Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B

DECIZIA COMISIEI

din 17 septembrie 2008

privind ajutorul de stat C 61/07 (ex NN 71/07) acordat de Grecia în favoarea Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notificată cu numărul C(2008) 5073]

(numai textul în limba elenă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

►C1 (2010/459/CE) ◄

(JO L 222, 24.8.2010, p. 62)

rectificată prin:

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

▼B

DECIZIA COMISIEI

din 17 septembrie 2008

privind ajutorul de stat C 61/07 (ex NN 71/07) acordat de Grecia în favoarea Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[notificată cu numărul C(2008) 5073]

(numai textul în limba elenă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

►C1 (2010/459/CE) ◄

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate anterior [1] și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. **PROCEDURĂ**

(1) Prin scrisoarea din 19 decembrie 2007, Comisia a informat Grecia cu privire la decizia de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din tratat cu privire la o serie de fluxuri și transferuri financiare care au generat preocupări privind ajutorul de stat în legătură cu finanțarea și operațiunile întreprinderilor Olympic Airways Services SA și Olympic Airlines SA.

(2) La 14 ianuarie 2008, Grecia a solicitat o prelungire a termenului limită de răspuns, solicitare acceptată de Comisie. Grecia și-a prezentat observațiile la 13 februarie 2008.

(3) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [2]. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(4) Comisia a primit observații în materie de la părțile interesate și le-a transmis Greciei pe cale electronică la 9 aprilie 2008. Greciei i s-a oferit posibilitatea de a răspunde la acestea, Comisia primind comentariile Greciei pe cale electronică la 13 mai 2008.

[1] JO C 50, 23.2.2008, p. 13.
[2] A se vedea nota de subsol 1.

▼B

2. DESCRIEREA FAPTELOR

2.1. Părțile

2.1.1. *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA este denumirea actuală a întreprinderii cunoscute anterior sub numele de Olympic Airways SA ([1]). Aceasta se ocupă în principal cu prestarea de servicii de asistență la sol și de întreținere/inginerie a aeronavelor în Grecia și nu operează nicio aeronavă. Este o întreprindere cu capital de stat 100 %.

2.1.2. *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA și-a început activitatea în decembrie 2003, fiind înființată din diviziile de zboruri ale Olympic Airways. Aceasta operează servicii aeriene regulate în Grecia pe rute în interiorul UE sau pe rute intercontinentale. Este o întreprindere cu capital de stat 100 % ([2]).

2.2. Măsurile care fac obiectul investigației

(7) Decizia de inițiere a procedurii a vizat investigarea în următoarele patru domenii:

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services SA prin eșalonarea datoriilor: este posibil ca Republica Elenă să fi acordat ajutoare de stat ilegale și incompatibile în favoarea Olympic Airways Services prin eșalonarea continuă a datoriilor acesteia la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale din ianuarie 2005 ([3]);

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services SA în urma unor hotărâri arbitrale: este posibil ca Republica Elenă să fi acordat ajutoare de stat ilegale și incompatibile în favoarea Olympic Airways Services în legătură cu plățile efectuate cu privire la o serie de hotărâri arbitrale. Hotărârile respective constituie urmarea unei serii de acțiuni în despăgubire întreprinse de întreprinderea în cauză împotriva statului;

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines SA: este posibil ca Republica Elenă să fi acordat ajutoare de stat ilegale și incompatibile prin intermediul plăților de

([1]) Olympic Airways SA a fost redenumită în mod oficial Olympic Airways - Services SA. O modificare a actului constitutiv al întreprinderii Olympic Airways SA a fost publicată în Monitorul Oficial Elen nr. 1485/19.2.2004, SA, la 19 februarie 2004. Modificarea a vizat dispoziția articolului 1, în baza căreia întreprinderea a fost redenumită „Olympic Airways – Services SA”, iar durata acesteia a fost stabilită la 46 de ani, și anume până la 31.12.2049 inclusiv. Modificarea a vizat de asemenea dispoziția articolului 2. Principalul obiect de activitate al întreprinderii îl reprezintă serviciile de asistență la sol, operațiunile de revizie generală în atelier a motoarelor și aeronavelor, servicii de reprezentare și agenție a operatorilor aerieni etc. În prezenta decizie, denumirea „Olympic Airways” este utilizată pentru a desemna atât „Olympic Airways SA” până în februarie 2004, cât și „Olympic Airways – Services SA” ulterior.

([2]) La 14 septembrie 2005, Comisia a adoptat o decizie finală negativă (Decizia 2005/2706/CE – nepublicată încă) privind ajutoarele acordate de Republica Elenă în favoarea Olympic Airways și Olympic Airlines.

([3]) Decizia din 2005 a vizat doar ajutorul acordat întreprinderii Olympic Airways până în decembrie 2004 inclusiv.

▼B

leasing pentru aeronave și al neexecutării datoriilor (inclusiv obligațiile către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale) ale acestei întreprinderi cu capital de stat îndatorate din iunie 2005 ([1]);

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services SA și Olympic Airlines prin intermediul unei protecții speciale în fața creditorilor: însemnând că nu este posibilă acționarea în justiție sau adoptarea de măsuri executorii individuale sau colective (inclusiv măsuri preventive și interdicții), în Grecia sau în străinătate, împotriva niciuneia dintre cele două întreprinderi, de către niciun creditor privat. O astfel de protecție juridică nu este acordată în Grecia niciunei alte entități, fiind specifică întreprinderilor în cauză. Orice altă întreprindere din Grecia care ar solicita o astfel de protecție în fața creditorilor ar trebui să declare faliment.

(8) Posibilul ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services în urma hotărârilor arbitrale necesită o examinare suplimentară mai detaliată. Aceasta nu se încadrează în domeniul de aplicare a prezentei decizii și va face obiectul unei decizii ulterioare separate a Comisiei.

2.2.1. *Datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways Services din decembrie 2004*

(9) În decizia sa din 2005, Comisia a identificat un tip de conduită prin care statul nu a colectat obligațiile scadente către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways, datoriile fiind ulterior „certificate” împotriva întreprinderii, fără însă ca statul să treacă la executarea acestora. Pe parcursul timpului, întreprinderea urma să efectueze plăți parțiale în tranșe ([2]). În decizia din 2005, Comisia a concluzionat că întârzierea la plată sau plata parțială a obligațiilor întreprinderii către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale a oferit acesteia un avantaj de trezorerie pe cheltuiala statului.

(10) Prin decizia din 2005 (articolul 3), Comisia a obligat Grecia *„să suspende imediat toate plățile ulterioare ale ajutoarelor către Olympic Airways și Olympic Airlines”*. În mai multe ocazii ([3]), Comisia a solicitat autorităților elene să furnizeze informații privind modul de implementare a acestei dispoziții din decizie și să furnizeze serviciilor Comisiei informații cu privire la contribuțiile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale plătite de întreprindere. În pofida solicitărilor specifice repetate, autoritățile elene nu au furnizat informațiile corespunzătoare în această privință.

(11) Autoritățile elene nu numai că nu au oferit serviciilor Comisiei informațiile și confirmarea că întreprinderile în cauză își plătesc integral și la timp datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale, dar informațiile furnizate de acestea sunt de așa natură încât sugerează că cele două întreprinderi Olympic Airways Services și Olympic Airlines nu pot și nu își achită obligațiile în permanentă creștere către autoritățile publice.

([1]) Decizia din 2005 a vizat doar ajutorul acordat în favoarea Olympic Airlines până în mai 2005, inclusiv.

([2]) De exemplu, între 2003-2004 Olympic Airways a efectuat plăți în valoare de 7,7 de milioane EUR cu privire la un acord de plată pentru ani anteriori lui 2003.

([3]) Scrisorile Comisiei din 25 august 2006 [ref D (2006) 217009] și din 16 iulie 2007 [ref D (2007) 313288].

▼B

(12) Prin corespondența din 30 octombrie 2006 ([1]), autoritățile elene au furnizat serviciilor Comisiei scrisoarea din 13 iunie 2006 a evaluatorului independent Progressive Finance pe tema situației financiare a Olympic Airways. Expertul s-a bazat pe bilanțul contabil din 2004 (nefurnizat Comisiei) și pe fluxul de numerar din 2006. Expertul a concluzionat că, pe baza informațiilor avute la dispoziție, situația financiară negativă a întreprinderii era legată în mod direct de obligațiile acesteia către stat și către administrația asigurărilor sociale și de chestiunile pendinte privind ajutorul de stat. Progressive Finance precizează de asemenea că, în baza fluxului de numerar din 2006, întreprinderea nu este considerată solvabilă și nu are posibilitatea de a contracta și de a achita ratele unui împrumut pentru rambursarea ajutoarelor de stat identificate în decizia din 2005.

(13) Mai mult, în contextul cauzei T-423/05 R, președintele Tribunalului de Primă Instanță a solicitat întreprinderii Olympic Airways să furnizeze instanței informații cu privire la capacitatea acesteia de rambursare a ajutoarelor de stat identificate de Comisie și cu privire la nivelul datoriilor sale.

(14) Prin scrisoarea din 27 noiembrie 2006, întreprinderea a furnizat instanței un raport întocmit de expertul independent PriceWaterhouseCoopers privind posibilitatea de rambursare în tranșe a ajutoarelor, precum și o evaluare a ajutorului care fusese rambursat în urma deciziilor negative ale Comisiei din 2002 și 2005.

(15) Expertul întreprinderii Olympic Airways (PwC) a calculat sumele care trebuie recuperate ca urmare a Deciziei din 2005 la 411 milioane EUR, estimate a fi rambursate în 48 de tranșe lunare, și a căror plată, având în vedere datoriile către administrația asigurărilor sociale, ar putea fi prelungită la 96 de tranșe lunare doar în urma unei modificări legislative. Totuși, expertul a recunoscut că „analiza fluxurilor de numerar ale Olympic Airways astfel cum ne-au fost furnizate acestea de către întreprindere (și care, din lipsă de timp, nu au putut fi supuse unui control detaliat privind exactitatea și caracterul lor exhaustiv) conduce la concluzia că eventualitatea rambursării totale sau parțiale a sumelor datorate nu este posibilă”.

(16) În decizia de deschidere a procedurii de investigare, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că obligația de a suspenda orice plăți suplimentare ale ajutoarelor către Olympic Airways conținută în articolul 3 din Decizia din 2005 nu a fost respectată. Mai mult, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că Olympic Airways nu își plătește în mod integral și la timp obligațiile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale, neputându-și plăti nici datoriile existente, și că acest comportament este posibil numai datorită toleranței manifestate de stat.

2.2.2. *Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airlines din 2005*

(17) În legătură cu Olympic Airlines, în decizia din 2005, Comisia a identificat ca reprezentând ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines „acceptarea de către Olympic Airways și de către Grecia a unor plăți de leasing de la Olympic Airlines pentru subînchirierea aeronavelor care sunt mai mici decât sumele plătite pentru leasingurile principale …”

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

▼B

(18) Republica Elenă ([1]) nu contestă faptul că statul şi Olympic Airways au subînchiriat aeronavele în cauză întreprinderii Olympic Airlines la cote inferioare celor din leasingurile iniţiale, însă critică evaluarea conform căreia aceasta echivalează cu un ajutor de stat. Poziţia Republicii Elene este aceea că, întrucât Olympic Airlines a plătit preţul pieţei pentru subînchirieri, aceasta nu a obţinut niciun avantaj.

(19) Astfel cum s-a menţionat anterior, articolul 3 din decizia din 2005 impunea Greciei să suspende imediat plata tuturor ajutoarelor de stat. În pofida apelurilor reiterate ale Comisiei ([2]) cu privire la obligaţia de a „suspenda imediat toate plăţile ulterioare ale ajutoarelor către Olympic Airways şi Olympic Airlines" şi a solicitărilor de a furniza Comisiei informaţii precum că Olympic Airlines achită sau a achitat ratele leasingului principal în privinţa aeronavelor închiriate identificate în decizia din 2005, autorităţile elene nu au făcut acest lucru.

(20) În legătură cu situaţia financiară a întreprinderii Olympic Airlines, Comisia a solicitat Greciei să îi furnizeze informaţii cu privire la situaţia financiară la zi a întreprinderii Olympic Airlines şi la funcţionarea curentă a acesteia. Informaţiile furnizate de către autorităţile elene înainte de iniţierea procedurii nu au convins Comisia. Comisia nu înţelege modul în care întreprinderea îşi finanţează operaţiunile curente şi soluţionează problema pierderilor. Comisia şi-a exprimat îndoielile cu privire la faptul dacă întreprinderea îşi plăteşte impozitele şi obligaţiile sociale către stat în mod integral şi la timp sau dacă aceasta beneficiază de eşalonare din partea statului în această privinţă.

(21) În decizia de iniţiere a procedurii, Comisia a observat că, deşi Olympic Airlines şi-a început activitatea în decembrie 2003 cu puţine datorii sau fără nicio datorie ([3]), în 2004 aceasta suferea deja o pierdere în valoare 94,5 milioane EUR la o cifră de afaceri de 616,7 milioane EUR şi pierderi nete pentru anul anterior impozitării în valoare de 87,1 milioane EUR. În 2005, Olympic Airlines a anunţat pierderi nete în valoare de 123,7 milioane EUR ([4]) la venituri de 643 milioane EUR pentru 2005 ([5]). Mass-media ([6]) au făcut larg cunoscut faptul că pierderile întreprinderii pentru anul 2006 urmau să depăşească suma de 120 milioane EUR. Astfel, de la începerea activităţii în decembrie 2003, Olympic Airlines a pierdut un total de 330 milioane EUR în decursul primilor trei ani de funcţionare.

2.2.3. *Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services SA şi Olympic Airlines SA prin intermediul protecţiei speciale în faţa creditorilor*

(22) Articolul 22 din Legea nr. 3404/05 ([7]) prevede că „până la data de 28 februarie 2006 inclusiv nu poate fi întreprinsă nicio acţiune în justiţie şi nu poate fi adoptată nicio măsură executorie individuală sau colectivă (inclusiv măsuri preventive şi interdicţii), în

([1]) Scrisoarea din 16 noiembrie 2006.
([2]) Scrisorile din 25 august 2006 [ref. D (2006) 217009] şi din 16 iulie 2007 TREN [ref. D (2007) 313288].
([3]) Toate datoriile pe termen lung au fost lăsate întreprinderii Olympic Airways, iar în ceea ce priveşte impozitele, asigurările sociale şi alte taxe datorate statului elen doar obligaţiile pe o lună au fost transferate întreprinderii Olympic Airlines.
([4]) Sursa Reuters, 20 decembrie 2006.
([5]) Se pare că întreprinderea nu a publicat conturile auditate din decembrie 2003.
([6]) Sursa Kathimerini, 21 septembrie 2007.
([7]) „Reglementarea aspectelor privind domeniul universitar şi tehnologic în cadrul învăţământului superior şi alte dispoziţii" (Monitorul Oficial Elen A 260).

▼B

Grecia sau în străinătate, împotriva Olympic Airlines S.A., Olympic Airways – Services S.A., Olympic Aviation S.A., a activelor acestora sau a oricărei părți din activele acestora necesare sau utile pentru active; orice astfel de acțiune în justiție aflată în curs de desfășurare în prezent și consecințele unor astfel de măsuri se suspendă pentru perioada de timp mai sus menționată. Statul elen este exceptat de la aceste restricții.” Valabilitatea dispoziției a fost prelungită de trei ori, inițial până la 31 octombrie ([1]), ulterior până la 31 octombrie 2007 ([2]) și, în sfârșit, până la 31 octombrie 2008.

(23) Dispoziția în cauză a interzis în mod efectiv punerea în executare a hotărârilor, în Grecia sau în străinătate, împotriva oricărei întreprinderi din cadrul Olympic Group. Efectul legii menționate este de a proteja unilateral întreprinderile în cauză de obligațiile acestora în urma hotărârilor judecătorești, oprind procedurile de executare a unor astfel de obligații și blocând posibilitatea unor măsuri preventive.

(24) Comisia a concluzionat că dispoziția oferă prin urmare întreprinderii Olympic Airways și altor întreprinderi din cadrul grupului un tratament preferențial, acordându-le un tip de protecție juridică neacordată altor operatori aerieni interni sau străini și, în fapt, niciunui alt operator economic. Orice altă întreprindere din Grecia care ar solicita o astfel de protecție în fața creditorilor ar trebui să declare faliment.

2.3. **Evaluarea inițială de către Comisie**

2.3.1. *Existența ajutorului*

2.3.1.1. Datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways Services din decembrie 2004

(25) În decizia de deschidere a procedurii de investigare, Comisia a concluzionat că eșalonarea de către stat a datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale Olympic Airways Services acumulate din ianuarie 2005 a constituit în mod clar o acordare de resurse de stat destinate unei întreprinderi aflate în concurență cu altele, reprezentând prin urmare ajutor de stat.

2.3.1.2. Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airlines din 2005

(26) În decizia de deschidere a procedurii de investigare, Comisia a concluzionat că reducerea suspectată a plăților de leasing pentru aeronave și neexecutarea datoriilor publice (inclusiv obligațiile către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale) în favoarea Olympic Airlines din mai 2005 implică resurse de stat destinate unor întreprinderi specifice aflate în concurență cu altele, reprezentând prin urmare ajutor de stat.

2.3.1.3. Ajutorul de stat prin intermediul protecției speciale în fața creditorilor

(27) Comisia a concluzionat de asemenea că protecția specială în fața creditorilor acordată ambelor întreprinderi este asemănătoare cu protecția acordată în caz de faliment. În această privință există o jurisprudență constantă ([3]) care prevede că, în situațiile în care un stat membru a creat un sistem care face derogare de la normele

([1]) Articolul 28 din Legea nr. 3446/2006 (Monitorul Oficial Elen A 49, 10.3.2006).
([2]) Articolul 35(B) din Legea nr. 3492/2006 (Monitorul Oficial Elen A 210, 5.10.2006).
([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA/International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

dreptului comun în materie de insolvență în favoarea unei întreprinderi, un astfel de sistem este considerat ajutor de stat în cazul în care se stabilește că unei întreprinderi i s-a permis să își continue schimburile comerciale în circumstanțe în care nu i s-ar fi permis acest lucru în cazul aplicării normelor de drept comun în materie de insolvență, sau în cazul în care ar fi beneficiat de avantaje suplimentare din partea statului.

2.3.2. *Compatibilitatea ajutorului*

(28) La inițierea investigației în ceea ce privește finanțarea publică care se consideră că a fost acordată întreprinderii Olympic Airways Services prin intermediul eșalonării datoriilor (inclusiv impozitele și contribuțiile la asigurările sociale) și prin protecția specială în fața creditorilor, Comisia a exprimat îndoieli serioase cu privire la posibilitatea declarării compatibilității oricăreia dintre aceste măsuri cu piața comună, întrucât se pare că nu se aplică niciuna dintre excepțiile de la interzicerea generală a ajutoarelor de stat.

(29) În mod asemănător, în privința finanțării publice care se consideră a fi fost acordată întreprinderii Olympic Airlines prin intermediul eșalonării datoriilor (inclusiv impozitele și contribuțiile la asigurările sociale), prin reducerea plăților de leasing pentru aeronave și prin protecția specială în fața creditorilor, Comisia a exprimat îndoieli serioase cu privire la posibilitatea declarării compatibilității oricăreia dintre aceste măsuri cu piața comună, întrucât se pare că nu se aplică niciuna dintre excepțiile de la interzicerea generală a ajutoarelor de stat.

3. **OBSERVAȚIILE GRECIEI**

(30) Republica Elenă și-a început observațiile subliniind importanța clarificării perioadei de timp examinate în cadrul investigației actuale. Inițierea procedurii este stabilită în legătură cu Olympic Airways ca acoperind perioada care începe în decembrie 2004, iar în legătură cu Olympic Airlines, începând din mai 2005. Republica Elenă critică acest aspect și arată că, de exemplu, suma de 12 267 250 EUR (capital plus dobândă) menționată la rândul al treilea din tabelul de la alineatul (138) din decizia din 2005 se referă la o datorie a întreprinderii Olympic Airways - Services S.A. din 9 martie 2005, fiind vorba despre o datorie către autoritățile fiscale. În opinia autorităților elene, punctul de plecare al investigației actuale a Comisiei în conformitate cu articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE trebuie să fie data la care a fost emisă decizia din 2005 (14 septembrie 2005).

(31) Mai mult decât atât, Republica Elenă a precizat că a recuperat deja ajutoarele cuprinse în perioada menționată în decizia din 2005. Prin scrisoarea din 21 noiembrie 2007, Republica Elenă a informat Comisia că a pus în aplicare în mod integral decizia din 2005.

3.1. **Datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways Services din decembrie 2004**

(32) În această privință, Republica Elenă afirmă că întreprinderea deține un formular de atestare fiscală și de plată a contribuțiilor la asigurările sociale. Aceasta înseamnă că în prezent statul elen nu are nicio pretenție față de întreprindere pe care aceasta să fie obligată să o soluționeze imediat. Întreprinderea nu este obligată să plătească imediat autorităților fiscale nicio datorie care rămâne neplătită din cauza faptului că întreprinderea a apelat cu succes la remedii judiciare și a obținut hotărâri favorabile din partea instanțelor naționale competente. Nu există nicio pretenție

▼B

privind sume datorate din partea Autorității Naționale a Aviației Civile în legătură cu Olympic Airways Services. Unele datorii mai vechi ale întreprinderii Olympic Airways Services către Fondul IKA (asigurări sociale) sunt plătite prin intermediul unor tranșe lunare, în conformitate cu dispozițiile general aplicabile ale Legii nr. 3518/2006. În consecință, Grecia susține că nu există nicio „eșalonare prelungită" din partea statului elen în legătură cu presupusa neplată a datoriilor.

(33) Republica Elenă a recunoscut faptul că publicarea cu întârziere a bilanțurilor întreprinderii nu este conformă cu obligațiile în temeiul dreptului național. Cu toate acestea, Grecia a informat Comisia cu privire la adoptarea unor măsuri corespunzătoare pentru a asigura soluționarea acestei probleme. Consiliul de Administrație al întreprinderii Olympic Airways Services a luat deja decizia de a desemna o firmă de audit pentru actualizarea situațiilor financiare ale acesteia. Firma a elaborat deja proiecte de bilanțuri pentru anii 2004-2006. De asemenea, aceasta a elaborat o imagine a situației financiare a întreprinderii pe anul 2007 în cadrul unui bilanț contabil estimativ.

(34) Proiectele de bilanț pentru anii 2004-2006 arată că întreprinderea avea un deficit de capital de […] (*) milioane la sfârșitul anului 2006 și avea datorii reprezentând impozite, taxe și contribuții la asigurările sociale în valoare de 1 098 milioane EUR. Cu toate acestea, la sfârșitul anului 2007, întreprinderea și-a îmbunătățit în mod semnificativ capitalul, care se situează în prezent la valoarea de […]* milioane. Datoriile reprezentând impozite, taxe și contribuții la asigurările sociale se ridică în prezent la […]* milioane.

(35) Conform informațiilor furnizate (bazate pe estimări ale întreprinderii), defalcarea datoriilor către stat și către furnizorii de asigurări sociale la 31.12.2007 era următoarea:

(în milioane EUR)

	Datoriile Olympic Airways Services	Sume	Total
Datorii la bugetul asigurărilor sociale	Bilanțul datoriilor vechi către Fondul IKA plătite în tranșe lunare	[…]*	
Datorii la bugetul asigurărilor sociale	Datorii nescadente ale Olympic Airways Services pentru luna decembrie și bonusul de Crăciun (plătibile până la sfârșitul lunii februarie 2008)	[…]*	
Datorii la bugetul asigurărilor sociale			[…]*
Impozite– taxe	Datorii certificate către autoritatea fiscală FABE suspendate datorită remediilor judiciare favorabile (din auditurile fiscale de până la 30.4.2007)	[…]*	

(*) Informație cu caracter de secret profesional.

▼B

(în milioane EUR)

	Datoriile Olympic Airways Services	Sume	Total
	Estimările impozitelor și amenzilor din mai până în decembrie 2007 ale Olympic Airways Services	[…]*	
Impozite– taxe			[…]*
Total			[…]*

(36) În ceea ce privește datoriile la bugetul asigurărilor sociale, Olympic Airways Services și-a plătit toate datoriile către Fondul IKA și a încheiat acorduri de plată a datoriilor vechi pentru perioada de până la 31.10.2006 inclusiv, în conformitate cu Legea nr. 3518/2006. Din punct de vedere contabil, în evaluările situațiilor financiare din 2007 întreprinderea apare ca având datorii către furnizorii de asigurări sociale a căror valoare totală reprezintă suma facilității de plată a datoriilor la data de 31.12.2007, plus contribuțiile pentru luna decembrie și pentru bonusul de Crăciun din 2007.

(37) În legătură cu facilitatea de plată pentru datoriile vechi ale Olympic Airways Services către Fondul IKA și cu plata prin intermediul tranșelor lunare, Republica Elenă a subliniat că, atât în conformitate cu legislația comunitară, cât și cu jurisprudența constantă, plata datoriilor către stat se efectuează în conformitate cu normele din dreptul național. Aceasta este în conformitate cu dreptul comunitar, în cazul în care cadrul juridic specific nu introduce vreo discriminare între debitori. În această privință, Republica Elenă citează de asemenea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor legate de ajutorul de stat măsurilor referitoare la fiscalitatea directă a întreprinderilor ([1]), în care Comisia precizează că măsurile fiscale care se aplică tuturor agenților economici care operează pe teritoriul unui stat membru reprezintă, la prima vedere, măsuri generale.

(38) În cazul de față, procedurile de colectare a datoriilor vechi către Fondul IKA care sunt conținute în dreptul național se aplică fără discriminare tuturor debitorilor, inclusiv Olympic Airways Services, în conformitate cu cadrul legislativ general care reglementează plata datoriilor către stat. În consecință, în opinia Greciei, nu poate fi vorba de nicio specificitate și, prin urmare, de nicio încălcare a articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

(39) În ceea ce privește datoriile la bugetul de stat, Olympic Airways Services și-a plătit toate datoriile certificate către autoritățile fiscale (autoritățile fiscale FABE și FAEE), în afară de datoriile pentru care a reușit să obțină remedii judiciare în fața instanțelor elene. În consecință, singurele datorii restante sunt cele care nu sunt datorate și plătibile în conformitate cu dreptul național.

(40) În bilanțul estimativ din 2007, întreprinderea apare ca având obligații fiscale care acoperă toate sumele din tabelul menționat referitor la anul 2007. Per ansamblu, aceste sume (plus penalizări și majorări) se ridică la […]* milioane EUR. Cu toate acestea,

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

▼B

Republica Elenă precizează că întreprinderea nu este obligată în prezent să plătească statului elen niciuna dintre datoriile menționate mai sus, întrucât aceasta a reușit să obțină remedii judiciare în materie.

(41) Mai mult, bilanțul contabil estimativ pentru 2007 conține estimări ale întreprinderii cu privire la datorii probabile în valoare de […]* milioane EUR.

(42) În această privință, Republica Elenă solicită Comisiei să facă o distincție între (a) datoriile care sunt prezentate în scopuri contabile în registrele întreprinderii și (b) sumele datorate statului elen în conformitate cu dispozițiile general aplicabile ale dreptului național. Analiza oricărui aspect examinat de Comisie în contextul prezentei proceduri trebuie să vizeze exclusiv a doua categorie.

(43) În baza informațiilor furnizate, Republica Elenă consideră că nu poate fi vorba de niciun transfer de resurse de stat în cazul de față în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, și cu atât mai puțin de un tratament preferențial în favoarea Olympic Airways Services.

3.2. **Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airlines începând din 2005**

(44) În legătură cu subînchirierea aeronavelor de către Olympic Airways Services și statul elen întreprinderii Olympic Airlines, autoritățile elene precizează că Olympic Airlines dispunea de capacitatea financiară de a încheia contracte de leasing operațional în mod direct cu operatorii de pe piață și că Olympic Airlines nu a fost niciodată favorizată prin încheierea contractelor de leasing operațional în cauză, întrucât acestea au fost încheiate la ratele de piață actuale și prin urmare, nu a existat niciun ajutor de stat mascat.

(45) Mai mult decât atât, în selectarea întreprinderii Olympic Airlines, Olympic Airways Services a acționat pur și simplu ca și orice alt investitor privat aflat într-o poziție identică, întrucât nu numai că a reușit să își reducă pierderile lunare în cel mai bun mod posibil, ci a și garantat că pierderile vor fi limitate în decursul timpului, având în vedere intenția exprimată a întreprinderii Olympic Airlines de a renegocia și de a prelua contractele principale de leasing.

(46) Republica Elenă a dorit de asemenea să sublinieze faptul că plățile de leasing efectuate de către Olympic Airlines pentru contractele de subînchiriere operațională nu trebuie comparate cu plățile de leasing pentru contractele de leasing financiar, cu care, în opinia acesteia, Comisia le-ar fi comparat în mod eronat. În realitate, este vorba de tipuri diferite de contracte de leasing.

(47) În legătură cu datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale Olympic Airlines, Republica Elenă precizează că nu a existat nicio eșalonare sau neplată a acestora, întrucât Olympic Airlines și-a plătit în mod integral datoriile la bugetul asigurărilor sociale. În legătură cu datoriile întreprinderii la bugetul de stat, întârzierea la plata doar a unei părți a datoriilor sale fiscale către statul elen pentru o perioadă limitată de timp de la decizia din 2005 nu reprezintă o „eșalonare prelungită” din partea statului

▼B

elen. În orice caz, statul elen precizează că a adoptat deja toate măsurile necesare în temeiul dreptului național pentru a certifica și apoi a colecta cea mai mare parte a întârzierilor la plată ale întreprinderii. Mai mult, întreprinderea a depus deja o cerere de plată a datoriilor sale fiscale certificate în 48 de tranșe în conformitate cu normele general aplicabile ale dreptului național.

3.2.1. *Subînchirierea aeronavelor*

(48) Subînchirierea aeronavelor la un preț mai mic decât cel al plăților de leasing din contractele principale de leasing nu reprezintă ajutor de stat deoarece nu a existat niciun tratament favorabil al Olympic Airlines, iar întreprinderea nu a obținut vreun beneficiu pe care nu l-ar fi obținut în caz contrar în lumina condițiilor de piață. Autoritățile elene susțin că nu a fost examinat deloc nivelul plăților de leasing pe baza criteriului investitorului privat, iar Comisia a utilizat o metodologie eronată, ținând seama de diferența dintre contractele principale de leasing și contractele de subînchiriere a aeronavelor, în loc să examineze dacă contractul de subînchiriere a fost încheiat la ratele pieței.

3.2.2. *Leasingul financiar și leasingul operațional*

(49) Republica Elenă consideră că Comisia a comis o eroare, întrucât nu a făcut distincția între leasingul financiar și leasingul operațional.

(50) În primul rând, Republica Elenă arată că, dintre toate aeronavele închiriate de Olympic Airlines, patru aparate A340-300 au fost subînchiriate întreprinderii de către Olympic Airways Services, care deținea aeronavele respective în baza unor contracte de leasing financiar. Din decembrie 2004, statul elen a înlocuit Olympic Airways Services în contractele de leasing financiar menționate începând cu decembrie 2004 (pentru primele două) și începând cu aprilie 2005 (pentru următoarele două). De la momentul respectiv până în prezent aeronavele în cauză au fost subînchiriate întreprinderii Olympic Airlines de către statul elen.

(51) Grecia explică faptul că un leasing financiar este forma de leasing prin care se transferă efectiv toate riscurile și beneficiile aferente dreptului de proprietate asupra unor active (titlul de proprietate poate fi transferat sau nu în cele din urmă). În realitate, acesta este echivalent cu achiziționarea sub rezerva condiției de plată a prețului în tranșe. Un leasing operațional este orice formă de leasing care nu se încadrează în categoria leasingului financiar. În consecință, plata de leasing din cadrul unui leasing financiar corespunde cu valoarea ratelor de rambursare a valorii aeronavelor, astfel încât, în cele din urmă, utilizatorul devine proprietarul aeronavelor la finalul contractului de leasing. Plata de leasing lunară efectuată de către statul elen locatorilor pentru aeronave încetează în 2011, moment în care aeronavele vor deveni proprietatea deplină a acestuia.

(52) Decizia statului elen de a subînchiria aeronavele la prețuri mai mici decât ratele de leasing financiar din cadrul leasingului principal nu reprezintă ajutor de stat acordat Olympic Airlines, întrucât (a) se justifică prin natura diferită a celor două tipuri de contract, iar (b) plățile de leasing achitate în contextul contractelor de subînchiriere operațională reflectă ratele pieței pentru închirierea unor aeronave similare la momentul încheierii contractelor.

(53) În consecință, este incontestabil faptul că plata de leasing în temeiul unui contract de leasing financiar este mai mare decât plata de leasing în temeiul unui contract de leasing operațional simplu, întrucât o astfel de plată include și rambursarea treptată

▼B

a valorii aeronavelor. Dimpotrivă, Olympic Airlines a efectuat plățile de leasing către statul elen pentru operarea aeronavelor, fără nicio pretenție în temeiul contractului de a dobândi dreptul de proprietate în viitor.

(54) În legătură cu leasingurile operaționale pentru aeronavele operate de Olympic Airlines, Republica Elenă a informat Comisia că toate contractele de subînchiriere a aeronavelor dintre Olympic Airways Services și Olympic Airlines au expirat cu excepția unuia dintre acestea (pentru un aparat A300-600). Într-un număr de cazuri, contractele au fost renegociate și reînnoite (la date diferite între 2005-2007) între Olympic Airlines și locatorii inițiali, fără intermedierea Olympic Airways Services, în baza prețurilor de piață curente.

(55) Mai exact, în cazul a patru leasinguri pentru aeronava DHC 8-102, patru leasinguri pentru aeronava B-737-400, un leasing pentru aeronava B-737-300 și trei leasinguri pentru aeronava B-717-200, în cadrul cărora utilizatorul fusese Olympic Airways Services, poziția utilizatorului în leasingul operațional principal este în prezent ocupată de Olympic Airlines.

(56) În opinia Greciei, decizia Olympic Airways Services de a genera venituri din aeronave și de a-și reduce pierderile prin subînchirierea acestora întreprinderii Olympic Airlines a fost pe deplin justificată din punct de vedere economic și în conformitate cu criteriul investitorului privat. În plus, prin semnarea contractelor de subînchiriere, Olympic Airways Services nu mai răspunde de cheltuielile de protecție și întreținere a aeronavelor și beneficiază de serviciile de asistență la sol și de întreținere pe care le furniza întreprinderii Olympic Airlines pentru aeronavele respective.

3.2.3. *Datoriile și situația financiară actuală a Olympic Airlines*

(57) În perioada 2004-2007 Olympic Airlines a raportat beneficii de până la aproximativ 16,5 % și a reușit să își reducă creșterea costurilor (exceptând carburantul) la 9,7 %.

(58) În conformitate cu dispozițiile Legii nr. 2190/1920, întreprinderea are obligația de a finaliza pregătirea situațiilor sale financiare pe anul 2007 până la sfârșitul lunii aprilie 2008. Grecia a furnizat următorul tabel pentru a explica situația financiară a Olympic Airlines.

VENITURI - CHELTUIELI	2007 Estimări	2006	2005	2004
VENITURI TOTALE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CARBURANT PENTRU AERONAVĂ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ALTE CHELTUIELI PROPORȚIONALE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CHELTUIELI PROPORȚIONALE TOTALE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
REZULTATE ÎNAINTEA CHELTUIELILOR FIXE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

VENITURI - CHELTUIELI	2007 Estimări	2006	2005	2004
PLĂȚI DE LEASING PENTRU AERONAVE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ALTE CHELTUIELI	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
AMORTIZARE TOTALĂ	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
REZULTATE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ALTE CHELTUIELI FINANCIARE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CHELTUIELI TOTALE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
CÂȘTIGURI ÎNAINTE DE IMPOZITARE ȘI ELEMENTE EXTRA-ORDINARE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
REZULTATE EXTRA-ORDINARE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Astfel cum se arată în tabel, veniturile totale ale Olympic Airlines în 2004 au fost de […]* milioane, în timp ce cheltuielile totale au fost de […]* înainte de impozitare, cu rezultatul că întreprinderea a înregistrat pierderi în valoare de 87,1 milioane. În următorii ani, situația întreprinderii s-a deteriorat. În 2007, pierderile acesteia se ridicau la […]* milioane.

(60) Potrivit autorităților elene, această modificare a situației financiare a Olympic Airlines este în mare măsură urmarea incapacității sale juridice de a-și crește capitalul ([1]) impusă de acționarul unic (statul elen) și de dificultățile create de deciziile anterioare privind ajutorul de stat în efortul de a aduce fonduri private în întreprindere.

(61) Întreprinderea a arătat că lipsa de capital pe termen lung a determinat-o să crească în mod semnificativ costurile, în special în legătură cu leasingul aeronavelor, în cadrul cărora leasingurile pe termen scurt mai degrabă decât leasingurile pe termen lung au contribuit în mare măsură la rezultatele negative. Mai mult, din cauza lipsei de capital au existat întârzieri semnificative în introducerea de inovații în procesul de producție în cadrul întreprinderii, conducând, de exemplu, la punerea în aplicare cu întârziere a sistemului de bilete electronice.

(62) În pofida acestor aspecte, autoritățile elene afirmă că întreprinderea și-a plătit la intervale regulate datoriile către regimurile de asigurări sociale și că nu are nicio datorie către principalul furnizor de asigurări sociale, Fondul IKA.

([1]) În contrast cu principalul său concurent de pe piața internă, Aegean Airlines, care și-a crescut capitalul în mod repetat.

▼B

(63) În prezent, întreprinderea a amânat efectuarea plății datoriilor către un anumit număr de creditori. Mai exact, datoriile sale totale (până la 31.12.2007) către Olympic Airways Services (și filiala acesteia Olympic Aviation) erau în valoare de […]*, datoriile către aeroportul internațional din Atena erau în valoare de […]* milioane, iar datoriile către Olympic Catering erau în valoare de […]* milioane.

(64) De asemenea, există în prezent o întârziere în plata anumitor datorii pe care întreprinderea le are către autoritățile fiscale și către CAA. Conform datelor de care dispune Republica Elenă, la 7 februarie 2008, datoriile fiscale certificate ale Olympic Airways Services se ridicau la […]* milioane pentru perioada de până la 31.12.2007. Din suma respectivă, numai […]* milioane sunt datorate și exigibile în prezent.

(65) Întreprinderea a amânat efectuarea plăților de leasing pentru aeronave către statul elen în valoare totală de […]* milioane. De asemenea, aceasta nu a plătit statului elen suma de […]* milioane pentru rezervele de întreținere a aeronavelor.

(66) Republica Elenă evidențiază faptul că problema eșalonării prelungite pentru neplata datoriilor întreprinderii Olympic Airlines către statul elen este ridicată pentru prima dată în decizia din 2005. Aceasta arată că decizia din 2005 a constatat, în urma investigației efectuate de către experții Comunității, că întreprinderea și-a plătit obligațiile în materie pentru perioada care a fost examinată (și anume până în luna mai 2005).

(67) Prin urmare, Republica Elenă subliniază că, deși există în prezent anumite datorii neplătite ale Olympic Airlines către stat, orice întârziere în plata acestora vizează doar o perioadă scurtă de timp. În opinia Greciei, acest argument nu este suficient pentru a susține ideea eșalonării prelungite de către statul elen în lumina condițiilor stabilite de jurisprudența comunitară în materie.

(68) Conform jurisprudenței, „în cazul în care o autoritate publică, competentă pentru colectarea contribuțiilor de asigurări sociale tolerează plata cu întârziere a acestor contribuții, conduita acesteia generează în mod sigur un avantaj comercial substanțial întreprinderii favorizate prin diminuarea sarcinilor care rezultă în mod normal din aplicarea sistemului de asigurări sociale în raport cu întreprinderea respectivă” ([1]).

(69) Cu toate acestea, pentru a considera avantajul economic respectiv drept ajutor de stat în sensul articolului 87 din Tratatul CE, este de asemenea necesar să se demonstreze că întreprinderea nu ar fi obținut avantajul respectiv în condiții normale de piață, cu alte cuvinte, este necesar să se examineze dacă organizația care a primit contribuțiile a acționat în același mod în care ar fi acționat un creditor privat în aceleași condiții.

(70) În opinia Greciei, aplicarea acestui criteriu în practică nu este ușoară, întrucât nu există standarde de conduită pentru un creditor privat. Mai exact, în funcție de perspectivele financiare ale debitorilor și de viabilitatea acestora, un creditor poate hotărî să nu acționeze sau să utilizeze toate căile de atac disponibile

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

▼B

pentru a colecta sumele datorate. Prin urmare, Grecia consideră că este necesar să se examineze dacă autoritatea publică a adoptat toate măsurile legale disponibile pentru a colecta datoriile și dacă a făcut acest lucru fără întârziere ([1]).

(71) În cazul Magefesa ([2]), instanța a hotărât că neplata datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale timp de mai mulți ani (peste 8 ani) a indicat faptul că autoritățile nu au utilizat toate mijloace legale pentru a asigura plata datoriilor.

(72) În mod asemănător, în cauza Lenzing ([3]), TPI a considerat că (a) eșalonarea contribuțiilor la asigurările sociale pentru o perioadă de cel puțin 6 luni care a permis acumularea datoriilor, (b) tolerarea nerespectării acordului de plată a datoriilor care a fost încheiat și (c) încheierea unui nou acord de plată a datoriilor cu toate că autoritățile au fost în măsură să solicite plata imediată a valorii totale a creanțelor din cauza încălcării condițiilor din acordul original – probabil prin executare forțată, nu îndeplinesc criteriul creditorului privat și echivalează, prin urmare, cu un ajutor de stat.

(73) În sfârșit, în cazul Spania/Comisia ([4]), CEJ a estimat că autoritățile spaniole, cu toate că au avut nevoie de trei ani pentru a încheia acordurile de restructurare a datoriilor cu întreprinderile, au anulat două treimi din datorii și au încheiat acorduri de restructurare a datoriilor pe o durată de 10 ani cu o perioadă de grație de doi ani, acestea au acționat în conformitate cu criteriul creditorului privat și au utilizat toate mijloacele legale pentru a colecta datoriile.

(74) În lumina acestor aspecte, Republica Elenă consideră că nu a existat o eșalonare prelungită din partea sa în legătură cu colectarea sumelor datorate de Olympic Airlines.

3.3. **Ajutorul de stat prin intermediul protecției speciale în fața creditorilor**

(75) În răspunsul său, Republica Elenă susține că dispozițiile juridice în cauză nu conduc la eliminarea drepturilor creditorilor întreprinderilor Olympic Airways și Olympic Airlines cu privire la executarea creanțelor acestora în conformitate cu dreptul național, ci determină doar suspendarea acestora, situație care în temeiul jurisprudenței naționale a fost considerată compatibilă cu dreptul național (și în special cu Constituția). Aceasta menționează în continuare că statul (inclusiv toate agențiile publice care ar putea oferi avantaje prin intermediul resurselor de stat) este în mod explicit exclus din domeniul de aplicare a acestei protecții în fața creditorilor. În consecință, în opinia sa, nu poate fi vorba de niciun ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Ar putea fi vorba de ajutor de stat doar în cazul în care statul elen ar fi garantat plata datoriilor Olympic Airways Services și/sau Olympic Airlines către creditori sau dacă ar fi efectuat plăți în numele întreprinderilor respective către furnizori și/sau creditori.

([1]) C-480/98, Spania/Comisia (Magefesa), Rec., 2000, p. I-8717, și C-276/02, Spania/Comisia, Rec., 2004, p. 1-8091.
([2]) A se vedea nota de subsol 23.
([3]) T-36/99 Lenzing AG/Comisia, Rec., 2004, p. II-3597, punctele 131, 136, 138 și 146.
([4]) Cauza C-276/02, Spania/Comisia.

▼B

(76) Republica Elenă nu respinge faptul că dispoziția specifică în cauză se referă anume la Olympic Airways Services și Olympic Airlines. Cu toate acestea, specificul dispozițiilor ca atare nu este suficient pentru a reprezenta o încălcare a articolului 87 din Tratatul CE, întrucât articolul 22 din Legea nr. 3404/2005 nu conferă niciun avantaj economic.

(77) În opinia Greciei, pentru a putea fi vorba de ajutor de stat în temeiul articolului 87 din Tratatul CE este esențial ca resursele de stat să fie transferate în mod efectiv ([1]). Protecția în fața creditorilor acordată de la 17 octombrie 2005 până la 28 februarie 2006 și urmată apoi de o prelungire a termenului limită inițial până la 31 octombrie 2006, ulterior până la 31 octombrie 2007 și, în cele din urmă, până la 31 octombrie 2008 pentru Olympic Airways Services și Olympic Airlines se referă numai la sumele datorate creditorilor privați.

(78) Justificarea excluderii statului elen din domeniul de aplicare a dispoziției a fost exact aceea de a asigura respectarea cerințelor dreptului comunitar cu privire la ajutoarele de stat, astfel cum prevede expunerea de motive care însoțește legea.

(79) Republica Elenă subliniază faptul că singurul caz în care ar putea fi vorba de ajutor de stat în baza protecției speciale în fața creditorilor pentru creditorii privați ar fi situația în care statul elen ar fi garantat plata datoriilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines către creditorii acestora sau în care ar fi efectuat plăți în numele întreprinderilor respective către furnizorii și/sau creditorii acestora.

4. OBSERVAȚIILE TERȚILOR

4.1. Olympic Airlines SA

(80) Observațiile întreprinderii Olympic Airlines au fost pe deplin conforme cu răspunsul oferit de Republica Elenă din 11 februarie 2008.

(81) În ceea ce privește subînchirierea aeronavelor de către statul elen și Olympic Airways, Olympic Airlines consideră că atât Olympic Airways, cât și statul elen au procedat într-un mod pe deplin conform cu criteriul investitorului privat și că nu a existat niciun tratament preferențial în favoarea Olympic Airlines. Mai mult, aceasta susține că plățile de leasing efectuate atât către Olympic Airways, cât și către statul elen sunt în linii mari în conformitate cu ratele de piață curente.

(82) De asemenea, Olympic Airlines a făcut trimitere la distincția care trebuie făcută între cazul unui leasing financiar și cel al unui leasing operațional.

Leasingurile financiare

(83) Alegerea făcută de statul elen de a subînchiria aeronavele la prețuri mai mici decât prețurile pentru leasingul financiar plătite în cadrul leasingurilor principale nu a reprezentat în mod necesar acordare de ajutoare ilegale în favoarea Olympic Airlines. În primul rând, diferența între nivelul plăților de leasing se justifică prin natura diferită a celor două tipuri de leasing și, în al doilea rând, prin faptul că plățile de leasing efectuate în contextul leasingurilor operaționale reflectă prețurile de piață pentru leasingul unor aeronave similare la momentul când au fost încheiate contractele de leasing.

([1]) C-248/84, Germania/Comisia, Rec., 1987, p. 4013, punctul 17.

▼B

(84) În termeni simpli, utilizatorul care face obiectul unui leasing financiar obține dreptul de a aștepta dobândirea dreptului de proprietate asupra aeronavelor la finalul contractului de leasing financiar, ceea ce nu s-ar întâmpla în cazul unui leasing operațional. În consecință, plata de leasing din cadrul unui leasing financiar corespunde sumei ratei de rambursare a valorii aeronavelor, pentru ca la finalul leasingului utilizatorul să devină proprietarul aeronavelor. În acest caz specific, plata de leasing lunară efectuată de statul elen locatorilor pentru aeronavele respective va înceta în 2011, acesta dobândind la momentul respectiv dreptul deplin de proprietate asupra aeronavelor.

Leasingurile operaționale

(85) Olympic Airlines a subliniat că toate contractele de leasing operațional pentru aeronavele închiriate de la Olympic Airways au expirat în prezent.

(86) Contractele de leasing operațional încheiate între Olympic Airways și Olympic Airlines pe perioada în care au fost în vigoare (până când aceasta din urmă a devenit parte la contractele principale de leasing) au fost încheiate la prețurile de piață curente, astfel cum s-a menționat mai sus. În consecință, nu a existat niciun ajutor de stat mascat. Olympic Airlines a reiterat faptul că nu a primit niciun tratament favorabil în cadrul leasingurilor operaționale menționate, întrucât plățile de leasing convenite la momentul încheierii acestora (11.12.2003) reflectau prețurile pieței, astfel cum se poate constata din raportul privind situația economică în domeniul aviației menționat mai sus. Ulterior, Olympic Airlines a încheiat contractele de leasing direct cu locatorii inițiali (în unele cazuri în 2005 și în altele în 2007) la prețurile de piață curente.

(87) Mai mult decât atât, singurul contract de leasing operațional care a fost încheiat între Olympic Airways și Olympic Airlines în 2003 și care a rămas în vigoare până în urmă cu câteva zile, având ca obiect o aeronavă A 300-600, a fost – ca și toate celelalte contracte - încheiat la prețurile de piață curente. În prezent, contractul a expirat.

(88) Decizia întreprinderii Olympic Airways de a subînchiria aeronavele menționate întreprinderii Olympic Airlines era necesară în circumstanțele date și a fost în conformitate cu conduita oricărui investitor privat aflat într-o poziție identică. În caz contrar, Olympic Airways ar fi fost obligată să plătească compensații enorme locatorilor aeronavelor, pe care nu le-ar mai fi putut utiliza din cauza eliminării serviciilor de transport aerian din obiectivele sale comerciale în decembrie 2003.

(89) Trebuie menționat faptul că, în conformitate cu contractul de leasing încheiat cu locatorii inițiali, efectuarea plăților de leasing a continuat să fie obligatorie, indiferent dacă aeronavele erau sau nu utilizate pentru zboruri de către Olympic Airways. Având în vedere aceste circumstanțe, decizia întreprinderii Olympic Airways de a genera venituri din utilizarea aeronavelor și de a reduce pierderile prin subînchirierea acestora întreprinderii Olympic Airlines a fost justificată pe deplin din punct de vedere comercial și conformă cu criteriul investitorului privat. Mai mult, prin încheierea contractelor de subînchiriere, Olympic Airways s-a derobat de costurile de protecție și întreținere a aeronavelor. Aceasta a beneficiat de asemenea de posibilitatea de a presta servicii de asistență la sol și de întreținere întreprinderii Olympic Airlines pentru aeronavele respective.

▼B

(90) În legătură cu datoriile și situația financiară actuală a întreprinderii Olympic Airlines, întreprinderea a confirmat informațiile furnizate deja de Republica Elenă.

(91) În legătură cu presupusul ajutor de stat acordat Olympic Airlines prin intermediul protecției speciale în fața creditorilor, întreprinderea consideră că articolul 22 din Legea nr. 3404/2005 nu conferă niciun beneficiu financiar în favoarea Olympic Airlines.

(92) În concluzie, Olympic Airlines consideră că, după examinarea observațiilor sale, Comisia nu va mai avea îndoieli cu privire la aspectele analizate.

4.2. **Olympic Airways Services SA**

(93) Observațiile primite de la Olympic Airways Services s-au referit în principal la procedurile comisiei de arbitraj și la hotărârile arbitrale ale acesteia. Acestea sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentei decizii ([1]). În măsura în care observațiile în cauză au abordat celelalte aspecte vizate de prezenta decizie, acestea au fost pe deplin conforme cu observațiile primite din partea Olympic Airlines și cu răspunsul oferit de Republica Elenă la 11 februarie 2008.

4.3. **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines, unul dintre concurenții Olympic Airlines, a dorit în observațiile sale să abordeze în mod special problema hotărârilor arbitrale. Aegean Airlines a arătat de asemenea că, în contextul celor 35 de milioane de pasageri de pe piața elenă a aviației și al activității a peste 150 de companii aeriene, Olympic Airlines reprezintă 17 % din piață și, ca atare, nu constituie o parte „esențială” din aceasta. Ceea ce Aegean Airlines consideră necesar pe piața elenă a aviației este corectitudinea în reglementări, tratamentul egal și lipsa subvențiilor, a costurilor și a drepturilor speciale acordate unui singur participant la piață.

4.4. **HATTA**

(95) Asociația Elenă a Agenților de Voiaj și Turism (HATTA) reprezintă peste 1 500 de agenții de voiaj și operatori de turism și își exprimă preocuparea serioasă cu privire la viitorul întreprinderii Olympic Airlines și la impactul pe care îl poate avea aceasta asupra industriei turismului în Grecia.

(96) HATTA consideră că Olympic Airlines trebuie să devină o întreprindere cu capital și administrație private, care să opereze într-o poziție de egalitate cu ceilalți operatori de transport aerian interni și comunitari. De asemenea, HATTA dorește să sublinieze amploarea impactului unui eventual faliment al Olympic Airlines asupra economiei elene; în opinia sa, acest aspect transformă cazul de față într-o chestiune politică mai degrabă decât o procedură juridică.

(97) Întrucât turismul reprezintă 18 % din PIB-ul Greciei, în cazul dispariției Olympic Airlines, HATTA consideră că nu ar exista suficient interes comercial pentru a acoperi întregul gol survenit în furnizarea de zboruri, ceea ce ar reprezenta o pierdere. În joc se află nu doar viitorul unei întreprinderi cu capital de stat, ci și viitorul și stabilitatea unui sector de care economia elenă depinde în mare măsură.

([1]) A se vedea considerentul 8 de mai sus.

▼B

4.5. **Ryanair**

(98) Ryanair menționează că în prezent nu operează nicio rută către sau din Grecia, cu toate că efectuează zboruri spre destinații turistice mai puțin cunoscute călătorilor din Europa Occidentală, cum ar fi Riga în Letonia, Kaunas în Lituania sau Constanța în România. Lipsa prezenței sale pe piața elenă se datorează, potrivit afirmațiilor acesteia, întreținerii artificiale a întreprinderilor Olympic Airlines și Olympic Airways Services prin intermediul ajutoarelor de stat. În cazul dispariției ajutoarelor de stat, Ryanair ar fi mult mai în măsură să devină, cu flota de aeronave de care dispune, concurentul întreprinderii Olympic Airlines pe un număr de rute interne și internaționale către și din Grecia. Prin urmare, Ryanair afirmă că situația nu vizează o singură parte, ci poziția sa pe piață este afectată în mod semnificativ de ajutoarele de stat acordate în favoarea Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) În opinia întreprinderii Ryanair, investigația cu privire la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE ar fi trebuit inițiată mai devreme și trebuie finalizată fără întârziere, cu mult înainte de termenul de 18 luni. Ryanair subliniază numeroasele acțiuni privind ajutoarele de stat întreprinse de către Comisie în legătură cu Olympic Airways începând din 1994. Ryanair precizează că, deși diferitele acțiuni și investigații se referă, la suprafață, la diverse forme și cazuri ale ajutoarelor de stat, toate măsurile de ajutor sunt interdependente. Acestea evidențiază eforturile sistematice și, prin urmare, departe de reușită, ale autorităților elene de a întârzia întregul proces prin reambalarea în mod constant a ajutoarelor existente și noi în alte forme – și contestarea ulterioară, prin orice mijloace disponibile, a faptului că măsurile respective reprezintă ajutoare de stat ilegale. Legăturile strânse dintre diferitele forme de ajutor de stat acordate prin diverse mijloace în decursul mai multor ani reies în mod evident din expunerea Comisiei.

(100) În opinia întreprinderii Ryanair, fără a ține seama de situația trecută, informațiile financiare detaliate solicitate de Comisie vor fi incomplete și/sau întârziate. Comisia va adopta eventual o decizie negativă prin care se dispune recuperarea sumelor, care va fi atât contestată, cât și ignorată de autoritățile elene, iar, până în momentul în care instanțele comunitare vor fi susținut decizia Comisiei și vor fi constatat că Grecia și-a încălcat obligațiile, o parte sau toate ajutoarele de stat implicate se vor transforma în noi forme de ajutoare ilegale acordate în favoarea Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair afirmă capacitatea și obligația Comisiei de a accelera procesul în mod semnificativ. În opinia sa, ar fi scandalos dacă investigația oficială inițiată în cele din urmă de către Comisie ar atinge sau chiar ar depăși termenul de 18 luni prevăzut la articolul 7 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a articolului 93 (în prezent articolul 88 din Tratatul CE) ([1]) (denumit în continuare „regulament de procedură”). O astfel de abordare formală nu ar face decât să răsplătească tactica de amânare a autorităților elene și să creeze un precedent pentru generațiile viitoare. Informațiile furnizate privind valoarea ajutoarelor sunt incomplete deoarece datele esențiale descrise drept „confidențiale” de către autoritățile elene nu au fost dezvăluite în mod corect.

([1]) JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

▼B

(102) În opinia întreprinderii Ryanair, tratarea anumitor informații cu privire la valorile ajutorului și la modul în care au fost calculate acestea drept confidențiale nu se justifică. Dezvăluirea acestora nu ar conferi niciun avantaj competitiv concurenților sau celorlalte părți, ci le-ar sprijini pe acestea pentru a răspunde la invitația Comisiei cu argumente mai concrete, pentru a oferi date comparative și pentru a expune deficiențe ale tacticilor întreprinderilor Olympic Airlines/Olympic Airways Services care ar putea fi trecute cu vederea de examinarea Comisiei.

(103) În ceea ce privește eșalonarea datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale din decembrie 2004, Ryanair arată că cifrele indicative privind pierderile întreprinderii Olympic Airways Services subliniază gravitatea cazului.

(104) În ceea ce privește protecția specială în fața creditorilor, Ryanair îndeamnă Comisia să clarifice în mod specific drepturile la compensări rezultate pentru părțile private din această încălcare a normelor privind ajutoarele de stat.

5. COMENTARIILE GRECIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

(105) Republica Elenă s-a declarat a fi în totalitate de acord cu observațiile prezentate de Olympic Airways Services, Olympic Airlines și HATTA. Cu toate acestea, în ceea ce privește observațiile întreprinderilor Aegean Airlines și Ryanair, Republica Elenă contestă observațiile acestora, considerând că observațiile întreprinderilor Aegean Airlines și Ryanair nu contribuie în mod semnificativ la investigație cu informații sau documente noi și importante.

(106) În legătură cu observațiile prezentate de Aegean Airlines, Republica Elenă subliniază faptul că Aegean Airlines a avut un deosebit succes pe piața elenă în ultimii zece ani, iar acest succes este în ultimă instanță în serviciul clientului final – pasagerul – demonstrând așadar beneficiile concurenței. Existența concurenței în domeniul transportului aerian reprezintă principala poziție și principalul obiectiv al guvernului elen.

(107) Autoritățile elene subliniază ceea ce ele consideră drept o contradicție în observațiile făcute de Aegean Airlines, constând în faptul că aceasta își prezintă principalul concurent – Olympic Airlines – pe de o parte ca desfășurând o activitate semnificativă, dar, de pe de altă parte, ca putând fi înlocuit. În timp ce, în opinia Republicii Elene, evaluarea se bazează pe presupusul procentaj scăzut al transferului total de pasageri către/din aeroporturile elene al Olympic Airways, autoritățile elene contestă această evaluare.

(108) Principalul obiectiv al guvernului elen este reprezentat de asigurarea unor servicii fluide de transport aerian către insulele elene și regiunile îndepărtate, prin utilizarea unor dispoziții speciale de prestare de servicii publice (PSP) atunci când este cazul. Acesta subliniază faptul că, până în prezent, Aegean nu a participat la nicio licitație a Autorității Aviației Civile pentru PSP.

(109) Autoritățile elene critică trimiterile făcute de Aegean Airlines la „Olympic Airways Group”, care, în opinia statului, sunt inexacte, întrucât Olympic Airways Services nici nu participă la capitalul sau la conducerea întreprinderii Olympic Airlines, nici nu controlează deciziile adunării generale a acesteia din urmă, nici nu deține autoritatea de a desemna membri în consiliul de

▼B

administrație al acesteia. În special, cele două întreprinderi nu reprezintă o unitate financiară comună, întrucât niciuna dintre ele nu influențează politica financiară a celeilalte și nici nu există vreun interes comun între acestea; dimpotrivă, relațiile comerciale se desfășoară strict în funcție de condițiile pieței.

(110) În ceea ce privește situația financiară a Olympic Airways, Republica Elenă observă că Aegean Airlines nu a prezentat nicio informație care să demonstreze că operarea curentă a întreprinderii Olympic Airways este asigurată prin intermediul ajutoarelor de stat.

(111) În opinia Republicii Elene, Ryanair nu poate fi considerată ca „parte interesată" în cazul de față. Aceasta se datorează faptului că Ryanair nu efectuează zboruri către și/sau din Grecia, drept pentru care nu se poate susține că este afectată în vreun mod de presupusa acordare de ajutoare de stat în favoarea Olympic Airlines și Olympic Airways.

(112) În opinia Greciei, argumentele întreprinderii Ryanair potrivit cărora aceasta nu operează zboruri către și/sau din Grecia din cauza acordării pe termen lung a unui avantaj competitiv în favoarea Olympic Airways și Olympic Airlines de către guvernul elen nu sunt motivate prin fapte. Autoritățile elene arată că alți transportatori aerieni „low-cost" sunt activi pe piața elenă, Easy Jet, Aer Lingus, Air Berlin, Sky Europe, Germanwings și Virgin Express. Atât Easy Jet ([1]), cât și Germanwings ([2]) operând zboruri zilnice către și din aeroportul internațional din Atena, având în același timp legături cu alte aeroporturi mari din Grecia. În mod similar, Air Berlin efectuează zboruri către un număr total de cincisprezece aeroporturi ale țării ([3]), cu zboruri zilnice (mai mult de un zbor) către și din aeroportul internațional din Atena.

(113) În al doilea rând, nu există niciun obstacol în calea intrării întreprinderii Ryanair pe piața elenă din cauza presupuselor avantaje acordate întreprinderii Olympic Airlines, având în vedere faptul că cele două întreprinderi prestează servicii în baza a două modele de afaceri total diferite. Astfel cum reiese din intrarea pe piața elenă a transportatorilor aerieni „low-cost" menționați mai sus, activitatea operatorilor Olympic Airlines și Aegean nici nu ar împiedica sau influența intrarea Ryanair, nici nu ar implica problema unui număr limitat de sloturi în aeroporturile elene.

(114) Prin urmare, autoritățile elene consideră ciudat faptul că Ryanair susține că nu poate efectua zboruri pe piața elenă din cauza presupusei denaturări a concurenței, în măsura în care companiile aeriene menționate mai sus, dintre care multe sunt de dimensiuni mai mari și cu costuri mai ridicate decât Ryanair, au reușit acest lucru.

(115) Republica Elenă sintetizează principalele opinii ale întreprinderilor menționate mai sus după cum urmează:

5.1. **În privința datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways Services**

(116) Începând cu 11 februarie 2008, actualizarea evidenței fiscale și a asigurărilor a întreprinderii Olympic Airways Services a fost deja demonstrată. În ceea ce privește datoriile mai vechi ale întreprinderii Olympic Airway către Institutul de Asigurări Sociale,

([1]) EasyJet are legături cu Atena, Kerkyra, Myconos, Rhodos, Heraklion și Thessaloniki (a se vedea http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings are legături cu Atena, Kerkyra, Kavala, Myconos, Rhodos, Heraklion și Thessaloniki (a se vedea http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin are legături cu Athens, Kerkyra, Kavala, Myconos, Rhodos, Heraklion, Thessaloniki, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorini, Kos, Samos, Karpathos, Lesvos (a se vedea http//www.aia.gr).

▼B

a fost efectuată o modificare pentru plata datoriilor în tranșe lunare, în conformitate cu dispozițiile generale ale Legii nr. 3518/2006, aplicabile tuturor întreprinderilor și persoanelor fizice elene ([1]).

(117) În consecință, în opinia Greciei, nu poate exista nicio „tolerare” și cu atât mai puțin o „tolerare perpetuă” în numele guvernului elen în ceea ce privește neplata datoriilor întreprinderii Olympic Airways.

5.2. **În ceea ce privește presupusul ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines**

5.2.1. *Ajutorul de stat prin intermediul subînchirierii aeronavelor*

(118) Grecia este de acord cu declarația făcută de Olympic Airlines potrivit căreia aceasta a dispus de posibilul financiar pentru a încheia contracte de leasing operațional direct pe piață. Acest lucru se dovedește a fi real, întrucât imediat după expirarea fiecărui contract de leasing operațional, unii dintre locatorii inițiali din contractele principale au încheiat contracte în mod direct cu întreprinderea Olympic Airlines la ratele de piață curente, fără intermedierea întreprinderii Olympic Airways.

(119) La rândul său, Olympic Airways, în selectarea întreprinderii Olympic Airlines, a acționat ca orice alt investitor privat aflat în aceeași poziție. Pe de o parte, aceasta a reușit reducerea pagubelor lunare în cel mai bun mod posibil, iar, pe de altă parte, s-a asigurat că pagubele în cauză vor fi limitate ca durată având în vedere intenția exprimată de întreprinderea Olympic Airlines de a renegocia și de a încheia contracte principale de leasing.

(120) Olympic Airlines nu a fost favorizată nici în cazul subînchirierii a patru leasinguri financiare ale aeronavelor Airbus A340-300 guvernului elen, întrucât contractele au fost încheiate la prețul pieței. În această privință, trebuie menționat faptul că taxele de leasing plătite de Olympic Airlines pentru contractele de leasing operațional pot fi comparate doar cu taxele de leasing operațional respective de pe piață din aceeași perioadă și nu cu taxele de leasing financiar, astfel cum a stabilit Comisia în mod eronat.

5.2.2. *Ajutorul de stat în privința datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale*

(121) Republica Elenă remarcă faptul că nu există nicio „tolerare perpetuă” cu privire la aceste întârzieri la plată ale întreprinderii.

5.3. **În privința protecției speciale în fața creditorilor**

(122) Dispozițiile Legii nr. 3404/05 presupun suspendarea mai degrabă decât eliminarea drepturilor creditorilor întreprinderilor Olympic Airways și Olympic Airlines cu privire la executarea creanțelor acestora. Acest aspect este compatibil cu legislația elenă.

(123) Protecția în fața creditorilor care a fost acordată întreprinderii Olympic Airlines și întreprinderii Olympic Airways vizează exclusiv sumele datorate persoanelor private și nu datoriile către stat, mai exact guvernul elen. În consecință, nu poate fi vorba de ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

([1]) Dispozițiile Legii nr. 3518/2006 au fost incluse în răspunsul Republicii Elene din 11 februarie 2008, punctul 75.

▼B

6. REZULTATELE STUDIULUI DE SPECIALITATE SOLICITAT DE CĂTRE COMISIE

(124) Înaintea angajării Comisiei în evaluarea aspectelor ridicate la inițierea procedurii și a informațiilor furnizate de Grecia și de părțile terțe, a fost necesară examinarea situației economice și financiare actuale a întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines.

(125) În acest scop, Comisia a contractat serviciile unui expert independent (Moore Stephens) pentru a efectua un studiu asupra finanțării și operațiunilor ambelor întreprinderi cu scopul de a stabili evoluția situației de la decizia Comisiei din 2005.

(126) Moore Stephens (denumită în continuare „experții") a efectuat studiul în Atena în perioada 1-15 iulie 2008. În efectuarea studiului, experții au beneficiat de sprijinul autorităților elene, al întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines, precum și al consilierilor acestora.

6.1. În privința datoriilor la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale ale întreprinderii Olympic Airways Services

(127) În ceea ce privește eșalonarea impozitelor (inclusiv majorările și penalizările), Moore Stephens a stabilit (în baza evaluării datoriilor totale de către autoritățile fiscale furnizate la 17 iunie 2008) că suma datorată de Olympic Airways Services se ridică la […]* milioane EUR. Bilanțurile din data de 31 mai 2008 reprezintă soldurile cumulative la acea dată și includ, exceptând cazurile în care se stipulează altfel, sumele acumulate înainte de 31 decembrie 2004. Valoarea datoriei s-a stabilit după compensarea sumei de […]* milioane EUR în baza hotărârilor arbitrale, fiind de ([…]* milioane EUR – […]* milioane). Datoria cuprinde:

— impozitul pe venit datorat, TVA-ul, taxa de timbru, taxele de reținere la sursă ([1]), taxa de pasager pentru dezvoltarea aeroportului (Spatosimo);

— taxele de staționare și handling în aeroport pentru alte aeroporturi decât AIA;

— rambursarea împrumutului ABN efectuată de către statul elen în numele Olympic Airways Services.

(128) Moore Stephens remarcă faptul că suma a fost contestată în instanță de către întreprinderea Olympic Airways Services. Instanța a pronunțat o hotărâre de suspendare a datoriei, în așteptarea unei hotărâri definitive. Suspendarea pune în aplicare cadrul juridic general privind solicitarea unor măsuri provizorii, care poate fi invocat de către orice persoană fizică sau juridică aflată în litigiu cu statul elen. Suma compensată achitată în urma hotărârii arbitrale a reprezentat partea din soldul total care nu a fost contestată de Olympic Airways Services.

(129) Majorările incluse în cuantumul de […]* milioane EUR vizează perioada de până în iunie 2008.

(130) Taxele de reținere la sursă actuale (în principal impozitul pe venitul angajaților) pentru perioada mai 2007-2008 se ridică la aproximativ […]* milioane EUR, în timp ce taxele de reținere la

([1]) Cuprinde taxele de reținere la sursă altele decât cele exigibile pentru perioadele stabilite în tabelul de mai jos.

▼B

sursă (impozitul pe venitul angajaților) privind personalul detașat întreprinderii Olympic Aviation pentru perioada decembrie 2006-mai 2008 este de aproximativ […]* milioane EUR.

(131) În ceea ce privește eșalonarea contribuțiilor la asigurările sociale, aceasta se ridică la aproximativ […]* milioane EUR pentru perioada de până în octombrie 2006, permițând plata sumei de […]* milioane EUR de către statul elen în septembrie 2007 din fonduri primite în urma hotărârilor arbitrale. Suma de […]* milioane EUR (inclusiv majorări și penalizări) reprezintă soldul (în iulie 2008) restant care urmează să fie plătit de Olympic Airways Services în tranșe viitoare în conformitate cu cadrul general din Legea nr. 3518/2006. Administrația Asigurărilor Sociale (IKA) a acceptat un avans de […]* milioane EUR din partea Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Alte datorii la bugetul asigurărilor sociale pentru perioada noiembrie 2006–mai 2008 în valoare de […]* pentru Olympic Airways Services și de […]* milioane EUR pentru persoanele detașate întreprinderii Olympic Aviation au fost de asemenea notate.

(135) În pofida aspectelor menționate mai sus, Comisia notează că Olympic Airways Services a obținut o confirmare din partea IKA conform căreia nu există întârzieri la plata datoriilor. Constatările făcute de Moore Stephens pot fi sintetizate după cum urmează:

milioane EUR

	Sold
Evaluarea datoriilor totale de către autoritățile fiscale furnizată la 17 iunie 2008 (suspendate)	[…]*
Taxa de reținere la sursă actuală mai 2007 - mai 2008 (în principal impozitul pe veniturile angajaților)	[…]*
Taxa de reținere la sursă actuală decembrie 2006 - mai 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Datorii la bugetul asigurărilor sociale până în octombrie 2006	[…]*
Datorii la bugetul asigurărilor sociale noiembrie 2006 – mai 2008	[…]*
Datorii la bugetul asigurărilor sociale noiembrie 2006 – mai 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Datorii ale întreprinderii Olympic Airways Services către stat începând cu 1 iunie 2008 (fără datoriile suspendate)	[…]*
Datorii totale ale Olympic Airways Services către stat începând cu iunie 2008	[…]*

(136) Moore Stephens concluzionează că, având în vedere faptul că Olympic Airways Services s-a bazat pe aproximativ […]* din hotărârile arbitrale pentru a-și achita parțial datoriile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale (plata de […]* milioane EUR către autoritățile fiscale și de […]* milioane EUR către

▼B

IKA), în cazul în care Comisia ar concluziona că eșalonarea continuă de către stat a datoriilor Olympic Airways Services din 2005 a constituit ajutor de stat, Olympic Airways Services nu ar putea rambursa ajutoarele de stat în baza rezultatelor sale operaționale și a poziției sale financiare actuale.

6.2. **În privința presupusului ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines**

6.2.1. *Ajutoare de stat prin intermediul subînchirierii aeronavelor*

(137) Moore Stephens a menționat un cuantum de […]* milioane EUR a cărui plată către statul elen este întârziată. În privința leasingului aeronavelor, Moore Stephens arată că suma în cauză era la data de 31 de mai 2005 de […]* EUR, însemnând că în decursul perioadei acoperite de prezenta decizie Olympic Airlines a înregistrat o datorie de […]* milioane EUR către stat pentru închirierea aeronavelor. Cuantumul exigibil este de aproximativ […]* milioane EUR pe lună pentru […]* și de […]* milioane EUR pe lună pentru rezervele pentru întreținere. Aproximativ […]* milioane EUR au fost plătiți într-o perioadă de peste 36 de luni, reprezentând aproximativ plățile pe 6 luni. În 2007 sau 2008 nu s-a efectuat nicio plată.

6.2.2. *Ajutoare de stat acordate sub formă de tolerare a datoriilor întreprinderii Olympic Airlines la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale*

(138) Cuantumul restant al taxei de pasager pentru dezvoltarea aeroportului (Spatosimo) evaluat de autoritățile fiscale este de […]* milioane EUR. Sumele datorate din 31 mai 2008 erau de […]* milioane EUR. Din acestea, […]* milioane EUR sunt plătibili în tranșe lunare până în 2012, iar plata acestora nu a fost considerată întârziată. Din suma rămasă de […]* milioane EUR, […]* milioane EUR au fost atacați în instanță de către Olympic Airlines. Instanța a pronunțat o hotărâre de suspendare a acestei părți a datoriei în așteptarea unei hotărâri definitive.

(139) Moore Stephens a identificat un cuantum de […]* milioane EUR a cărui plată este întârziată din partea Olympic Airways Services și Olympic Aviation pentru serviciile prestate în baza diferitelor contracte de prestării servicii de asistență la sol și servicii de întreținere.

(140) S-a identificat, de asemenea, un alt cuantum de […]* milioane EUR pentru taxele de aterizare și taxele de staționare datorate Autorității Aviației Civile din Grecia.

(în milioane EUR)

		Sold
Întârzierea la plată pentru leasingul aeronavelor	[…]*	[…]*
Plățile de leasing datorate	[…]*	[…]*
Rezerva pentru întreținere datorată	[…]*	[…]*
Dobânzile la plățile de leasing și rezervele pentru întreținere	[…]*	[…]*
Diferența dintre leasingurile principale și contractele de subînchiriere	[…]*	[…]*
Spatosimo (Taxa de pasager pentru dezvoltarea aeroportului – total datorat de 98 milioane EUR din care 59,9 milioane EUR fac obiectul unei suspendări judiciare)	[…]*	[…]*
Plata cu întârziere către alte entități	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Taxe de aterizare și taxe de staționare (altele decât AIA)	[…]*	[…]*

▼B

(în milioane EUR)

		Sold
Datoriile Olympic Airlines către stat în iunie 2008 (exclusiv datoriile suspendate)	[…]*	[…]*
Datorii totale estimate ale Olympic Airlines în iunie 2008	[…]*	[…]*

6.3. **În privința protecției speciale în fața creditorilor**

(141) Moore Stephens a confirmat că protecția specială în fața creditorilor a fost prelungită până la data de 31 octombrie 2008 prin articolul 21 din Legea nr. 3607/2007.

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. **Baza juridică pentru evaluarea ajutorului**

(142) În temeiul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE „ajutoarele acordate de state membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale între statele membre, sunt incompatibile cu piața comună”.

(143) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat direct sau indirect, finanțat prin resursele de stat, acordat de statul membru însuși sau de orice organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia.

(144) Criteriile stabilite la articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a se stabili dacă măsurile notificate reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Și anume, sprijinul financiar:

— se acordă de către stat sau prin intermediul resurselor de stat;

— favorizează anumite întreprinderi sau sectoare de producție;

— denaturează sau amenință să denatureze concurența; și

— afectează schimburile comerciale între statele membre.

(145) Prezenta decizie se referă exclusiv la ajutoarele acordate după perioada avută în vedere de decizia din 2005.

7.2. **Existența ajutorului**

(146) Comisia a efectuat o analiză atentă și aprofundată a observațiilor primite în cursul inițierii procedurii, precum și a observațiilor Greciei și a studiului de specialitate efectuat cu privire la conturile și operațiunile întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines. Comisia a hotărât în acest sens să efectueze analiza privind existența ajutorului în cadrul a trei categorii principale:

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services prin eșalonarea datoriilor acesteia la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale din decembrie 2004 ([1]);

([1]) Decizia din 2005 a vizat doar ajutorul acordat Olympic Airways până în decembrie 2004 inclusiv.

▼B

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines prin intermediul plăților de leasing pentru aeronave și prin neexecutarea datoriilor acesteia (inclusiv obligațiile la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale) din mai 2005 ([1]);

— posibil ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services și Olympic Airlines prin intermediul protecției speciale în fața creditorilor.

7.2.1. *Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airways Services prin eșalonarea datoriilor*

(147) Astfel cum au demonstrat experții Comisiei, de la data adoptării deciziei din 2005, Olympic Airways Services a amânat plata sumelor datorate statului, iar obligațiile sale la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale au crescut.

(148) Situația dificilă și în continuă deteriorare a Olympic Airways Services în ceea ce privește impozitele și contribuțiile la asigurările sociale a fost descrisă anterior. Datoria la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale a Olympic Airways Services analizată în decizia din 2005 era deja mare, ridicându-se la 627 milioane EUR, fiind constituită din impozitul neplătit estimat la suma de 431 milioane EUR și din încă 196 milioane EUR de contribuții neplătite către IKA.

(149) În privința obligațiilor sale fiscale și în pofida unei plăți „compensate” în valoare de […]* milioane EUR efectuată în urma hotărârilor arbitrale, datoria fiscală totală estimată din data de iunie 2008 și menționată în tabelul care urmează alineatului (135) de mai sus este evaluată în prezent ca fiind de aproximativ […]* milioane EUR. Această amânare a plății impozitului în valoare de cel puțin […]* milioane EUR este imputabilă statului.

(150) Olympic Airways Services a susținut că suma de […]* milioane EUR referitoare la datoriile sale fiscale se suspendă, însemnând că întreprinderea este „la zi cu impozitele”, fără a ține seama de faptul că, dacă plata unei părți din datoria fiscală către stat a fost amânată, o astfel de amânare nu anulează suma respectivă. În timp ce o instanță elenă poate hotărî reducerea acestor cifre, Comisia concluzionează că ordinul de mărime al sumei datorate de Olympic Airways Services statului în contextul impozitelor nu se va modifica în mod semnificativ. În pofida acestei opinii, Comisia poate concluziona că suma datorată de Olympic Airways Services statului cu titlu de obligații fiscale este de ordinul a […]* milioane EUR.

(151) În legătură cu obligațiile fiscale în creștere ale Olympic Airways Services, statul însuși prin administrația sa fiscală este cel care tolerează amânarea continuă și neplata diferitelor impozite și taxe datorate de Olympic Airways Services.

(152) În privința contribuțiilor la asigurările sociale, situația este asemănătoare. Datoriile la bugetul asigurărilor sociale identificate în decizia din 2005 care se ridicau la […]* au crescut în prezent

([1]) Decizia din 2005 a avut în vedere doar ajutorul acordat Olympic Airlines până în mai 2005 inclusiv.

▼B

la […]* milioane EUR, astfel cum se menționează în tabelul care urmează considerentului 135 de mai sus, în pofida plății din 27 septembrie 2007 a unei sume inițiale de […]* milioane EUR în urma hotărârilor arbitrale.

(153) În ceea ce privește contribuțiile la asigurările sociale, organismul responsabil cu colectarea acestora (IKA) este o autoritate publică înființată prin legea elenă ([1]), căreia i s-a încredințat, sub supravegherea statului, administrarea sistemului de securitate socială și colectarea contribuțiilor obligatorii la asigurările sociale. Acesta are dreptul ([2]), dar nu și obligația de a încheia acorduri de plată în caz de întârzieri în plata obligațiilor. Creșterea permanentă a obligațiilor la bugetul asigurărilor sociale ale Olympic Airways Services către stat este prin urmare, imputabilă în mod clar statului.

(154) Atât fondurile fiscale, cât și cele de asigurări sociale reprezintă resurse de stat, iar eșalonarea acestora presupune un transfer de resurse de stat.

(155) Eșalonarea acestora conferă un avantaj Olympic Airways Services. Eșalonarea din partea statului amână plata taxelor pe care întreprinderea ar trebui în mod normal să le achite în timp util, oferind beneficiarului o sursă de capital de lucru. Olympic Airways Services este generatoare de pierderi și îndatorată în mod cronic, prin urmare o astfel de amânare nu poate fi considerată o conduită normală sau obișnuită a unui creditor în economia de piață; aceasta este sistematică și, având în vedere situația financiară riscantă a întreprinderii Olympic Airways Services demonstrată de experții Comisiei, nu există nicio perspectivă realistă potrivit căreia serviciile Olympic Airways vor fi în măsură să restituie statului sumele în cauză la un moment dat în viitor. Eșalonarea afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează concurența, întrucât piețele vizate sunt complet liberalizate.

(156) Prin urmare, Comisia trebuie să concluzioneze că eșalonarea de către stat a obligațiilor neplătite la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale aflate în creștere echivalează cu ajutoare de stat acordate întreprinderii Olympic Airways Services în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. Întrucât nu au fost niciodată notificate Comisiei, acestea ajutoare sunt prin urmare ilegale.

7.2.2. *Ajutorul de stat acordat în favoarea Olympic Airlines sub formă de eșalonare a datoriilor*

(157) Astfel cum au concluzionat experții Comisiei, de la perioada de referință a deciziei din 2005, Olympic Airlines a pierdut bani și a acumulat datorii suplimentare către stat.

(158) În legătură cu leasingurile celor 4 aeronave A340, în cursul perioadei vizate de prezenta investigație, datoriile Olympic Airlines către stat au atins suma de […]* milioane EUR, soldul acestui cuantum la data de 31 mai 2005 fiind de […]* EUR. Aceasta înseamnă că, pe parcursul perioadei acoperite de prezenta decizie, Olympic Airlines a înregistrat o datorie de […]* milioane EUR către stat pentru plățile de leasing neplătite pentru aeronave.

([1]) Legea nr. 1846/1951, articolul 11.
([2]) Legea nr. 2676/1999.

▼B

(159) Cu toate acestea, în opinia Comisiei, acest cuantum nu reflectă în întregime sumele pe care Olympic Airlines le datora statului în privința leasingurilor aeronavelor respective. Astfel cum este prevăzut în decizia din 2005, în urma preluării contractelor principale de leasing de la Olympic Airways, statul a plătit un preț cuprins între […]* și […]* EUR pe lună pentru fiecare dintre aeronave. Totuși, astfel cum au demonstrat experții Comisiei, Olympic Airlines a plătit între […]* USD și […]* USD. În acceptarea unei sume atât de reduse, statul „acceptă" să piardă într-un anumit mod între […]* EUR și […]* EUR la fiecare aeronavă pe lună – reprezentând un cuantum suplimentar de ajutoare de stat de cel puțin 36 milioane EUR și de până la 50,4 milioane EUR.

(160) În legătură cu taxa de pasager pentru dezvoltarea aeroportului (Spatosimo), suma datorată în prezent de întreprindere către stat este de […]* milioane EUR. Olympic Airlines a susținut că nu este datorat totalul acestui cuantum, întrucât aproximativ […]* milioane EUR din sumă au fost suspendați, în așteptarea unei hotărâri judecătorești. În acest sens, Comisia remarcă faptul că o astfel de suspendare nu elimină datoria, ci suspendă doar plata acesteia. În acest sens, Comisia poate concluziona că suma pe care Olympic Airlines o datorează în privința taxei Spatosimo neplătite din luna mai 2008 este cuprinsă între 38 milioane EUR și 98 milioane EUR.

(161) O sumă de 86,3 milioane EUR este datorată de Olympic Airlines celor două entități conexe, și anume Olympic Airways Services și Olympic Aviation. În 31 mai 2005 cuantumul datorat de Olympic Airlines acestor întreprinderi era de 2,6 milioane EUR, sumă care s-a majorat în următorii trei ani, însemnând că în perioada care face obiectul prezentei decizii sumele datorate au crescut cu 83,7 milioane EUR. O altă sumă de 4,5 milioane EUR este restantă pentru taxele de aterizare și taxele de staționare în aeroporturi altele decât AIA și este datorată Autorității Aviației Civile din Grecia. Olympic Airlines a susținut că suma în cauză nu este datorată, întrucât plata acesteia a fost suspendată de instanță în așteptarea unei hotărâri judecătorești. Încă o dată, Comisia precizează că o astfel de suspendare nu elimină datoria, ci doar suspendă plata acesteia.

(162) Întreaga eșalonare descrisă mai sus, care se ridică la 326 milioane EUR astfel cum se precizează în tabelul care urmează considerentului 140 de mai sus, presupune resurse de stat deoarece se referă la sume datorate statului, unor organisme de stat (Autoritatea Aviației Civile din Grecia) sau unor întreprinderi cu capital de stat (Olympic Airways Services și Olympic Aviation).

(163) În ceea ce privește posibilitatea de a imputa statului eșalonarea acordată de Olympic Airways Services și Olympic Aviation întreprinderii Olympic Airlines, Comisia subliniază că imputabilitatea față de stat a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cauzei și din contextul în care a intervenit măsura.

(164) În această privință Comisia subliniază că statul deținea 100 % din acțiunile tuturor celor trei întreprinderi. În plus, întreaga conducere și consiliile de administrație ale întreprinderilor au fost numite de către stat. În aceste condiții, trebuie să se ajungă la concluzia că întreprinderile s-au aflat pe toată durata procesului sub controlul statului. Grecia a putut în mod direct și indirect (în calitate de cel mai important creditor atât al Olympic Airways Services, cât și al Olympic Airlines) să își exercite influența dominantă asupra tuturor întreprinderilor. În sfârșit, această

▼B

eşalonare este concomitentă cu eşalonarea propriu-zisă din partea statului şi a organismelor publice. Prin urmare, deciziile întreprinderilor Olympic Airways Services şi Olympic Aviation de a acorda credite Olympic Airlines şi de a permite acumularea de datorii în valoare 86,3 milioane EUR nu au reprezentat acţiunea unor întreprinderi independente şi sunt, în consecinţă, imputabile statului.

(165) Eşalonarea în cauză implică de asemenea un avantaj acordat Olympic Airlines prin scutirea acesteia de la obligaţiile pe care ar trebui să le suporte în caz contrar.

(166) Situaţia financiară dificilă a întreprinderii Olympic Airlines a fost deja stabilită în detaliu. În 2004 întreprinderea a înregistrat pierderi de 87,1 milioane EUR, continuând să piardă mai mult cu fiecare an consecutiv, pentru ca în 2007 pierderile acesteia să se ridice la […]* milioane EUR. Afacerea Olympic Airlines are în mare măsură un caracter ciclic, astfel cum reiese din fluxul de numerar negativ pentru lunile octombrie-martie, care este compensat de fluxul de numerar pozitiv pentru lunile aprilie-septembrie. Acest ciclu se repetă în fiecare an cu pierderi şi mai pronunţate. Intrările nete din lunile de vară nu sunt niciodată compensate în întregime de ieşirile nete din lunile de iarnă, astfel încât, per ansamblu, întreprinderea pierde din ce mai mulţi bani. Existenţa acesteia se datorează numai generozităţii statului. Posibilitatea întreprinderii, cu structura sa actuală, de a ajunge vreodată la un flux de numerar pozitiv nu este deloc clară. Prin urmare, este evident că eşalonarea nu poate să reflecte conduita normală a unui creditor din economia de piaţă; aceasta este sistematică şi, având în vedere situaţia dificilă a întreprinderii Olympic Airlines, este puţin probabil ca aceste datorii să fie plătite vreodată.

(167) Comisia subliniază de asemenea că măsurile implicate afectează schimburile interstatale şi denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa în interiorul acestei pieţe, întrucât acestea vizează un transportator aerian comunitar. Prin urmare, Comisia concluzionează că eşalonarea continuă din partea statului, a organismelor de stat şi a întreprinderilor cu capital de stat a obligaţiilor fiscale şi la bugetul asigurărilor sociale ale Olympic Airlines constituie ajutor de stat acordat în favoarea Olympic Airlines în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat. Întrucât nu au fost niciodată notificate Comisiei, ajutoarele în cauză sunt prin urmare ilegale.

7.2.3. *Ajutorul de stat prin intermediul protecţiei speciale în faţa creditorilor*

(168) Conform jurisprudenţei constante, noţiunea de ajutor cuprinde avantajele acordate de către autorităţile publice care, sub diverse forme, reduc sarcinile ce grevează în mod normal bugetul unei întreprinderi ([1]). Se pare că Olympic Airways Services şi Olympic Airlines au primit avantaje considerabile

([1]) A se vedea, *inter alia,* hotărârile în cauza 30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/High Authority, Rec., 1961, p. 1; cauza C-387/92 Banco Exterior de España, Rec., 1994, p. I-877, punctul 13; cauza C-241/94, Franţa/Comisia, Rec., 1996, p. I-4551, punctul 34; şi cauza C-256/97 DM Transport, Rec., 1999, p. I-3913, punctul 19).

▼B

prin intermediul protecției speciale și unice în fața creditorilor acordate de către stat și prin intermediul unei legi votate în mod specific prin care este amânată executarea oricărei hotărâri împotriva întreprinderii de către un creditor privat.

(169) În cazul de față, protecția specială în fața creditorilor a fost acordată exclusiv întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines; este așadar vorba de o măsură selectivă și specifică în sensul articolului 87 alineatul (1).

(170) Jurisprudența constantă prevede că noțiunea de ajutor este mai largă decât cea de subvenție deoarece cuprinde nu doar efectele benefice, cum ar fi subvențiile propriu-zise, ci și măsurile care, sub diverse forme, reduc sarcinile care grevează în mod normal bugetul unei întreprinderi și care, din acest motiv, fără a constitui subvenții în sensul strict al termenului, au aceeași natură și efecte identice ([1]).

(171) Termenul „ajutor” în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat implică în mod obligatoriu avantajele acordate direct sau indirect prin resurse de stat sau care reprezintă o sarcină suplimentară pentru stat sau pentru organismele desemnate sau create de către stat în acest scop ([2]).

(172) Prin analogie cu constatările Curții în cauza *Ecotrade* ([3]) cu privire la articolul 4c din Tratatul CECO, mai multe caracteristici ale protecției speciale în fața creditorilor permit demonstrarea existenței ajutorului în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat.

(173) În primul rând, se pare că protecția specială în fața creditorilor se aplică exclusiv întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines, ambele entități cu capital de stat care datorează sume deosebit de mari anumitor categorii de creditori, în principal publici. În fapt, astfel cum s-a arătat în prezenta decizie, Olympic Airlines datorează aproximativ 86,3 milioane EUR întreprinderii Olympic Airways Services pentru servicii neplătite.

(174) Este indiscutabil faptul că protecția specială în fața creditorilor plasează întreprinderile Olympic Airways Service și Olympic Airlines într-o situație mai favorabilă față de alte întreprinderi, în măsura în care le permite acestora să își continue schimburile comerciale în circumstanțe în care acest lucru nu ar fi permis dacă s-ar fi aplicat normele obișnuite în materie de insolvență, întrucât în conformitate cu astfel de norme, protecția intereselor creditorilor reprezintă factorul determinant. Faptul că cele două întreprinderi își pot continua activitatea presupune o sarcină suplimentară pentru autoritățile publice, întrucât organismele de stat reprezintă principalii creditori ai întreprinderilor în dificultate, cu atât mai mult cu cât, prin definiție, întreprinderea respectivă datorează sume de o valoare considerabilă. Într-adevăr, dată fiind situația financiară riscantă a Olympics și protecția specială în fața creditorilor, pare mult mai probabil că întreprinderile cu capital privat nu vor dori să facă afaceri cu Olympic Airlines sau Olympic Airways Services în condiții economice normale, în

([1]) Cauza C-387/92, Banco Exterior de Espana/Ayuntamiento de Valencia, Rec., 1994, p. I-877, punctul 13; cauza C-200/97, Ecotrade Srl/ltiforni e Ferriere di Servola SpA, Rec., 1998, p. I-07907, punctul 34).

([2]) Cauzele conexate C-52/97-C-54/97, Viscido și alții/Ente Poste Italiane, Rec., 1998, p. I-2629, punctul 13.

([3]) Cauza C-200/97, a se vedea nota de subsol 40.

▼B

situația în care nu există nicio posibilitate realistă de a recupera sumele datorate. Mai mult, date fiind sumele mari datorate creditorilor cu capital privat (a se vedea punctul 139), întreprinderile cu capital de stat vor pierde resurse ca urmare a protecției speciale în fața creditorilor și, având în vedere faptul că sprijinul continuu al statului acordat întreprinderilor Olympic Airlines și Olympic Airways Services se poate datora exclusiv unor considerente de politică industrială națională și nu comportamentului unui creditor al pieței care urmărește restituirea sumelor datorate, Comisia poate concluziona că sunt implicate resurse de stat și că măsura în cauză este imputabilă statului.

(175) În lumina celor de mai sus, trebuie concluzionat faptul că aplicarea în cazul unei întreprinderi a unui sistem de protecție specială în fața creditorilor de tipul celui existent în cazul de față care derogă de la „normele dreptului comun în materie de insolvență” trebuie privită ca dând naștere la acordarea de ajutoare de stat, în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat, dacă se stabilește că întreprinderea:

— a fost autorizată să își continue activitatea economică în circumstanțe în care o astfel de posibilitate ar fi fost exclusă în cazul aplicării normelor de drept comun în materie de insolvență, sau

— a beneficiat de renunțarea efectivă la creanțele publice în mod integral sau parțial, pe care o altă întreprindere aflată în situație de insolvență nu le-ar fi putut pretinde în cazul aplicării normelor de drept comun în materie de insolvență ([1]).

(176) În cazul de față, în ceea ce privește protecția specială și unică acordată întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines, Comisia subliniază că ambele criterii menționate mai sus sunt îndeplinite. Întreprinderile în cauză au fost autorizate să își continue activitatea economică în circumstanțe în care o astfel de posibilitate ar fi fost exclusă în cazul aplicării normelor de drept comun în materie de insolvență. Mai mult, și astfel cum s-a demonstrat în textul prezentei decizii, întreprinderile în cauză au beneficiat de mai multe avantaje din partea statului pe care o altă întreprindere în situație de insolvență nu le-ar fi putut pretinde în cadrul aplicării normelor de drept comun în materie de insolvență.

(177) Măsurile vizate afectează schimburile comerciale dintre statele membre deoarece se referă la întreprinderi care funcționează pe o piață liberalizată. Prin urmare, acestea denaturează sau amenință să denatureze concurența în cadrul pieței în cauză, întrucât vizează anumite întreprinderi care concurează cu alți operatori comunitari.

(178) În această situație, având în vedere protecția specială în fața creditorilor acordată întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines, Comisia concluzionează că aceasta este reprezintă ajutor de stat. Întrucât nu au fost niciodată notificate Comisiei, ajutoarele în cauză sunt prin urmare ilegale.

([1]) Cauza C-295/97 Rinaldo Piaggio (punctul 43).

▼B

7.3. **Compatibilitatea ajutorului**

7.3.1. *Compatibilitatea ajutorului acordat în favoarea Olympic Airlines prin plăţile de leasing pentru aeronave, eşalonarea datoriilor şi protecţia specială în faţa creditorilor*

(179) Întrucât a ajuns la concluzia că întreprinderea Olympic Airlines a primit ajutoare de stat din 2005, Comisia trebuie să examineze, prin urmare, măsurile adoptate în favoarea întreprinderii în temeiul articolului 87 alineatele (2) şi (3) din tratat care prevăd derogări de la regula generală a incompatibilităţii stabilite la articolul 87 alineatul (1).

(180) Derogările prevăzute la articolul 87 alineatul (2) din Tratatul CE nu se aplică în cazul de faţă, deoarece măsura de ajutor nu are un caracter social, ajutorul nu este acordat consumatorilor individuali, nu este destinat compensării pagubelor provocate de calamităţi naturale sau alte evenimente excepţionale şi nu este acordat economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania afectate de divizarea Germaniei.

(181) Alte derogări de la interdicţia generală privind ajutorul de stat sunt stabilite în articolul 87 alineatul (3). Derogările din articolele 87 alienatul (3) litera (b) şi 87 alineatul (3) litera (d) nu se aplică în cazul de faţă deoarece ajutoarele nu promovează realizarea unui proiect important de interes comun european şi nici nu remediază o perturbare gravă a economiei unui stat membru, nici nu promovează cultura şi conservarea patrimoniului.

(182) Articolul 87 alineatul (3) literele (a) şi (c) din tratat conţine derogări în privinţa ajutoarelor destinate favorizării dezvoltării economice a regiunilor cu un standard de viaţă anormal de scăzut sau cu un nivel al şomajului extrem de ridicat. Grecia este o regiune care se încadrează în întregime în domeniul de aplicare a articolului 87 alineatul (3) litera (a). Cu toate acestea, ajutoarele nu îndeplinesc criteriile din „Orientările naţionale privind ajutoarele de stat regionale" aplicabile ([1]).

(183) În privinţa derogării prevăzute la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din tratat referitor la ajutorul de facilitare a dezvoltării anumitor activităţi economice în cazul în care un astfel de ajutor nu afectează în mod negativ condiţiile comerciale într-un mod contrar intereselor comune, Comisia va trebui să examineze posibilitatea aplicării acestei dispoziţii în situaţia actuală. În efectuarea examinării, Comisia trebuie să ţină seama de orientările aplicabile sectorului aviaţiei ([2]).

(184) În acest context, este evident că niciuna dintre dispoziţiile din orientări nu este îndeplinită în cazul de faţă. De asemenea, este evident că ajutoarele nu compensează obligaţiile de prestare de servicii publice în sensul articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE şi sunt prin urmare incompatibile cu piaţa comună.

([1]) Pentru perioada 2000-2006, JO C 74, 10.3.1998, p. 9, pentru perioada 2007-2013, JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

([2]) „Aplicarea articolelor 92 şi 93 din Tratatul CE şi a articolului 61 din Acordul privind SEE la ajutoarele de stat în sectorul aviaţiei" (JO C 350, 10.12.1994, p. 5) şi „Orientările comunitare privind finanţarea aeroporturilor şi ajutorul la înfiinţare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale" (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

▼B

7.3.2. *Compatibilitatea ajutoarelor acordate în favoarea Olympic Airways Services prin eșalonarea datoriilor și protecția specială în fața creditorilor*

(185) Întrucât a concluzionat că întreprinderea Olympic Airways Services a primit de asemenea ajutoare de stat ilegale, Comisia trebuie să examineze măsura în temeiul articolului 87 alineatele (2) și (3) din tratat care prevede derogări de la regula generală a incompatibilității stabilită la articolul 87 alineatul (1).

(186) Derogările prevăzute la articolul 87 alineatul (2) din Tratatul CE nu se pot aplica în cazul de față, deoarece măsura de ajutor nu are un caracter social, ajutorul nu este acordat consumatorilor individuali, nu este destinat compensării pagubelor provocate de calamități naturale sau alte evenimente excepționale și nu este acordat economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania afectate de divizarea Germaniei.

(187) Alte derogări de la interdicția generală privind ajutoarele de stat sunt stabilite în articolul 87 alineatul (3). Derogările prevăzute la articolele 87 alineatul (3) litera (b) și 87 alineatul (3) litera (d) nu se aplică în cazul de față deoarece nu promovează realizarea unui proiect important de interes european comun, nu remediază perturbarea gravă a economiei unui stat membru și nu promovează cultura și conservarea patrimoniului.

(188) Articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE conține derogări în privința ajutoarelor destinate să promoveze dezvoltarea economică a regiunilor cu un standard de viață anormal de scăzut sau cu un nivel al șomajului extrem de ridicat. Cu toate acestea, ajutoarele nu îndeplinesc criteriile din „Orientările privind ajutoarele naționale regionale” aplicabile.

(189) În privința derogării prevăzute la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din tratat referitor la ajutorul de facilitare a dezvoltării anumitor activități economice, în cazul în care un astfel de ajutor nu afectează în mod negativ condițiile comerciale într-un mod contrar intereselor comune, Comisia va trebui să examineze posibilitatea aplicării acestei dispoziții în situația actuală. În efectuarea examinării, Comisia trebuie să țină seama de orientările aplicabile sectorului aviației ([1]).

(190) În acest context, este evident că niciuna dintre dispozițiile din orientări nu este îndeplinită în cazul de față. De asemenea este evident că ajutoarele nu compensează obligațiile PSP în sensul articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE și sunt prin urmare incompatibile cu piața comună.

(191) În consecință, Comisia concluzionează că Grecia a acordat ajutoare de stat incompatibile în favoarea Olympic Airways Services prin tolerarea întârzierii la plată și a neplății impozitelor și contribuțiilor de asigurări sociale și prin intermediul protecției speciale în fața creditorilor pe care a acordat-o întreprinderii în cauză,

([1]) Vezi nota de subsol 45.

▼B

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Eşalonarea continuă de către statul elen, în favoarea întreprinderii Olympic Airways Services, a datoriilor la bugetul de stat şi la bugetul asigurărilor sociale ale acesteia estimate la cel puţin 590,4 milioane EUR constituie ajutoare de stat ilegale acordate în favoarea Olympic Airways Services şi care sunt incompatibile cu tratatul.

(2) Eşalonarea continuă de către statul elen, în favoarea întreprinderii Olympic Airlines, în privinţa contractelor de leasing pentru aeronave estimate la suma de 137,2 milioane EUR, a sumelor datorate întreprinderilor Olympic Airways Services şi Olympic Aviation estimate la un total de 86,3 milioane EUR, a sumelor datorate Autorităţii Aviaţiei Civile din Grecia de 4,5 milioane EUR şi a taxei Spatosimo în valoare de cel puţin 38,1 milioane EUR constituie ajutoare de stat ilegale acordate în favoarea Olympic Airlines şi care sunt incompatibile cu tratatul.

(3) Protecţia specială în faţa creditorilor acordată prin intermediul legislaţiei elene întreprinderilor Olympic Airways Services şi Olympic Airlines constituie ajutoare de stat ilegale acordate ambelor întreprinderi şi care sunt incompatibile cu tratatul.

Articolul 2

(1) Grecia recuperează de la beneficiar ajutoarele menţionate la articolul 1.

(2) Sumele care trebuie recuperate includ dobânzile începând de la data la care sumele au fost puse la dispoziţia beneficiarului până la recuperarea lor efectivă.

(3) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 ([1]) modificat de Regulamentul (CE) nr. 271/2008 ([2]).

(4) Grecia anulează toate plăţile ajutoarelor menţionate la articolul 1 care trebuie efectuate cu intrare în vigoare de la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutoarelor menţionate la articolul 1 trebuie să fie imediată şi efectivă.

(2) Grecia asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Grecia transmite Comisiei următoarele informaţii:

(a) valoarea totală (principal şi dobânzile aferente) a sumei care trebuie recuperată de la beneficiar;

(b) o descriere detaliată a măsurilor adoptate şi prevăzute în vederea respectării prezentei decizii;

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

▼B

(c) documente care să ateste că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

(2) Grecia informează Comisia cu privire la stadiul măsurilor naționale adoptate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la recuperarea completă a ajutoarelor menționate la articolul 1. Grecia transmite imediat, la solicitarea Comisiei, informațiile privind măsurile adoptate și prevăzute pentru a se conforma prezentei decizii. În plus, Grecia furnizează informații detaliate privind sumele recuperate de la beneficiar care reprezintă ajutorul și dobânzile aferente acestor sume.

Articolul 5

Grecia suspendă imediat orice alte plăți ale ajutoarelor acordate întreprinderilor Olympic Airways Services și Olympic Airlines.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Elene.