendido entre 36 e 50,4 milhões de EUR.

(160) No que respeita à taxa aplicável aos passageiros para o desenvolvimento aeroportuário (Spatosimo), o montante actualmente devido pela companhia ao Estado é de […]* milhões de EUR. A Olympic Airlines argumentou que esta verba não se encontra integralmente em dívida, uma vez que cerca de […]* milhões de EUR foram suspensos por um juiz, na pendência de uma decisão do tribunal. A Comissão salienta, a este propósito, que tal suspensão não elimina a dívida, suspendendo apenas o seu pagamento. Neste contexto, a Comissão pode concluir que o montante devido pela Olympic Airlines respeitante a Spatosimo não pago, em Maio de 2008, se situa entre 38 e 98 milhões de EUR.

(161) A Olympic Airlines deve um montante de 86,3 milhões de EUR a duas entidades aparentadas, ou seja, a Olympic Airways Services e a Olympic Aviation. Em 31 de Maio de 2005, a verba devida pela Olympic Airlines a estas companhias era de 2,6 milhões de EUR, valor que cresceu rapidamente nos três anos seguintes, o que significa que as dívidas aumentaram 83,7 milhões de EUR no período analisado pela presente decisão. Encontra-se em dívida à autoridade da aviação civil helénica um ulterior montante de 4,5 milhões de EUR respeitante a taxas de aterragem e de estacionamento em aeroportos distintos do AIA; a Olympic Airlines argumentou que esta verba não está em dívida, uma vez que o seu pagamento foi suspenso por um juiz, na pendência de uma decisão do tribunal. A Comissão salienta, de novo, que tal suspensão não elimina a dívida, suspendendo apenas o seu pagamento.

(162) A tolerância acima descrita, que ascende a 326 milhões de EUR, conforme mencionado no quadro, após o ponto 140, envolve recursos estatais, uma vez que se refere a dívidas ao Estado, órgãos do Estado (a autoridade da aviação civil helénica) ou empresas públicas (Olympic Airways Services e Olympic Aviation).

(163) No que respeita à imputabilidade do Estado relativamente à tolerância demonstrada pela Olympic Airways Services e pela Olympic Aviation para com a Olympic Airlines, a Comissão salienta que a imputabilidade do Estado em relação a uma medida tomada por uma empresa pública pode ser inferida de um conjunto de indicadores decorrentes das circunstâncias do caso e do contexto em que as medidas foram adoptadas.

(164) A Comissão assinala, a este propósito, que o Estado era proprietário de 100 % das acções das três companhias. Além disso, todos os gestores e membros do conselho de administração destas companhias foram nomeados pelo Estado. Nestas circunstâncias, é forçoso concluir que as companhias permaneceram sempre sob o controlo do Estado. A Grécia pôde, directa e indirectamente (enquanto principal credor da Olympic Airways Services e da

▼B

Olympic Airlines), exercer uma influência dominante em todas as empresas. Por último, esta tolerância é concomitante com a tolerância do próprio Estado e dos organismos públicos. Consequentemente, as decisões da Olympic Airways Services e da Olympic Aviation de alargarem o crédito à Olympic Airlines e de permitirem a acumulação de dívidas no montante de 86,3 milhões de EUR não foram actos de empresas independentes, sendo, por conseguinte, imputáveis ao Estado.

(165) Esta tolerância envolve igualmente uma vantagem para a Olympic Airlines, libertando-a das obrigações que, de outro modo, teria de assumir.

(166) A situação financeira difícil da Olympic Airlines já foi descrita em pormenor. Em 2004, a companhia registou prejuízos no valor de 87,1 milhões de EUR, continuando a perder dinheiro nos anos seguintes, e, em 2007, os seus prejuízos ascenderam a […]* milhões de EUR. A actividade da Olympic Airlines é fortemente cíclica, conforme demonstra o fluxo de tesouraria negativo nos meses compreendidos entre Outubro e Março, compensado por um fluxo de tesouraria positivo nos meses compreendidos entre Abril e Setembro. Este ciclo repete-se, cada ano com prejuízos mais elevados. As entradas líquidas nos meses de Verão nunca compensam, totalmente, as saídas líquidas nos meses de Inverno, pelo que, globalmente, a companhia perde cada vez mais dinheiro. A sua existência deve-se apenas à generosidade do Estado. Não é claro se a companhia, na sua estrutura actual, poderá jamais registar um fluxo de tesouraria positivo. É óbvio, por conseguinte, que esta tolerância não pode reflectir o comportamento normal de um credor numa economia de mercado; trata-se de uma prática sistemática e, atendendo à situação difícil da Olympic Airlines, há poucas probabilidade de estas dívidas serem jamais pagas.

(167) A Comissão salienta igualmente que as medidas em causa afectam as trocas comerciais entre Estados e falseiam ou ameaçam falsear a concorrência neste mercado, na medida em que envolvem uma transportadora aérea comunitária. A Comissão conclui, por conseguinte, que a tolerância continuada relativamente às obrigações fiscais e a outras obrigações operacionais da Olympic Airlines por parte do Estado, dos órgãos do Estado e das empresas públicas constitui, para efeitos do disposto no artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, um auxílio estatal à Olympic Airlines. Este auxílio nunca foi notificado à Comissão, pelo que é ilegal.

7.2.3. *Auxílio estatal sob a forma de protecção especial contra credores*

(168) Segundo jurisprudência constante, o conceito de auxílio envolve a concessão por autoridades públicas de vantagens que, de diversas formas, atenuam os encargos que normalmente oneram o orçamento de uma empresa ([1]). O Estado parece ter conferido vantagens consideráveis à Olympic Airways Services e à Olympic

([1]) Ver, nomeadamente, os acórdãos no processo 30/59, *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Alta Autoridade,* Colectânea 1961, p. 1, processo C-387/92, *Banco Exterior de España,* Colectânea 1994, n.º 13, p. I-877; processo C-241/94, *França/Comissão,* Colectânea 1996, n.º 34, p. I-4551; e processo C-256/97, *DM Transport,* Colectânea 1999, n.º 19, p. I-3913.

▼B

Airlines sob a forma de protecção especial e única contra credores, proporcionada através da lei especialmente aprovada para o efeito, que protela a execução, por qualquer credor privado, das decisões judiciais contra estas companhias.

(169) No caso vertente, a protecção especial contra credores foi concedida apenas à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines; é, por conseguinte, uma medida selectiva e específica, na acepção do artigo 87.º, n.º 1.

(170) Segundo jurisprudência constante, o conceito de auxílio é mais vasto do que o de subsídio, na medida em que engloba não só efeitos positivos, designadamente os próprios subsídios, como medidas que, de diversas formas, atenuam os encargos que normalmente oneram o orçamento de uma empresa e que, embora não sendo subsídios na estrita acepção da palavra, são de natureza semelhante e possuem o mesmo efeito ([1]).

(171) O termo «auxílio», na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, implica necessariamente vantagens directa ou indirectamente concedidas através de recursos estatais ou que constituem um encargo suplementar para o Estado ou para os órgãos designados ou instituídos pelo Estado para esse efeito ([2]).

(172) Por analogia com o que o Tribunal declarou no processo *Ecotrade* ([3]) relativo ao artigo 4.º, alínea c), do Tratado CECA, diversas características da protecção especial contra credores permitem estabelecer a existência de auxílio, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado.

(173) Em primeiro lugar, é evidente que a protecção especial contra credores se aplica apenas à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines, ambas empresas públicas que devem quantias especialmente avultadas a certas categorias de credores, fundamentalmente públicos. De facto, conforme demonstrado na presente decisão, a Olympic Airlines deve cerca de 86,3 milhões de EUR à Olympic Airways Services por serviços não pagos.

(174) É também indiscutível que a protecção especial contra credores coloca a Olympic Airways Services e a Olympic Airlines numa situação mais favorável do que outras empresas, na medida em lhes permite continuar a efectuar trocas comerciais em circunstâncias em que não poderiam fazê-lo, caso fossem aplicadas as regras normais em matéria de falência, já que, no âmbito de tais regras, a protecção dos interesses dos credores constitui o factor determinante. O facto de estas duas companhias poderem prosseguir as suas actividades implica um encargo suplementar para as autoridades públicas, na medida em que os órgãos do Estado se contam entre os principais credores das empresas em dificuldade, tanto mais que, por definição, estas empresas devem montantes consideráveis. De facto, atendendo à situação financeira crítica da Olympic e à protecção especial contra credores, as empresas privadas não quererão, muito provavelmente, fazer negócios com a Olympic Airlines ou com a Olympic Airways Services, em condições comerciais normais, já que não existem perspectivas realistas de recuperação dos montantes devidos. Além disso,

([1]) Processo C-387/92, *Banco Exterior de España/Ayuntamiento de Valencia*, Colectânea 1994, n.º 13, p. I-877; processo C-200/97, *Ecotrade Srl/Altiforni e Ferriere di Servola SpA,* Colectânea 1998, n.º 34, p. I-07907.

([2]) Processos apensos C-52/97 a C-54/97, *Viscido e outros/Ente Poste Italiane,* Colectânea 1998, n.º 13, p. I-2629.

([3]) Processo C-200/97, ver nota de rodapé 40.

▼B

tendo em conta as quantias avultadas em dívida a credores públicos (ver considerando 139), as empresas públicas perderão recursos devido à protecção especial contra credores e, atendendo a que o apoio constante do Estado à Olympic Airlines e à Olympic Airways Services apenas pode ser devido a considerações de política industrial nacional, e não a um comportamento de credor do mercado que procura obter o reembolso de quantias devidas, a Comissão pode concluir que estão em causa recursos estatais e que a medida é imputável ao Estado.

(175) À luz do que precede, é necessário concluir que a aplicação a uma empresa de um sistema de protecção especial contra credores do tipo existente no caso vertente e que derroga «as regras de direito comum em matéria de falência» deve ser considerada como determinante da concessão de auxílios estatais, na acepção do artigo 87.º, n.º 1, do Tratado, quando ficar demonstrado que essa empresa

— foi autorizada a prosseguir a actividade em circunstâncias em que tal não teria sucedido no quadro da aplicação das regras de direito comum em matéria de falência, ou

— beneficiou de […] renúncia efectiva, total ou parcial, aos créditos públicos, benefícios esses a que não podia aspirar uma empresa insolvente no quadro da aplicação das regras de direito comum em matéria de falência ([1]).

(176) No caso vertente, a Comissão observa, no que respeita à protecção especial e única contra credores concedida à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines, que os dois critérios supramencionados são satisfeitos. As companhias em causa foram autorizadas a prosseguir a actividade em circunstâncias em que tal não teria sucedido no quadro da aplicação das regras de direito comum em matéria de falência. Por outro lado, conforme demonstrado em toda a presente decisão, as companhias em causa beneficiaram de diversas vantagens do Estado a que não podia aspirar uma empresa insolvente no quadro da aplicação das regras de direito comum em matéria de falência.

(177) As medidas em causa afectam as trocas comerciais entre os Estados-Membros, uma vez que dizem respeito a empresas que operam num mercado liberalizado. Consequentemente, também falseiam ou ameaçam falsear a concorrência neste mercado, atendendo a que incidem em empresas específicas em concorrência com outros operadores comunitários.

(178) Nestas circunstâncias e tendo em conta a protecção especial contra credores concedida à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines, a Comissão conclui que se trata de um auxílio estatal. Este auxílio nunca foi notificado à Comissão, pelo que é ilegal.

([1]) Processo C-295/97, Rinaldo Piaggio, n.º 43.

▼B

7.3. **Compatibilidade do auxílio**

7.3.1. *Compatibilidade do auxílio concedido à Olympic Airlines sob a forma de pagamentos de locações de aeronaves, tolerância de dívidas e protecção especial contra credores*

(179) Tendo chegado à conclusão de que a Olympic Airlines beneficiou de auxílios estatais desde 2005, a Comissão deve agora analisar as medidas a favor desta companhia à luz do artigo 87.º, n.os 2 e 3, do Tratado, que prevê derrogações à regra geral de incompatibilidade enunciada no artigo 87.º, n.º 1.

(180) As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 2, do Tratado, não são aplicáveis no caso vertente, porque a medida de auxílio não tem um carácter social nem é concedida a consumidores individuais, nem tão-pouco se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários ou a favorecer a economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão desta.

(181) O artigo 87.º, n.º 3, prevê outras derrogações à proibição geral de auxílios estatais. As derrogações a que se refere o artigo 87.º, n.º 3, alíneas b) e d), não se aplicam no caso vertente, porque o auxílio não se destina a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, nem a promover a cultura e a conservação do património.

(182) O artigo 87.º, n.º 3, alíneas a) e c), do Tratado, contém derrogações em relação a auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego. A Grécia é uma região que se insere plenamente no âmbito de aplicação do artigo 87.º, n.º 3, alínea a). No entanto, o auxílio não satisfaz os critérios das «Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional» aplicáveis ([1]).

(183) No que respeita à derrogação prevista no artigo 87.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, relativamente a auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum, a Comissão deverá ponderar se esta disposição é aplicável à situação em apreço. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta as orientações aplicáveis respeitantes ao sector da aviação ([2]).

(184) Neste contexto, é evidente que nenhuma das disposições das orientações é cumprida no caso vertente. É igualmente óbvio que o auxílio não se destina a compensar obrigações relacionadas com a prestação de serviços públicos, na acepção do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE, sendo por conseguinte incompatível com o mercado comum.

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

([2]) «Aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado CE e do artigo 61.º do Acordo EEE aos auxílios de Estado no sector da aviação» (JO C 350 de 10.12.1994, p. 5) e «Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais» (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

▼B

7.3.2. *Compatibilidade do auxílio concedido à Olympic Airways Services sob a forma de tolerância das dívidas e de protecção especial contra credores*

(185) Tendo chegado à conclusão de que a Olympic Airways Services também beneficiou de auxílios estatais ilegais, a Comissão deve analisar a medida à luz do artigo 87.º, n.ºs 2 e 3, do Tratado, que prevê derrogações à regra geral de incompatibilidade enunciada no artigo 87.º, n.º 1.

(186) As derrogações previstas no artigo 87.º, n.º 2, do Tratado, não são aplicáveis no caso vertente, porque a medida de auxílio não tem um carácter social nem é concedida a consumidores individuais, nem tão-pouco se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários ou a favorecer a economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão desta.

(187) O artigo 87.º, n.º 3, prevê outras derrogações à proibição geral de auxílios estatais. As derrogações a que se refere o artigo 87.º, n.º 3, alíneas b) e d), não se aplicam no caso vertente, porque o auxílio não se destina a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, nem a promover a cultura e a conservação do património.

(188) O artigo 87.º, n.º 3, alínea a), do Tratado CE, contém derrogações em relação a auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego. No entanto, o auxílio não satisfaz os critérios das «Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional» aplicáveis.

(189) No que respeita à derrogação prevista no artigo 87.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, relativamente a auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum, a Comissão deverá ponderar se esta disposição é aplicável à situação em apreço. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta as orientações aplicáveis respeitantes ao sector da aviação ([1]).

(190) Neste contexto, é evidente que nenhuma das disposições das orientações é cumprida no caso vertente. É igualmente óbvio que o auxílio não se destina a compensar obrigações relacionadas com a prestação de serviços públicos, na acepção do artigo 86.º, n.º 2, do Tratado CE, sendo por conseguinte incompatível com o mercado comum.

(191) Consequentemente, a Comissão conclui que a Grécia concedeu auxílios estatais incompatíveis à Olympic Airways Services sob a forma de tolerância do pagamento com atraso e do não-pagamento de impostos e das contribuições para a segurança social, bem como sob a forma da protecção especial contra credores que concedeu a esta companhia,

([1]) Ver nota de rodapé 45.

▼B

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A tolerância continuada do Estado grego em relação à Olympic Airways Services no tocante às suas dívidas ao fisco e à segurança social, num montante estimado, no mínimo, em 590,4 milhões de EUR, constitui um auxílio estatal ilegal à Olympic Airways Services, incompatível com o Tratado.

2. A tolerância continuada do Estado grego em relação à Olympic Airlines no tocante a locações de aeronaves, num montante estimado em 137,2 milhões de EUR, a dívidas à Olympic Airways Services e à Olympic Aviation, num montante total estimado em 86,3 milhões de EUR, a dívidas à autoridade da aviação civil helénica no valor de 4,5 milhões de EUR e à taxa Spatosimo, no montante mínimo de 38,1 milhões de EUR, constitui um auxílio estatal ilegal à Olympic Airlines, incompatível com o Tratado.

3. A protecção especial contra credores concedida através de legislação grega à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines constitui um auxílio estatal ilegal a ambas as companhias, incompatível com o Tratado.

Artigo 2.º

1. A Grécia deve recuperar do beneficiário os auxílios mencionados no artigo 1.º

2. As verbas a recuperar vencem juros a partir da data em que foram colocadas à disposição do beneficiário até à sua recuperação efectiva.

3. Os juros serão calculados numa base composta, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([1]), com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 271/2008 ([2]).

4. A Grécia deve anular todos os pagamentos pendentes dos auxílios mencionados no artigo 1.º, com efeitos a partir da data de adopção da presente decisão.

Artigo 3.º

1. A recuperação dos auxílios mencionados no artigo 1.º é imediata e efectiva.

2. A Grécia deve garantir a aplicação da presente decisão no prazo de quatro meses a contar da data da sua notificação.

Artigo 4.º

1. No prazo de dois meses a contar da data de notificação da presente decisão, a Grécia deve facultar as seguintes informações à Comissão:

a) Montante total (capital e juros de recuperação) a recuperar do beneficiário;

b) Descrição pormenorizada das medidas já tomadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão;

([1]) JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.
([2]) JO L 82 de 25.3.2008, p. 1.

▼B

c) Documentos comprovativos de que o beneficiário foi obrigado a reembolsar o auxílio.

2. A Grécia deve manter a Comissão informada da evolução das medidas nacionais adoptadas para aplicar a presente decisão, até à conclusão da recuperação dos auxílios mencionados no artigo 1.º. Deve apresentar imediatamente, a simples pedido da Comissão, informações sobre as medidas já tomadas e previstas para dar cumprimento à presente decisão. Deve igualmente facultar informações pormenorizadas sobre os montantes dos auxílios e dos juros já recuperados do beneficiário.

Artigo 5.º

A Grécia deve suspender imediatamente todos os ulteriores pagamentos de auxílios à Olympic Airways Services e à Olympic Airlines.

Artigo 6.º

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.