Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 17 september 2008

om statligt stöd C 61/07 (ex NN 71/07) – Grekland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[delgivet med nr K(2008) 5073]

(Endast den grekiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

►C1 (2010/459/EG) ◄

(EUT L 222, 24.8.2010, s. 62)

Rättad genom:

►C1 Rättelse, EUT L 231, 1.9.2010, s. 7 (2010/459/EG)

▼B

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 17 september 2008

om statligt stöd C 61/07 (ex NN 71/07) – Grekland Olympic Airways Services/Olympic Airlines

[delgivet med nr K(2008) 5073]

(Endast den grekiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

►C1 (2010/459/EG) ◄

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ([1]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 19 december 2007 underrättade kommissionen Grekland om sitt beslut om att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget avseende finansiella flöden och överföringar som väckte frågor om huruvida oförenligt statligt stöd förekommer i samband med finansieringen och verksamheten vid Olympic Airways Services SA och Olympic Airlines SA.

(2) Den 14 januari 2008 ansökte Grekland om förlängning av svarsfristen, vilket kommissionen beviljade. Grekland inkom med sina synpunkter den 13 februari 2008.

(3) Kommissionens beslut om att inleda ett förfarande offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([2]). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

(4) Kommissionen fick synpunkter från berörda parter. Genom ett e-postmeddelande av den 9 april 2008 översände kommissionen dessa synpunkter till Grekland. Grekland fick möjlighet att kommentera dessa synpunkter, och kommissionen fick in Greklands kommentarer genom ett e-postmeddelande av den 13 maj 2008.

([1]) EUT C 50, 23.2.2008, s. 13.
([2]) Se fotnot 1.

▼B

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

2.1 Partierna

2.1.1 *Olympic Airways Services SA*

(5) Olympic Airways Services SA är det nuvarande namnet på företaget, som tidigare gick under namnet Olympic Airways SA ([1]). Företagets främsta uppgift är att tillhandahålla marktjänster och flygplansunderhåll/tekniska tjänster i Grekland och det bedriver ingen flygtrafik. Det är till 100 procent statsägt.

2.1.2 *Olympic Airlines SA*

(6) Olympic Airlines SA började sin verksamhet i december 2003 och bildades utifrån Olympic Airways flygdivisioner. Det upprätthåller regelbunden lufttrafik inom Grekland på rutter inom EU och interkontinentala rutter. Det är till 100 procent statsägt. ([2])

2.2 Åtgärder som är föremål för undersökning

(7) Genom beslutet om att inleda förfarandet undersöktes följande fyra områden:

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airways Services SA i form av anstånd med skulder: Sedan januari 2005 kan Grekland ha beviljat olagligt och oförenligt statligt stöd till detta företag genom att fortlöpande ge Olympic Airways anstånd med betalningen av sina skatter och sociala avgifter ([3]).

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airways Services SA via skiljedomar: Grekland kan ha beviljat olagligt och oförenligt statligt stöd till Olympic Airways Services i samband med ersättningar efter ett antal skiljedomar. Skiljedomarna är följden av ett antal skadeståndskrav som företaget riktat mot staten.

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airlines SA: Grekland kan sedan juni 2005 ha beviljat olagligt och oförenligt statligt stöd

([1]) Olympic Airways SA har formellt bytt namn till Olympic Airways - Services SA. En ändring av Olympic Airways SA:s bolagsordning offentliggjordes i Greklands regeringstidning nr 1485/19.2.2004, SA-utgåvan, den 19 februari 2004. Ändringen gällde bestämmelsen i artikel 1, på grundval av vilken företaget bytte namn till ”Olympic Airways – Services SA” och dess giltighetstid fastställdes till 46 år, nämligen till och med den 31.12.2049. Ändringen omfattade även bestämmelsen i artikel 2. Bolagets huvudsyfte är att tillhandahålla marktjänster, verkstäder för översyn av motorer och flygplan, representation och agenturer för flygbolag etc. I detta beslut används ”Olympic Airways” både för ”Olympic Airways SA” fram till februari 2004 och ”Olympic Airways - Services SA” därefter.

([2]) Den 14 september 2005 antog kommissionen ett slutligt negativt beslut (beslut 2005/2706/EG – ännu ej offentliggjort) om stöd som Grekland beviljat Olympic Airways och Olympic Airlines.

([3]) 2005 års beslut tog endast med stöd som beviljats Olympic Airways till och med december 2004 i beräkningen.

▼B

genom betalningar för flygplansinhyrning och ej indrivna skulder (även skatter och sociala avgifter) när det gäller detta skuldsatta statsföretag ([1]).

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airways Services SA och Olympic Airlines i form av särskilt skydd mot borgenärer: Detta innebär att ingen privat borgenär, varken i eller utanför Grekland, får väcka talan mot något av företagen eller vidta individuella eller kollektiva verkställighetsåtgärder mot dem (inklusive säkerhetsåtgärder och förbudsförelägganden). Inget annat företag i Grekland har detta rättsliga skydd, som är unikt för dessa företag. Varje annat företag i Grekland som begär sådant skydd mot borgenärer skulle tvingas till konkurs.

(8) Det möjlig statliga stödet till Olympic Airways Services SA via skiljedomar kräver en ytterligare, fördjupad granskning. Det undantas därför från det aktuella beslutets tillämpningsområde och kommer att tas upp i ett senare, separat kommissionsbeslut.

2.2.1 *Olympic Airways Services obetalda skatter och sociala avgifter sedan december 2004*

(9) I kommissionens beslut från 2005 identifierades ett beteendemönster där staten inte drev in obetalda skatter och sociala avgifter från Olympic Airways när dessa förföll till betalning; dessa skulder skulle då ”godkännas” för företaget, men staten skulle inte driva in denna skuld. Företaget skulle efterhand göra delbetalningar ([2]). I 2005 års beslut konstaterade kommissionen att Olympic Airways försenade eller otillräckliga betalning av skatter och sociala avgifter gav företaget en likviditetsfördel på statens bekostnad.

(10) I 2005 års beslut (artikel 3) förpliktade kommissionen Grekland att ”omedelbart avbryta alla fortsatta utbetalningar av stöd till Olympic Airways och Olympic Airlines”. Kommissionen har vid flera tillfällen ([3]) begärt att de grekiska myndigheterna ska redogöra för hur denna aspekt av beslutet har genomförts. Och att lämna uppgifter till kommissionen om de skatter och sociala avgifter som företaget betalat in till staten. Trots dessa upprepade särskilda uppmaningar har de grekiska myndigheterna underlåtit att lämna tillräckliga uppgifter i detta avseende.

(11) De grekiska myndigheterna lämnar inte på långt när några uppgifter till kommissionen som informerar om och bekräftar att dessa företag betalar sina skatter och sociala avgifter till fullo och i tid, tvärtom är de uppgifter som de grekiska myndigheterna har lämnat till kommissionen och EG-domstolen sådana att de antyder att de båda bolagen Olympic Airways Services och Olympic Airlines inte kan betala sina ständigt växande skulder till de offentliga myndigheterna och inte heller gör det.

([1]) 2005 års beslut tog endast med stöd som beviljats Olympic Airlines till och med maj 2005 i beräkningen.

([2]) T.ex. betalade Olympic Airways 2003–2004 7,7 miljoner euro med avseende på ett förlikningsavtal för åren före 2003.

([3]) Kommissionens skrivelser av den 25 augusti 2006 (ref. D (2006) 217009) och av den 16 juli 2007 (ref. D (2007) 313288).

▼B

(12) Genom en skrivelse av den 30 oktober 2006 ([1]) lade de grekiska myndigheterna för kommissionen fram en skrivelse av den 13 juni 2006 från en ”oberoende bedömare” med namnet ”Progressive Finance” beträffande Olympic Airways finansiella situation. Experten grundade sig på 2004 års balansräkning (som inte lämnats till kommissionen) och 2006 års kassaflöde. På grundval av den information som stod till expertens förfogande drog denne slutsatsen att företagets negativa finansiella situation hade direkt anknytning till dess skuld till staten och socialförsäkringsförvaltningen och de olösta frågorna om statligt stöd. ”Progressive Finance” konstaterade också att företaget på grundval av 2006 års kassaflöde inte anses kreditvärdigt, och att det inte kunde teckna och betala ränta på ett lån för att återbetala det statliga stöd som anges i 2005 års beslut.

(13) I samband med mål T-423/05 R uppmanades Olympic Airways vidare av förstainstansrättens ordförande att förse förstainstansrätten med uppgifter om sin förmåga att återbetala det statliga stöd som kommissionen påtalat och sin skuldnivå.

(14) Genom en skrivelse av den 27 november 2006 lämnade företaget till förstainstansrätten en rapport från den oberoende experten PriceWaterhouseCoopers beträffande möjligheten att återbetala stöd genom delbetalningar och en bedömning av det stöd som återbetalats till följd av de negativa kommissionsbesluten från 2002 och 2005.

(15) Olympic Airways expert (PwC) beräknade de belopp som skulle återbetalas till följd av 2005 års beslut till 411 miljoner euro, som det ansåg kunde återbetalas genom 48 månatliga avbetalningar och som, med hänsyn till skulderna till socialförsäkringsförvaltningen, kunde utsträckas till 96 avbetalningar först efter en ändring i lagstiftningen. Experten bekräftade dock att ”analysen av Olympic Airways kassaflöden som de lades fram för oss av företaget (och som, på grund av tidsbrist inte kunde kontrolleras närmare med avseende på om de var riktiga och uttömmande) leder till slutsatsen att en total återbetalning eller delbetalning av de belopp som ska betalas inte är möjlig”.

(16) Vid inledningen av kommissionens granskningsförfarande kom den till den preliminära slutsatsen att skyldigheten avbryta alla fortsatta utbetalningar av stöd till Olympic Airways enligt artikel 3 i 2005 års beslut inte hade iakttagits. Vidare slöt sig kommissionen preliminärt till att Olympic Airways inte betalar sina skatter och sociala avgifter till fullo och i tid och inte ens kan betala sina befintliga skulder, och att detta beteende endast är möjligt på grund av att staten medger anstånd.

2.2.2 *Statligt stöd till Olympic Airlines sedan 2005*

(17) För Olympic Airlines fastställde kommissionen i sitt beslut från 2005 statligt stöd som beviljats Olympic Airlines som ”Olympic Airways och Greklands mottagande från Olympic Airlines av andrahandshyra för flygplan som understiger de belopp som betalats för förstahandshyra…”

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

▼B

(18) Grekland ([1]) bestred inte att staten och Olympic Airways hade hyrt ut de berörda flygplanen i andra hand till Olympic Airlines till lägre priser än förstahandshyran, men ifrågasatte bedömningen att detta utgjorde statligt stöd. Greklands argument var att Olympic Airlines inte fick någon fördel eftersom företaget betalade marknadspris för denna andrahandshyra.

(19) Som redan nämnts krävdes det i artikel 3 i 2005 års beslut att Grekland omedelbart skulle avbryta alla fortsatta utbetalningar av statligt stöd. Trots kommissionens upprepade påminnelser ([2]) om kravet att ”omedelbart avbryta alla fortsatta utbetalningar av stöd till Olympic Airways och Olympic Airlines” och anmodanden att förse kommissionen med information om att Olympic Airlines för närvarande betalar eller har betalat den förstahandshyra för de hyrda flygplanen som anges i 2005 års beslut har de grekiska myndigheterna underlåtit att göra detta.

(20) När det gäller Olympic Airlines finansiella situation har kommissionen bett Grekland lämna uppgifter om Olympic Airlines aktuella finansiella situation och om hur företaget drivs för närvarande. Den information som de grekiska myndigheterna lade fram innan förfarandet inleddes har inte övertygat kommissionen. Kommissionen förstår inte hur företaget finansierar sin löpande verksamhet och hanterar sina förluster. Kommissionen uttryckte sina tvivel över om företaget betalar sina skatter och sociala avgifter till fullo och i tid eller om staten ger dem anstånd med detta.

(21) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att fastän Olympic Airlines började sin verksamhet i december 2003 praktiskt taget utan skulder ([3]), uppgick deras rörelseförlust redan 2004 till 94,5 miljoner euro vid en omsättning på 616,7 miljoner euro och en nettoförlust för året före skatt på 87,1 miljoner euro. 2005 noterade Olympic Airlines en nettoförlust på 123,7 miljoner euro ([4]) vid intäkter på 643 miljoner euro för 2005 ([5]). Medierna rapporterade ([6]) att företagets förluster för 2006 skulle överskrida 120 miljoner euro. Utifrån detta har Olympic Airlines, sedan företaget inledde sin verksamhet i december 2003, gjort en total förlust på drygt 330 miljoner euro under de första tre åren.

2.2.3 *Statligt stöd till Olympic Airways Services SA och Olympic Airlines SA i form av särskilt skydd mot borgenärer*

(22) I artikel 22 i lag nr 3404/05 ([7]) föreskrivs att ”till och med den 28 februari 2006 får ingen talan väckas eller individuella eller kollektiva verkställighetsåtgärder (inklusive säkerhetsåtgärder och förbudsföreläggande) vidtas, varken i eller utanför Grekland, mot Olympic Airlines SA, Olympic Airways – Services SA,

([1]) Skrivelse av den 16 november 2006.
([2]) Skrivelser av den 25 augusti 2006 (ref. D (2006) 217009) och 16 juli 2007 TREN (ref. D (2007) 313288).
([3]) Olympic Airways behöll alla långfristiga skulder, och av de skatter och sociala och andra avgifter som skulle betalas till den grekiska staten överfördes endast en månads skulder till Olympic Airlines.
([4]) Källa Reuters, 20 december 2006.
([5]) Företaget verkar inte ha offentliggjort granskade räkenskaper sedan december 2003.
([6]) Källa Kathimerini, 21 september 2007.
([7]) ”Reglering av frågor rörande universitets- och tekniska områden inom högre utbildning och andra bestämmelser” (Greklands regeringstidning A 260).

▼B

Olympic Aviation SA, deras tillgångar eller delar av deras tillgångar som är nödvändiga eller av nytta för dessa tillgångar; pågående talan och konsekvenserna av sådana åtgärder ska avbrytas under den ovanstående tidsperioden. Grekiska staten befrias från dessa restriktioner”. Denna bestämmelses giltighetstid förlängdes tre gånger, först till den 31 oktober 2006 ([1]), sedan till den 31 oktober 2007 ([2]) och slutligen till den 31 oktober 2008.

(23) Genom denna bestämmelse förbjöds i praktiken verkställighet av avgöranden, i eller utanför Grekland, mot varje företag inom Olympic-gruppen. Denna lag innebär att dessa företag enligt ett domstolsbeslut ensidigt skyddas från sina skyldigheter, att de förfaranden som syftar till att verkställa dessa skyldigheter stoppas, och att möjligheten till säkerhetsåtgärder blockeras.

(24) Kommissionen kom fram till att denna bestämmelse därför ger Olympic Airways och de övriga företagen inom gruppen förmånsbehandling, genom att de beviljas en typ av rättsligt skydd som inga andra inhemska eller utländska flygbolag eller andra ekonomiska aktörer har. Varje annat företag i Grekland som begär sådant skydd mot borgenärer skulle tvingas till konkurs.

2.3 **Kommissionens inledande bedömning**

2.3.1 *Förekomsten av stöd*

2.3.1.1 Olympic Airways Services obetalda skatter och sociala avgifter sedan december 2004

(25) När kommissionen inledde granskningsförfarandet drog den slutsatsen att statens anstånd med Olympic Airways Services betalning av sina sedan januari 2005 ackumulerade obetalda skatter och sociala avgifter klart innebär att statliga medel beviljas ett företag i konkurrens med andra. Det utgör därför ett statligt stöd.

2.3.1.2 Statligt stöd till Olympic Airlines sedan 2005

(26) När kommissionen inledde granskningsförfarandet drog den slutsatsen att misstankarna om rabatterad flygplansinhyrning och underlåtenhet att driva in statliga fordringar (inklusive skatter och sociala avgifter) på Olympic Airlines sedan maj 2005 inbegriper statliga medel som beviljas särskilda företag i konkurrens med andra. Det utgör därför ett statligt stöd.

2.3.1.3 Statligt stöd genom särskilt skydd mot borgenärer

(27) Kommissionen kom också fram till att det särskilda skyddet mot borgenärer som bägge företagen åtnjuter är jämförbart med skydd mot konkurs. Om en medlemsstat har infört ett system som gynnar ett företag och avviker från allmän konkurslagstiftning, ska detta enligt fast rättspraxis ([3]) betraktas som statligt stöd. Förutsättningen är att det kunnat konstateras att företaget har getts

([1]) Artikel 28 i lag nr 3446/2006 (Greklands regeringstidning A 49, 10.3.2006).
([2]) Artikel 35B i lag nr 3492/2006 (Greklands regeringstidning A 210, 5.10.2006).
([3]) C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA mot International Factors Italia SpA (Ifitalia).

▼B

tillstånd att fortsätta sin verksamhet under omständigheter, där detta inte skulle ha varit möjligt om den allmänna konkurslagstiftningen tillämpats – eller kunnat konstateras att det har erhållit andra förmåner från staten.

2.3.2 *Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden*

(28) Vid inledningen av granskningsförfarandet beträffande den misstänkta offentliga finansieringen av Olympic Airways Services, genom anstånd med skulder (inklusive skatter och sociala avgifter) och det särskilda skyddet mot borgenärer, hyste kommissionen allvarliga tvivel om att någon av dessa åtgärder kunde förklaras förenliga med den gemensamma marknaden, eftersom inget av undantagen från det allmänna förbudet mot statligt stöd tycktes vara tillämpliga.

(29) Beträffande den misstänkta offentliga finansieringen av Olympic Airlines, genom anstånd med skulder (inklusive skatter och sociala avgifter), rabatterad flygplansinhyrning och det särskilda skyddet mot borgenärer, hyste kommissionen likaså allvarliga tvivel om att något av detta kan förklaras förenligt med den gemensamma marknaden, eftersom inget av undantagen från det allmänna förbudet mot statligt stöd tycks föreligga.

3. SYNPUNKTER FRÅN GREKLAND

(30) Grekland inledde sina synpunkter med att betona vikten av att klargöra vilken tidsperiod som undersöks under det aktuella granskningsförfarandet. Förfarandet för Olympic Airways del uppges ha inletts i december 2004 och för Olympic Airlines del i maj 2005. Grekland ifrågasätter detta och påpekar att exempelvis summan 12 267 250 euro (kapital plus ränta) på den tredje raden av tabellen i punkt 138 i 2005 års beslut avser en skuld som Olympic Airways – Services SA den 9 mars 2005 hade till skattemyndigheterna. Enligt de grekiska myndigheterna ska startpunkten för kommissionens aktuella granskning enligt artikel 88.2 i EG-fördraget vara den dag då 2005 års beslut utfärdades (den 14 september 2005).

(31) Vidare angav Grekland att staten redan hade återkrävt det nämnda stödet genom 2005 års beslut. Genom en skrivelse av den 21 november 2007 meddelande Grekland kommissionen att 2005 års beslut hade genomförts fullt ut.

3.1 **Olympic Airways Services obetalda skatter och sociala avgifter sedan december 2004**

(32) När det gäller denna stödrubrik hävdar Grekland att företaget har ett dokument som styrker att företaget har uppfyllt sina skyldigheter i fråga om skatter och sociala avgifter. Detta innebär att Grekland för närvarande inte har någon fordran mot företaget som detta måste reglera omedelbart. Företaget är inte tvunget att omedelbart betala några återstående skulder till skattemyndigheterna eftersom det har ansökt om och beviljats domstolsprövning och fått domstolsutslag från de behöriga nationella domstolarna. Det finns inget krav på betalning av förfallna skulder från

▼B

den civila luftfartsmyndigheten när det gäller Olympic Airways Services. Vissa äldre skulder som Olympic Airways Services har till IKA-fonden (socialförsäkringsfonden) betalas genom månatliga avbetalningar, i överensstämmelse med de allmänt tillämpliga bestämmelserna i lag 3518/2006. Följaktligen hävdar Grekland att det inte finns något ”förlängt anstånd” från den grekiska staten beträffande påstådda obetalda skulder.

(33) Grekland bekräftade att företagets försenade offentliggörande av balansräkningarna inte överensstämmer med dess skyldigheter enligt den nationella lagstiftningen. Grekland informerade dock kommissionen om att lämpliga åtgärder redan vidtagits för att ta itu med detta. Olympic Airways Services styrelse har redan beslutat att utse en revisionsfirma för att uppdatera företagets finansiella rapporter. Företaget har redan gjort upp förslag till balansräkningar för åren 2004–2006. Företaget har gett en uppfattning om sin finansiella situation 2007 i en uppskattad balansräkning.

(34) Förslagen till balansräkningar för perioden 2004–2006 visar att företaget uppvisade underskott med ett eget kapital på […] (*) miljoner euro i slutet av 2006 och hade obetalda skatter och avgifter samt sociala avgifter på 1 098 miljoner euro. I slutet av 2007 hade dock företaget betydligt förbättrat sitt eget kapital, som nu uppgår till […] * miljoner euro. Dess obetalda skatter och avgifter samt sociala avgifter uppgår nu till […] * miljoner euro.

(35) Enligt de uppgifter som lämnats (på grundval av företagets beräkningar) var fördelningen av skulder till staten och socialförsäkringsinstitutionerna den 31.12.2007 följande:

(miljoner EUR)

	Olympic Airways Services skulder	Belopp	Totalt
Socialförsäkringsskulder	Socialförsäkringsfondens (IKA) gamla fordringar betalda i månatliga avbetalningar	[…] *	
Socialförsäkringsskulder	Olympic Airways Services icke förfallna skulder för december månad och jultillägg (utbetalas senast i slutet av februari 2008)	[…] *	
Socialförsäkringsskulder			[…] *
Skatter – avgifter	Fastställda skulder till skattemyndigheten FABE uppskjutna på grund av framgångsrik domstolsprövning (från skatterevisioner t.o.m. 30.4.2007)	[…] *	

(*) Sekretesskyddad uppgift.

▼B

(miljoner EUR)

	Olympic Airways Services skulder	Belopp	Totalt
	Olympic Airways Services beräkningar av skatter och straffavgifter från maj till december 2007	[…] *	
Skatter – avgifter			[…] *
Totalsumma			[…] *

(36) När det gäller obetalda sociala avgifter har Olympic Airways Services betalat alla sina skulder till IKA-fonden och vidtagit åtgärder för betalning av gamla skulder för tiden till och med den 31.10.2006 enligt lag 3518/2006. I redovisningssyfte framgår det av beräkningarna för 2007 års finansiella rapport att företaget har en skuld till socialförsäkringsinstitutionerna vars totala belopp är beloppet för återbetalning av skulder den 31.12.2007 plus sociala avgifter för december månad och 2007 års jultillägg.

(37) Beträffande återbetalningsordningen för Olympic Airways Services gamla skulder till IKA-fonden och återbetalning genom månatliga avbetalningar har Grekland påpekat att återbetalning av skulder både enligt gemenskapslagstiftningen och fast rättspraxis ska ske enligt bestämmelserna i den nationella lagstiftningen. Detta är förenligt med gemenskapsrätten, där diskriminering mellan gäldenärer inte införs genom den särskilda rättsliga ramen. Grekland åberopar även kommissionens meddelande om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på åtgärder som omfattar direkt beskattning av företag ([1]), där kommissionen fastställer att skatteåtgärder som gäller för alla ekonomiska aktörer som är verksamma inom en medlemsstats territorium i princip utgör allmänna åtgärder.

(38) I detta fall gäller förfarandena för inkassering av gamla skulder till IKA-fonden enligt den nationella lagstiftningen utan diskriminering för alla gäldenärer, inbegripet Olympic Airways Services, i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna för betalning av skulder till staten. Enligt Greklands uppfattning föreligger följaktligen ingen selektivitet och därför ingen överträdelse av artikel 87.1 i EG-fördraget.

(39) När det gäller skatteskulder har Olympic Airways Services betalat alla fastställda skulder till skattemyndigheten (skattemyndigheterna FABE och FAEE) utom dem som de beviljats prövning av vid de grekiska domstolarna. Följaktligen är dess enda utestående skulder de som inte har förfallit till betalning enligt den nationella lagstiftningen.

(40) I den uppskattade balansräkningen för 2007 framgår det att företaget har skatte- och avgiftsskulder som omfattar alla belopp i den nämnda tabellen som rör 2007. Totalt uppgår dessa belopp (plus straffavgifter och pålagor) till […] * miljoner euro. Grekland

([1]) EGT C 384, 10.12.1998, s. 3.

▼B

uppger dock att företaget inte är skyldigt att betala den grekiska staten någon av de förut nämnda skulderna för närvarande eftersom företaget har beviljats domstolsprövning i dessa frågor.

(41) Vidare innehåller 2007 års uppskattade balansräkning en beräkning från företaget av troliga skulder på […] * miljoner euro.

(42) Grekland ber i detta avseende kommissionen att skilja mellan a) de skulder som lagts fram för att redovisas i företagets räkenskaper och b) de skulder som för närvarande ska betalas till den grekiska staten enligt de allmänt tillämpliga bestämmelserna i den nationella lagstiftningen. En undersökning av eventuella frågor som granskas av kommissionen i samband med detta förfarande kan endast inriktas på det sistnämnda.

(43) På grundval av lämnade uppgifter anser Grekland att det i detta fall inte är en fråga om överföring av statliga medel enligt artikel 87.1 i EG-fördraget, och ännu mindre en fråga om gynnsam behandling av Olympic Airways Services.

3.2 **Statligt stöd till Olympic Airlines från och med 2005**

(44) Beträffande Olympic Airways Services och den grekiska statens andrahandsuthyrning av flygplan till Olympic Airlines uppger de grekiska myndigheterna att Olympic Airlines hade de finansiella förutsättningarna att sluta operationella hyresavtal direkt med marknadsaktörer, och att Olympic Airlines aldrig gynnades av att sluta operationella hyresavtal eftersom dessa slöts till gällande marknadspris och alltså inte var något dolt statligt stöd.

(45) Genom att välja Olympic Airlines hade dessutom Olympic Airways Services agerat just så som vilken privat investerare som helst i samma ställning skulle ha gjort, eftersom företaget inte bara lyckats minska sina månatliga förluster på bästa möjliga sätt, utan också sett till att den förlusten skulle begränsas i tid mot bakgrund av Olympic Airlines uttryckliga avsikt att omförhandla och överta förstahandskontrakten.

(46) Grekland ville också påpeka att Olympic Airlines betalningar för operationella andrahandsavtal inte skulle jämföras med betalningar för finansiella avtal, med vilka kommissionen enligt Greklands uppfattning felaktigt har jämfört dem. Dessa är i själva verket olika typer av hyresavtal.

(47) Beträffande Olympic Airlines obetalda skatter eller sociala avgifter anför Grekland att det inte förekommit något anstånd med obetalda skulder, utan Olympic Airlines har betalat sina sociala avgifter fullt ut. När det gäller skatteskulderna utgör den försenade betalningen av endast en del av företagets skatteskulder till den grekiska staten under en begränsad tid sedan 2005 års beslut inte något ”förlängt anstånd” från den grekiska staten. I alla händelser uppger den grekiska staten att den redan har

▼B

vidtagit alla nödvändiga åtgärder enligt den nationella lagstiftningen för att fastställa och sedan driva in merparten av företagets resterande skulder. Dessutom har företaget redan lämnat in en ansökan om återbetalning av sina fastställda skatteskulder genom 48 avbetalningar enligt de allmänt tillämpliga bestämmelserna i den nationella lagstiftningen.

3.2.1 *Andrahandsuthyrning av flygplan*

(48) Andrahandsuthyrningen av flygplan till lägre hyror än enligt förstahandskontraktet utgör inte statligt stöd eftersom Olympic Airlines inte gynnades och inte heller gavs någon förmån som det inte skulle ha erhållit i alla fall med hänsyn till marknadsvillkoren. De grekiska myndigheterna hävdar att kommissionen inte alls jämförde nivån på de erlagda hyrorna mot bakgrund av kriteriet med en privat investerare och använde en felaktig metod genom att beakta skillnaden mellan förstahandshyran och andrahandshyran för flygplanen i stället för att undersöka om andrahandsavtalet hade slutits till marknadspris.

3.2.2 *Finansiella hyresavtal och operationella hyresavtal*

(49) Grekland anser att det var helt fel av kommissionen att inte skilja mellan finansiella hyresavtal och operationella hyresavtal.

(50) Grekland påpekade först och främst att av alla flygplan som Olympic Airlines hade hyrt hade fyra A340-300-flygplan hyrts ut i andra hand till det företaget av Olympic Airways Services, som hade dessa flygplan enligt finansiella hyresavtal. Från december 2004 tog den grekiska staten över dessa finansiella hyresavtal från Olympic Airways Services från och med december 2004 (för det första paret) och från och med april 2005 (för det andra). Sedan dess har den grekiska staten hyrt ut flygplanen i andra hand till Olympic Airlines.

(51) Grekland förklarar att ett finansiellt hyresavtal är ett hyresavtal enligt vilket risker och fördelar som förknippas med ägandet av ett objekt i allt väsentligt överförs från hyresgivaren till hyrestagaren. (Äganderätten kan, men behöver inte, slutligen övergå till hyrestagaren.) I realiteten är det samma sak som köp förutsatt att priset betalas genom delbetalningar. Ett operationellt hyresavtal är ett hyresavtal som inte är ett finansiellt hyresavtal. Följaktligen motsvarar betalning av hyra enligt ett finansiellt hyresavtal avbetalningsbeloppet för återbetalning av flygplanets värde så att den finansiella hyrestagaren är den som äger flygplanet när hyresavtalet löper ut. De månatliga hyror för flygplanen som den grekiska staten betalar hyresgivarna upphör 2011, då staten får full äganderätt.

(52) Den grekiska statens beslut att hyra ut flygplanen i andra hand till priser som är lägre än de finansiella avtalshyrorna enligt förstahandsavtalet innebär inte att Olympic Airlines beviljats statlig stöd eftersom a) det motiveras av att de två avtalstyperna är av olika karaktär och b) att de hyror som betalats för operationella andrahandsavtal motsvarar marknadspriserna för hyra av liknande flygplan vid den avgörande tidpunkten, då avtalen ingås.

(53) Det är därför självfallet att hyresbetalningen enligt ett finansiellt hyresavtal är högre än hyresbetalningen enligt ett enkelt operationellt hyresavtal eftersom det i en sådan betalning också ingår

▼B

en gradvis återbetalning av flygplanens värde. Tvärtom betalade Olympic Airlines hyra till den grekiska staten bara för att använda flygplanen, utan att vänta sig att enligt kontraktet få äganderätt i framtiden.

(54) När det gäller de operationella hyresavtalen för flygplan som Olympic Airlines använt informerade Grekland kommissionen om att alla sådana andrahandsavtal för flygplan mellan Olympic Airways Services och Olympic Airlines utom ett (för ett flygplan av typ A300-600) har löpt ut. I ett antal fall omförhandlades avtalen mellan Olympic Airlines och de ursprungliga hyresgivarna och förnyades (vid olika tillfällen mellan 2005 och 2007) utan Olympic Airways Services medverkan på grundval av gällande marknadspris.

(55) För de fyra hyresavtalen för flygplan av typ DHC 8–102, de fyra hyresavtalen för flygplan av typ B-737-400, ett hyresavtal för ett flygplan av typ B-737-300 och de tre hyresavtalen för flygplan av typ B-717-200, där hyrestagaren hade varit Olympic Airways Services, är hyrestagaren i det operationella förstahandsavtalet närmare bestämt nu Olympic Airlines.

(56) Enligt Greklands uppfattning var Olympic Airways Services beslut att generera intäkter från flygplanen och minska sina förluster genom att hyra ut dem i andra hand till Olympic Airlines helt kommersiellt berättigat och i linje med kriteriet med en privat investerare. Genom att teckna dessa andrahandsavtal gjorde dessutom Olympic Airways Services sig av med kostnaderna för flygplanssäkerhet och underhåll och fick behållning från marktjänster för och underhåll av dessa flygplan som det utförde för Olympic Airlines.

3.2.3 *Olympic Airlines skulder och aktuella finansiella situation*

(57) För perioden 2004–2007 rapporterade Olympic Airlines att intäkterna ökat med ca 16,5 % och att man lyckats minska kostnadsökningarna (bortsett från bränsle) till 9,7 %.

(58) Enligt bestämmelserna i lag 2190/1920 måste företaget färdigställa sina finansiella rapporter för 2007 senast i slutet av april 2008. Grekland har lämnat följande tabell som en förklaring till Olympic Airlines finansiella situation.

INKOMSTER – UTGIFTER	2007 Uppskattningar	2006	2005	2004
TOTALA INTÄKTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
FLYGPLANSBRÄNSLE	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ANDRA PROPORTIONELLA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTALA PROPORTIONELLA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTAT FÖRE FASTA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

▼B

INKOMSTER – UTGIFTER	2007 Uppskattningar	2006	2005	2004
FLYGPLANSINHYRNING	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ÖVRIGA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTALT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBITDA	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTAL NEDSKRIVNING	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTAT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ÖVRIGA FINANSIELLA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
TOTALA KOSTNADER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
RESULTAT FÖRE SKATT OCH EXTRAORDINÄRA POSTER	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EXTRAORDINÄRA RESULTAT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
EBT	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(59) Som framgår av tabellen var Olympic Airlines totala intäkter 2004 […]* miljoner euro, medan de totala kostnaderna var […]* miljoner euro före skatt, vilket innebar att företaget rapporterade förluster på 87,1 miljoner euro. Företagets situation försämrades under de följande åren. 2007 uppgick företagets förluster till […]* miljoner euro.

(60) Enligt de grekiska myndigheterna är denna förändring av Olympic Airlines finansiella situation i stor utsträckning en följd av att den enda aktieägaren (den grekiska staten) beslutat att inte öka aktiekapitalet, och företaget inte själv får göra det ([1]), och på grund av de komplikationer som tidigare beslut om statligt stöd har skapat i avsikt att få in privata medel till företaget.

(61) Företaget har framhållit att långvarig brist på kapital har inneburit att kostnaderna ökat markant, särskilt för flygplanshyra, där inte långfristiga hyresavtal utan kortfristiga i hög grad har bidragit till dess negativa resultat. På grund av bristen på kapital har också genomförandet av innovationer i produktionsprocessen inom företaget hindrats avsevärt, vilket har lett till att införandet av exempelvis e-biljettförsäljning försenats.

(62) Trots detta påstår de grekiska myndigheterna att företaget regelbundet har betalat sina skulder till socialförsäkringssystemen och inte har några förfallna skulder till det största socialförsäkringssystemet, IKA-fonden.

([1]) I motsats till dess främsta konkurrent på den inhemska marknaden, Aegean Airlines, som vid upprepade tillfällen har ökat sitt aktiekapital.

▼B

(63) För närvarande är företaget försenat med betalningen av sina skulder till ett visst antal borgenärer. Närmare bestämt uppgick dess förfallna skulder sammanlagt (t.o.m. 31.12.2007) till Olympic Airways Services (och dess dotterbolag Olympic Aviation) till […]* miljoner euro, till Atens internationella flygplats till […]* miljoner euro och till Olympic Catering till […]* miljoner euro.

(64) För närvarande är företaget också något försenat med betalningen av vissa skulder till skattemyndigheterna och CAA (den grekiska luftfartsmyndigheten). Enligt uppgifter som Grekland förfogade över uppgick Olympic Airways Services fastställda skatteskulder den 7 februari 2008 till […]* miljoner euro för perioden fram till och med den 31 december 2007. Av det beloppet har endast […]* miljoner euro förfallit till betalning för närvarande.

(65) Företaget är försenat med betalningen av flygplanshyra på totalt […]* miljoner euro till den grekiska staten. Företaget har inte heller betalat ett belopp på […]* miljoner euro i avsättningar för flygplansunderhåll till den grekiska staten.

(66) Grekland påpekar att frågan om förlängt anstånd med Olympic Airlines obetalda skulder till den grekiska staten tas upp för första gången i 2005 års beslut. Det påpekas att det i 2005 års beslut konstateras att företaget, efter gemenskapens experters undersökning, hade fullgjort sina skyldigheter i detta avseende för den undersökta perioden (dvs. fram till och med maj 2005).

(67) Grekland betonar därför att även om Olympic Airlines för närvarande har vissa obetalda skulder till staten omfattar eventuella förseningar med betalningen av dessa endast en kort tidsperiod. Enligt statens uppfattning är detta i sig inte tillräckligt för att hävda att den grekiska staten har beviljat förlängt anstånd mot bakgrund av villkoren i gemenskapens rättspraxis i detta avseende.

(68) Enligt rättspraxis ”[står det] också klart att om ett offentligt organ som ansvarar för indrivningen av sociala avgifter har överseende med att avgifterna betalas för sent, innebär det en betydande kommersiell fördel för det företag som får anstånd med betalningen genom att de normala kostnaderna för systemet för social trygghet minskar” ([1]).

(69) För att denna kommersiella fördel ska kunna behandlas som statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget måste det dock också påvisas att företaget inte skulle ha fått den fördelen under normala marknadsförhållanden; man behöver med andra ord undersöka om den organisation som tog emot avgifterna agerade på samma sätt som en privat borgenär skulle göra under samma omständigheter.

(70) Enligt Greklands uppfattning är det inte lätt att tillämpa detta kriterium i praktiken eftersom det inte finns någon uppförandestandard för privata borgenärer. Beroende på gäldenärernas ekonomiska framtidsutsikter och borgenärens lönsamhet kan denne närmare bestämt besluta att inte vidta några åtgärder alls eller

([1]) C-256/97, DM Transport, REG 1999, s. I-03913, punkt 19.

▼B

använda alla tillgängliga rättsmedel för att driva in förfallna skulder. Grekland anser därför att man bör undersöka om den offentliga myndigheten vidtog alla tillgängliga rättsliga åtgärder för att driva in skulden och om den gjorde det utan dröjsmål ([1]).

(71) I Magefesamålet ([2]) fastslog domstolen att underlåtenheten att i flera år betala skatter och sociala avgifter (mer än 8 år) visade att myndigheterna inte vidtog alla lagliga medel för att få betalning för sina fordringar.

(72) Likaledes ansåg förstainstansrätten i Lenzingmålet ([3]) att a) anståndet med betalning av socialförsäkringsavgifter under åtminstone 6 år, vilket möjliggjorde att skulderna ökade, b) anståndet med uppfyllandet av det avtal om återbetalning av skulder som hade ingåtts, och c) ingåendet av ett nytt avtal om återbetalning av skulder trots att myndigheterna kunde kräva omedelbar återbetalning av de totala fordringarna på grund av överträdelse av bestämmelserna i det ursprungliga avtalet – eventuellt genom exekutiva indrivningsåtgärder, inte uppfyllde kriteriet privat borgenär och därför var likvärdigt med statligt stöd.

(73) I målet Spanien mot kommissionen ([4]) slutligen, fastställde domstolen att de spanska myndigheterna, fast de behövde tre år för att uppnå avtal med företagen om omstrukturering av skulderna, och fast de skrev av två tredjedelar av skulderna och ingick avtal om omstrukturering av skulderna med 10 års löptid och en betalningsfri period på 2 år, agerade i linje med kriteriet privat borgenär och vidtog alla lagliga medel för att inkassera skulderna.

(74) Med hänsyn till detta anser Grekland att det inte förelåg något förlängt anstånd från Greklands sida när det gällde indrivning av förfallna skulder från Olympic Airlines.

3.3 **Statligt stöd genom särskilt skydd mot borgenärer**

(75) Grekland hävdar som svar att de berörda rättsliga bestämmelserna inte leder till att Olympic Airways och Olympic Airlines borgenärer fråntas sina rättigheter att kräva in sina fordringar enligt den nationella lagstiftningen, utan att de bara har upphävts temporärt, vilket enligt nationell rättspraxis är förenligt med den nationella lagstiftningen (och särskilt med konstitutionen). De framhåller vidare att staten (inbegripet alla statliga organ som skulle kunna ge fördelar genom statliga medel) uttryckligen är undantagen från tillämpningsområdet för detta skydd mot borgenärer. Det är därför Greklands uppfattning att det inte kan föreligga något statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget. Statligt stöd skulle endast föreligga om den grekiska staten hade garanterat att Olympic Airways Services och/eller Olympic Airlines skulder till borgenärer skulle betalas eller om den för företagens räkning hade betalat leverantörer och/eller borgenärer.

([1]) C-480/98, Spanien mot kommissionen (Magefesa), REG 2000, s. I-8717, och C-276/02, Spanien mot kommissionen, REG 2004, s. I-8091.
([2]) Se fotnot 23.
([3]) T-36/99 Lenzing AG mot kommissionen, REG 2004, s. II-3597, punkterna 131, 136, 138 och 146.
([4]) Mål C-276/02, Spanien mot kommissionen.

▼B

(76) Grekland motsäger inte att just denna bestämmelse särskilt avser Olympic Airways Services och Olympic Airlines. Dessa bestämmelsers särdrag i sig är dock inte tillräckliga för att utgöra en överträdelse av artikel 87 i EG-fördraget eftersom artikel 22 i lag 3404/2005 inte ger någon ekonomisk fördel.

(77) Enligt Greklands uppfattning är det, för att det ska föreligga statligt stöd enligt artikel 87 i EG-fördraget, av avgörande betydelse att statliga medel faktiskt överförs ([1]). Det skydd mot borgenärer som beviljats från den 17 oktober 2005 till den 28 februari 2006 och sedan, efter en förlängning av den ursprungliga tidsfristen till den 31 oktober 2006, och därefter till den 31 oktober 2007, och därefter till den 31 oktober 2008 för Olympic Airways Services och Olympic Airlines gäller endast skulder till privata borgenären.

(78) Den logiska grunden för att undanta den grekiska staten från denna bestämmelses tillämpningsområde var just att säkerställa överensstämmelse med gemenskapslagstiftningens bestämmelser om statligt stöd såsom anges i den förklarande rapport som åtföljer lagen.

(79) Grekland ville betona att det enda fall där det skulle vara fråga om statligt stöd på grundval av särskilt skydd mot borgenärer för privata borgenärer skulle vara om den grekiska staten hade garanterat att Olympic Airways Services och Olympic Airlines skulder till deras borgenärer skulle betalas eller om den för företagens räkning hade betalat deras leverantörer och/eller borgenärer.

4. SYNPUNKTER FRÅN TREDJE PARTER

4.1 Olympic Airlines SA

(80) Olympic Airlines synpunkter överensstämde helt med Greklands svar av den 11 februari 2008.

(81) Beträffande den grekiska statens och Olympic Airways andrahandsuthyrning av flygplan anser Olympic Airlines att både Olympic Airways och den grekiska staten agerade i absolut överensstämmelse med kriteriet privat investerare och att Olympic Airlines inte gynnades. Vidare hävdar Olympic Airlines att de hyror som företaget betalat till både Olympic Airways och den grekiska staten generellt överensstämmer med gällande marknadspriser.

(82) Olympic Airlines hänvisade också till den skillnad som bör göras mellan ett finansiellt hyresavtal och ett operationellt hyresavtal.

Finansiella hyresavtal

(83) Den grekiska statens val att hyra ut flygplanen i andra hand till lägre priser än för de finansiella avtalshyrorna enligt förstahandsavtalet innebär inte nödvändigtvis att Olympic Airlines beviljats olagligt stöd. För det första är nivåskillnaderna på de erlagda hyrorna motiverade av att de två avtalstyperna är av olika karaktär, och för det andra av att de hyror som betalats enligt operationella avtal motsvarar marknadspriserna för hyra av liknande flygplan vid den avgörande tidpunkten, då avtalen ingicks.

([1]) C-248/84, Tyskland mot kommissionen, REG 1987, s. I-4013, punkt 17.

▼B

(84) Enkelt uttryckt har den finansiella hyrestagaren rätt att vänta sig få äganderätt till flygplanet när det finansiella hyresavtalet löper ut, vilket inte skulle ske för ett operationellt hyresavtal. Följaktligen motsvarar betalning av hyra enligt ett finansiellt hyresavtal avbetalningsbeloppet för återbetalning av flygplanets värde så att den finansiella hyrestagaren är den som äger flygplanet när hyresavtalet löper ut. I just detta fall upphör de månatliga hyror för flygplanen som den grekiska staten betalar hyresgivarna 2011, då staten får full äganderätt.

Operationella hyresavtal

(85) Olympic Airlines påpekade att alla operationella andrahandsavtal för flygplan från Olympic Airways nu har löpt ut.

(86) De operationella hyresavtal som slutits mellan Olympic Airways och Olympic Airlines hade, under den tid de gällde (tills Olympic Airways övertog förstahandsavtalen), såsom nämns ovan slutits till marknadspriser. Följaktligen förelåg inget dolt statligt stöd. Olympic Airlines upprepade att det inte gynnades av de nämnda operationella andrahandsavtalen eftersom de hyror som avtalats när avtalen ingicks (11.12.2003) motsvarade marknadspriserna, vilket framgår av Aviation Economics förutnämnda rapport. Därefter slöt Olympic Airlines avtal direkt med de ursprungliga hyresgivarna (i några fall 2005 och i andra 2007) till gällande marknadspriser.

(87) Dessutom hade det enda operationella hyresavtal som ingåtts mellan Olympic Airways och Olympic Airlines 2003 och gällde ända tills för några dagar sedan, och som avsåg ett flygplan av typ A 300–600, liksom alla de andra avtalen ingåtts till gällande marknadspriser. Detta avtal har nu löpt ut.

(88) Olympic Airways beslut att hyra ut det nämnda flygplanet i andra hand till Olympic Airlines var under omständigheterna nödvändigt och stämde överens med vad som vilken privat investerare som helst i samma ställning skulle ha gjort. Om detta inte hade skett skulle Olympic Airways ha varit tvunget att betala enorma ersättningsbelopp till flygplansuthyraren, som det inte längre skulle ha kunnat använda på grund av att lufttrafiktjänster tagits bort från företagets affärsmål i december 2003.

(89) Det ska påpekas att enligt hyresavtalet med de ursprungliga hyresgivarna var betalning av hyran fortfarande påbjuden oavsett om flygplanen användes i Olympic Airways trafik eller ej. Under dessa omständigheter var Olympic Airways Services beslut att generera intäkter från flygplanen och minska sina förluster genom att hyra ut dem i andra hand till Olympic Airlines helt kommersiellt berättigat och i linje med kriteriet privat investerare. Genom att ingå dessa andrahandsavtal gjorde Olympic Airways sig dessutom av med kostnaderna för flygplanssäkerhet och underhåll av flygplan. Det fick behållning från tillhandahållandet av marktjänster för och underhåll av dessa flygplan till Olympic Airlines.

▼B

(90) När det gällde Olympic Airlines skulder och aktuella finansiella situation bekräftade företaget den information som Grekland redan lämnat.

(91) Beträffande det påstådda statliga stödet till Olympic Airlines genom det särskilda skyddet mot borgenärer anser företaget att artikel 22 i lag 3404/2005 inte ger Olympic Airlines någon ekonomisk fördel.

(92) Sammanfattningsvis anser Olympic Airlines att kommissionen, efter att ha beaktat dessa synpunkter, inte längre kommer att hysa några tvivel om de frågor som undersöks.

4.2 **Olympic Airways Services SA**

(93) Synpunkterna från Olympic Airways Services avsåg främst skiljenämndsförfarandet och skiljedomar. Dessa är undantagna från beslutets tillämpningsområde ([1]). I den mån som synpunkterna berörde de övriga frågor som omfattades av detta beslut var de helt i linje med synpunkterna från Olympic Airlines och med svaret från Grekland av den 11 februari 2008.

4.3 **Aegean Airlines**

(94) Aegean Airlines är konkurrent till Olympic Airlines, och i sina synpunkter vill det särskilt ta upp frågan om skiljedomarna. Aegean Airlines påpekade också att Olympic Airlines, med 35 miljoner passagerare på den grekiska flygmarknaden och mer än 150 flyglinjer, täcker 17 % av marknaden, vilket i sig alltså inte är en ”väsentlig” del av marknaden. Vad Aegean Airlines anser behövs på den grekiska flygmarknaden är rättvis reglering, likabehandling och inga särskilda subventioner, kostnader eller rättigheter för en enda marknadsaktör.

4.4 **HATTA**

(95) HATTA (den grekiska föreningen för rese- och turistbyråer) företräder över 1 500 grekiska resebyråer och researrangörer och är mycket bekymrad över Olympic Airlines framtid och den inverkan den kan ha på den grekiska turistnäringen.

(96) HATTA gör gällande att Olympic Airlines bör bli ett privat ägt och förvaltat företag som verkar på lika villkor som övriga nationella lufttrafikföretag och EG-lufttrafikföretag. HATTA vill också betona hur omfattande effekterna av Olympic Airlines eventuella konkurs blir på den grekiska ekonomin; detta gör enligt deras uppfattning detta fall till en politisk fråga snarare än ett rättsligt förfarande.

(97) Eftersom turismen står för 18 % av Greklands BNP anser de att det, om Olympic Airlines skulle försvinna, inte skulle finnas tillräckligt stora kommersiella intressen för att fylla hela tomrummet efter förlorade flygningar. Vad som står på spel är inte bara ett statsägt företags framtid, utan även framtiden och stabiliteten för en sektor som den grekiska ekonomin är i högsta grad beroende av.

([1]) Se punkt 8 ovan.

▼B

4.5 **Ryanair**

(98) Ryanair upplyser om att det för närvarande inte trafikerar några linjer till och från Grekland, även om det flyger till mindre populära turistmål för västeuropeiska resenärer, som exempelvis Riga i Lettland, Kaunas i Litauen och Constanta i Rumänien. Att Ryanair inte är verksamt på den grekiska marknaden uppges bero på att Olympic Airlines och Olympic Airways Services upprätthålls artificiellt genom statligt stöd. Om detta statliga stöd togs bort skulle Ryanair vara i ett mycket bättre läge att, med flygplansflottan till sitt förfogande, bli en konkurrent till Olympic Airlines på ett antal nationella och internationella linjer till och från Grekland. Ryanair förklarar att det som följd av detta inte bara är en berörd part, utan att dess marknadsposition i hög grad påverkas av det statliga stödet till Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(99) Enligt Ryanair skulle undersökningen enligt artikel 88.2 i EG-fördraget ha inletts tidigare och måste slutföras utan dröjsmål, långt före utgången av 18-månadersperioden. Ryanair framhåller de talrika statliga stödåtgärder som kommissionen genomfört med anknytning till Olympic Airways sedan 1994. Ryanair anför att även om dessa olika åtgärder och undersökningar bara ytligt berör olika former och fall av statligt stöd har alla stödåtgärderna ett samband med varandra. De påvisar ett systematiskt, och så här långt framgångsrikt, försök från de grekiska myndigheternas sida att fördröja hela processen genom att ständigt packa om tidigare och nya stöd till nya former – och sedan med alla tillgängliga medel bestrida att dessa åtgärder utgör olagligt statligt stöd. De nära sambanden mellan olika former av statligt stöd som beviljats på olika sätt under många år framgår också av kommissionens redogörelse.

(100) Om man ska döma av hur det har gått till tidigare anser Ryanair att de detaljerade finansiella uppgifter som kommissionen har begärt kommer att vara ofullständiga och/eller lämnas för sent; kommissionen kommer så småningom att fatta ett negativt beslut om återkrav av stödet, vilket de grekiska myndigheterna både kommer att överklaga och lämna utan avseende, och när väl EG-domstolen har fastställt kommissionens beslut och funnit att Grekland åsidosatt sina skyldigheter, kommer det statliga stödet i fråga helt eller delvis att ha övergått i nya former av olagligt stöd till Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

(101) Ryanair anför att kommissionen har befogenhet och skyldighet att snabba på processen betydligt. Enligt Ryanairs uppfattning skulle det vara upprörande om den formella granskning som kommissionen slutligen inlett skulle förbruka eller till och med överskrida den 18 månader långa period som avses i artikel 7.6 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([1]) (nedan kallad procedurförordningen). Ett sådant formalistiskt tillvägagångssätt skulle bara premiera de grekiska myndigheternas förhalningstaktik och utgöra ett prejudikat som andra kan följa efter. De uppgifter som lämnats om stödbeloppet är ofullständiga eftersom viktiga uppgifter som av de grekiska myndigheterna betecknas som ”konfidentiella” inte har offentliggjorts på rätt sätt.

([1]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

▼B

(102) Enligt Ryanair finns det inte något skäl till att behandla vissa uppgifter om stödbelopp och hur dessa har beräknats som konfidentiella. Att offentliggöra dessa uppgifter skulle inte ge konkurrenter eller andra parter någon konkurrensfördel, utan hjälpa dem att svara på kommissionens uppmaning med mera konkreta argument, lämna jämförbara uppgifter och avslöja felaktigheter i Olympic Airlines/Olympic Airways Services skadliga beteenden som kan slippa igenom kommissionens undersökning.

(103) När det gäller anståndet med betalningen av skatter och sociala avgifter sedan december 2004 påpekar Ryanair att de vägledande siffrorna för Olympic Airways Services förluster tydligt visar hur allvarligt fallet är.

(104) När det gäller det särskilda skyddet mot borgenärer ber Ryanair kommissionen enträget att särskilt klargöra den rätt till ersättning som privata parter får av denna kränkning av reglerna om statligt stöd.

5. GREKLANDS SYNPUNKTER PÅ SYNPUNKTERNA FRÅN TREDJE PARTER

(105) Grekland förklarade sig instämma helt i de synpunkter som Olympic Airways Services, Olympic Airlines och HATTA lämnat. När det gäller Aegean Airlines och Ryanairs synpunkter ifrågasätter dock Grekland dessa, och enligt Grekland tillför Aegean Airlines och Ryanairs synpunkter inte väsentligen några uppgifter eller dokumentation som är nya eller avgörande för undersökningen.

(106) Beträffande Aegean Airlines synpunkter betonar Grekland att Aegean Airlines har varit särskilt framgångsrikt på den grekiska marknaden de senaste tio åren och att denna framgång i slutändan gagnar slutkonsumenten – passageraren – och alltså ger konkurrensfördelar. Den grekiska regeringens huvudinställning och målsättning är att det ska finnas konkurrens i samband med flygresor.

(107) De grekiska myndigheterna framhäver vad de betraktar som en motsägelse i Aegean Airlines synpunkter genom att de framställer att deras främsta konkurrent – Olympic Airlines – å ena sidan har en betydande verksamhet, men å den andra sidan att de är utbytbara. Enligt Greklands uppfattning grundar sig denna bedömning på att Olympic Airways förmodligen har en liten andel av den totala transfern av passagerare till och från grekiska flygplatser. De grekiska myndigheterna ifrågasätter denna bedömning.

(108) Den grekiska regeringens främsta mål är att garantera obehindrade flygresor till grekiska öar och avlägset belägna områden, vid behov genom särskilda bestämmelser för fullgörande av den allmänna trafikplikten. De påpekar att Aegean hitintills inte har deltagit i något av den civila luftfartsmyndighetens anbudsförfaranden med avseende på den allmänna trafikplikten.

(109) De grekiska myndigheterna ifrågasätter Aegean Airlines hänvisningar till ”koncernen Olympic Airways”, som enligt statens uppfattning är felaktigt eftersom Olympic Airways Services inte är delaktigt i Olympic Airlines aktiekapital eller ledning, och varken kontrollerar de beslut som fattas vid Olympic Airlines årsmöte eller har behörighet att utse medlemmar i dess styrelse. De båda

▼B

företagen utgör framför allt inte någon gemensam ekonomisk enhet, eftersom det ena företaget inte påverkar det andras finansiella policy, och inte heller har de något gemensamt intresse; tvärtom bedrivs deras affärsrelationer på strikt marknadsmässiga villkor.

(110) När det gäller Olympic Airways finansiella situation konstaterar Grekland att Aegean Airlines inte har lagt fram några uppgifter som bevisar att den dagliga driften av Olympic Airways garanteras genom statligt stöd.

(111) Enligt Greklands uppfattning kan Ryanair inte anses vara någon ”berörd part” i detta fall. Detta beror på att Ryanair inte gör några flygningar till och från Grekland, så det kan inte hävdas att Ryanair på något sätt påverkas av det förmodade statliga stödet till Olympic Airlines och Olympic Airways.

(112) Enligt Grekland är Ryanairs påståenden att de inte gör några flygningar till och från Grekland på grund av att den grekiska regeringen långsiktigt gett Olympic Airways och Olympic Airlines konkurrensfördelar inte underbyggda med fakta. De grekiska myndigheterna påpekar att andra lågprisflygbolag, t.ex. ”Easy Jet”, ”Aer Lingus”, ”Air Berlin”, ”Sky Europe”, ”Germanwings” och ”Virgin Express” är verksamma på den grekiska marknaden. Både ”Easy Jet” ([1]) och ”Germanwings” ([2]) har dagliga flygningar till och från Atens internationella flygplats, och har också förbindelser till andra stora grekiska flygplatser. Likaledes har ”Air Berlin” flygningar till sammanlagt femton av landets flygplatser ([3]), med dagliga flygningar (flera än en) till och från Atens internationella flygplats.

(113) Det finns heller inget hinder för Ryanairs tillträde till den grekiska marknaden på grund av påstådda fördelar för Olympic Airlines, eftersom de båda företagen tillhandahåller sina tjänster på grundval av två helt olika affärsmodeller. Som bevisas av de nämnda lågprisflygbolagens tillträde till den grekiska marknaden skulle Olympic Airlines och Aegeans verksamhet inte hindra eller påverka Ryanairs tillträde, och inte heller är det problem med att antalet ankomst- och avgångstider vid de grekiska flygplatserna är begränsat.

(114) De grekiska myndigheterna tycker därför att det är underligt att Ryanair påstår sig inte kunna flyga på den grekiska marknaden på grund av den påstådda snedvridningen av konkurrensen, eftersom alla de lufttrafikbolag som nämns ovan, och som i många fall är mindre och har högre kostnader än Ryanair, har lyckats med detta.

(115) Grekland sammanfattar de ovanstående bolagens viktigaste synpunkter på följande sätt:

5.1 **Om Olympic Airways Services obetalda skatter och sociala avgifter**

(116) Den 11 februari 2008 hade Olympic Airways Services uppdaterade skatte- och socialförsäkringsskulder redan fastställts. När det gäller Olympic Airways äldre skulder till socialförsäkringsinstitutet har det gjorts en justering för att betala av dessa skulder

([1]) EasyJet har förbindelser till Aten, Kerkyra, Mykonos, Rhodos, Heraklion och Thessaloniki (se http://www.easyjet.com).

([2]) Germanwings har förbindelser till Aten, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion och Thessaloniki (se http://www.aia.gr).

([3]) Air Berlin har förbindelser med Aten, Kerkyra, Kavala, Mykonos, Rhodos, Heraklion, Thessaloniki, Volos, Preveza, Zakynthos, Santorini, Kos, Samos, Karpathos, Lesbos (se http//www.aia.gr).

▼B

genom månatliga avbetalningar, enligt de allmänna bestämmelserna i lag nr 3518/2006, som gäller för alla grekiska bolag och fysiska personer ([1]).

(117) Enligt Greklands mening kan det därför inte föreligga något ”överseende” och än mindre ”ständigt överseende” från den grekiska regeringens sida med avseende på Olympic Airways obetalda skulder.

5.2 **Om påstått statligt stöd till Olympic Airlines**

5.2.1 *Statligt stöd genom andrahandshyrning av flygplan*

(118) Grekland instämmer i Olympic Airlines förklaring att det hade finansiella resurser för att sluta operationella hyresavtal direkt med marknaden. Detta visade sig vara riktigt eftersom några av de ursprungliga hyresgivarna i huvudavtalen omedelbart efter utgången av varje operationellt hyresavtal slöt avtal med Olympic Airlines till gällande marknadspriser, utan Olympic Airways medverkan.

(119) Olympic Airways i sin tur agerade genom att välja Olympic Airlines så som vilken privat investerare som helst i samma ställning skulle ha gjort. Å ena sidan lyckades företaget minska de månatliga förlusterna på bästa möjliga sätt, å andra sidan såg det till att förlusterna skulle tidsbegränsas mot bakgrund av Olympic Airlines uttryckliga avsikt att omförhandla och överta förstahandskontrakten.

(120) Olympic Airlines gynnades inte ens när det gällde den grekiska regeringens andrahandsuthyrning av fyra Airbus A340-300 med finansiella hyresavtal eftersom dessa avtal hade gjorts upp till marknadspris. I denna fråga bör det nämnas att de hyror som Olympic Airlines betalat för operationella hyresavtal endast kan jämföras med hyran för respektive operationellt hyresavtal på marknaden under samma period, och inte hyrorna för finansiella hyresavtal, som kommissionen felaktigt kommit fram till.

5.2.2 *Statligt stöd genom Olympic Airlines obetalda skatter och sociala avgifter*

(121) Grekland konstaterar att det inte förekommer något ”ständigt överseende” med avseende på detta företags försenade betalningar.

5.3 **Om det särskilda skyddet mot borgenärer**

(122) Bestämmelserna i lag nr 3404/05 leder inte till att Olympic Airways och Olympic Airlines borgenärer fråntas sina rättigheter att kräva in sina fordringar utan till att rättigheterna upphävs temporärt. Detta är förenligt med den grekiska lagstiftningen.

(123) Det skydd mot borgenärer som Olympic Airlines och Olympic Airways hade fått omfattar endast skulder till privatpersoner och inte skulder till staten, dvs. den grekiska regeringen. Följaktligen kan det inte vara tal om statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget.

([1]) Bestämmelserna i lag nr 3518/2006 finns med i Greklands svar av den 11 februari 2008, punkt 75.

▼B

6. RESULTAT AV DEN AV KOMMISSIONEN BEGÄRDA EXPERTUNDERSÖKNINGEN

(124) Innan kommissionen kunde inleda en bedömning av de synpunkter som togs upp då förfarandet inleddes och av de uppgifter som Grekland och tredje parter lämnat måste Olympic Airways Services och Olympic Airlines aktuella ekonomiska och finansiella situation undersökas.

(125) För detta anlitade kommissionen en oberoende expert (Moore Stephens), som skulle göra en undersökning av finansieringen och verksamheten vid båda företagen för att fastställa vad som hänt sedan kommissionens beslut från 2005.

(126) Moore Stephens (nedan kallat ”experterna”) utförde sin undersökning i Aten den 1–15 juli 2008. När de genomförde undersökningen fick de hjälp av de grekiska myndigheterna, Olympic Airways Services och Olympic Airlines samt deras rådgivare.

6.1 Om Olympic Airways Services obetalda skatter och sociala avgifter

(127) När det gäller anstånd med skatter (inbegripet pålagor och straffavgifter) fastställde Moore Stephens (på grundval av en bedömning av de totala skulderna som skattemyndigheterna gjorde den 17 juni 2008) att Olympic Airways Services skulder uppgår till […]* miljoner euro. Balansen den 31 maj 2008 utgör ackumulerad balans vid den tidpunkten, som om inte annat konstaterats innefattar belopp som uppkommit före den 31 december 2004. Denna skuld har erhållits genom avdrag av […]* miljoner euro på grundval av skiljedomar, dvs. ([…]* miljoner euro – […]* miljoner euro). Skulden omfattar följande:

— Obetald inkomstskatt, mervärdesskatt, stämpelskatt och källskatter ([1]). Passagerarskatt för flygplatsutbyggnad (Spatosimo).

— Avgifter för flygplatsparkering och för marktjänster vid andra flygplatser än Atens internationella flygplats.

— Återbetalningar av ABN-lån som den grekiska staten betalat för Olympic Airways Services räkning.

(128) Moore Stephens noterar att detta belopp har överklagats i domstol av Olympic Airways Services. Domstolen fattade beslut om anstånd med skulden i avvaktan på ett slutligt avgörande. Anståndet är en tillämpning av det allmänna regelverket vid ansökan om interimistiska åtgärder, vilket kan åberopas av varje enskild person eller företag i tvist med den grekiska staten. Det belopp som avräknats via skiljedom utgjorde den del av den totala balansen som inte omfattades av Olympic Airways Services tvist.

(129) De pålagor som ingår i beloppet […]* miljoner euro avser perioden fram till juni 2008.

(130) De aktuella källskatterna (huvudsakligen anställdas inkomstskatt) för perioden maj 2007 till maj 2008 uppgår till cirka […]* miljoner euro, medan de aktuella källskatterna (anställdas

([1]) Omfattar annan källskatt än den som ska betalas för de perioder som anges i nedanstående tabell.

▼B

inkomstskatt) för personal som förflyttats till Olympic Aviation under perioden december 2006 till maj 2008 uppgår till cirka […]* miljoner euro.

(131) Beträffande anståndet med socialförsäkringsavgifter uppgår dessa till cirka […]* miljoner euro för perioden fram till oktober 2006 med avdrag för den grekiska statens betalning av […]* miljoner euro i september 2007 från medel som erhållits efter skiljedomar. Ett belopp på […]* miljoner euro (inklusive pålagor och straffavgifter) är vad som (i juli 2008) återstår för Olympic Airways Services att betala genom framtida avbetalningar enligt de allmänna bestämmelserna i lag 3518/2006. Socialförsäkringsförvaltningen (IKA) har accepterat en garanti på […]* miljoner euro från Olympic Airways Services.

(132) […]*.

(133) […]*.

(134) Ytterligare socialförsäkringsskulder för perioden november 2006 till maj 2008 på […]* euro för Olympic Airways Services och […]* miljoner euro för personer som förflyttats till Olympic Aviation noterades också.

(135) Trots allt som sägs ovan noterar kommissionen att Olympic Airways Services fått bekräftelse från IKA på att deras skulder inte hade förfallit till betalning. Moore Stephens resultat kan sammanfattas på följande sätt:

(miljoner EUR)

	Balans
Skattemyndigheternas bedömning de totala skulderna den 17 juni 2008 (uppskjutna)	[…]*
Aktuell källskatt maj 2007–maj 2008 (huvudsakligen anställdas inkomstskatt)	[…]*
Aktuell källskatt december 2006–maj 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Socialförsäkringsskuld fram till oktober 2006	[…]*
Socialförsäkringsskulder november 2006–maj 2008	[…]*
Socialförsäkringsskulder november 2006–maj 2008 (Olympic Aviation)	[…]*
Olympic Airways Services skulder till staten i juni 2008 (exklusive uppskjutna skulder)	[…]*
Olympic Airways Services totala skulder till staten i juni 2008	[…]*

(136) Moore Stephens drar slutsatsen att mot bakgrund av att Olympic Airways Services har varit beroende av cirka […]* via skiljedomar för att delvis täcka sina skulder för skatter och sociala avgifter (betalning av […]* miljoner euro till skattemyndigheterna

▼B

och […]* miljoner euro till IKA), skulle Olympic Airways Services med sitt rörelseresultat och sin ekonomiska ställning som grund, om kommissionen skulle komma fram till att statens fortsatta anstånd för Olympic Airways Services sedan 2005 utgjorde statligt stöd, inte kunna betala tillbaka detta statliga stöd.

6.2 **Om påstått statligt stöd till Olympic Airlines**

6.2.1 *Statligt stöd genom andrahandshyrning av flygplan*

(137) Moore Stephens noterade att ett belopp för flygplanshyra till den grekiska staten på […]* miljoner euro hade förfallit till betalning. Moore Stephens noterar också att beloppet i fråga den 31 maj 2005 uppgick till […]* miljoner euro, vilket betyder att Olympic Airlines under den period som omfattas av detta beslut drog på sig en skuld på […]* miljoner euro till staten för flygplanshyra. Det belopp som ska betalas uppgår till cirka […]* miljoner euro per månad för […]* och […]* miljoner euro per månad i avsättningar för underhåll. Cirka […]* miljoner euro har betalats över 36-månadersperioden, vilket motsvarar betalning för ungefär 6 månader. Inga betalningar gjordes 2007 och 2008.

6.2.2 *Statligt stöd genom Olympic Airlines obetalda skatter och sociala avgifter*

(138) Skattemyndigheterna uppskattar det förfallna beloppet för passagerarskatt för flygplatsutbyggnad (Spatosimo) till […]* miljoner euro. Det totala belopp som skulle betalas uppgick den 31 maj 2008 till […]* miljoner euro. Av detta belopp ska […]* miljoner euro betalas genom månatliga avbetalningar fram till 2012, och det anses inte ha förfallit. Av den återstående balansen på […]* miljoner euro är […]* miljoner euro föremål för Olympic Airlines överklagan vid domstol. Domstolen fattade beslut om anstånd med denna del av skulden i avvaktan på ett slutligt avgörande.

(139) Moore Stephens fastställde ett förfallet belopp på […]* euro till Olympic Airways Services och Olympic Aviation för tjänster som erhållits enligt olika avtal för marktjänster och underhåll.

(140) Ett ytterligare belopp på […]* miljoner euro för landningsavgifter och parkeringsavgifter till den grekiska luftfartsmyndigheten fastställdes också.

(miljoner EUR)

		Balans
Förfallet belopp för flygplanshyror	[…]*	[…]*
Hyresbetalningar	[…]*	[…]*
Avsättningar för underhåll	[…]*	[…]*
Ränta på hyra och avsättningar för underhåll	[…]*	[…]*
Skillnad mellan förstahands- och andrahandsavtal	[…]*	[…]*
Spatosimo (Passagerarskatt för flygplatsutbyggnad – sammanlagda skulder 98 miljoner euro varav 59,9 miljoner euro omfattas av domstolsavgörande om uppskov)	[…]*	[…]*
Förfallet belopp till andra enheter	[…]*	[…]*
Olympic Airways Services	[…]*	[…]*
Olympic Aviation	[…]*	[…]*
Landnings- och parkeringsavgifter (undantaget Atens internationella flygplats)	[…]*	[…]*

▼B

(miljoner EUR)

		Balans
Olympic Airways skulder till staten i juni 2008 (exklusive uppskjutna skulder)	[…]*	[…]*
Olympic Airlines totala beräknade skulder till staten i juni 2008	[…]*	[…]*

6.3 **Om det särskilda skyddet mot borgenärer**

(141) Moore Stephens bekräftade att det särskilda skyddet mot borgenärer förlängts till den 31 oktober 2008 genom artikel 21 i lag 3607/2007.

7. **BEDÖMNING AV STÖDET**

7.1 **Rättslig grund för bedömning av stöd**

(142) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(143) Stödbegreppet omfattar varje förmån som direkt eller indirekt finansieras med statliga medel och som beviljas av staten själv eller av organ som har fått befogenheter av staten.

(144) De kriterier som fastställs i artikel 87.1 är kumulativa. För att fastställa om de anmälda åtgärderna utgör ett statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ska det prövas om samtliga följande kriterier är uppfyllda. Det ekonomiska stödet

— är ett statligt stöd eller ges med hjälp av statliga medel,

— gynnar vissa företag eller viss produktion,

— snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen,

— påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(145) Det här beslutet avser endast stöd som beviljats sedan den period som ska granskas genom 2005 års beslut.

7.2 **Förekomsten av stöd**

(146) Kommissionen har utfört en detaljerad och ingående analys av de synpunkter som lämnats vid inledningen av förfarandet och av synpunkterna från Grekland och den expertundersökning som gjordes av Olympic Airways Services och Olympic Airlines räkenskaper och verksamheter. Den har med avseende på detta beslutat att göra en bedömning av förekomsten av stöd under följande tre huvudrubriker:

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airways Services i form av anstånd med betalningen av dess skatter och sociala avgifter sedan december 2004 ([1]).

([1]) Se fotnot 5.

▼B

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airlines genom betalningar för flygplansinhyrning och ej indrivna skulder (även skatter och sociala avgifter) sedan maj 2005 ([1]).

— Möjligt statligt stöd till Olympic Airways Services och Olympic Airlines i form av särskilt skydd mot borgenärer.

7.2.1 *Statligt stöd till Olympic Airways Services i form av anstånd med skulder*

(147) Som kommissionens expert har påvisat har Olympic Airways Services, sedan dagen för antagandet av 2005 års beslut, skjutit upp betalningarna av förfallna belopp till staten, och dess skulder för skatter och sociala avgifter till staten har ökat.

(148) Olympic Airways Services svåra och allt sämre skatte- och socialförsäkringssituation har redan beskrivits. Olympic Airways Services skulder för skatter och sociala avgifter såsom de beaktas i 2005 års beslut var redan stora, nämligen 627 miljoner euro. De utgjordes av uppskattningsvis 431 miljoner euro i obetald skatt och ytterligare 196 miljoner euro i obetalda avgifter till IKA.

(149) Beträffande företagets skatteskulder och trots en avräkning på […]* miljoner euro efter skiljedomarna, beräknas den totala skatteskulden i juni 2008, enligt tabellen efter punkt 135 ovan, nu uppgå till […]* miljoner euro. Denna uppskjutna betalning av skatt uppgående till minst […]* miljoner euro kan tillskrivas staten.

(150) Olympic Airways Services har hävdat att ett totalt belopp på […]* miljoner euro i skatteskulder är uppskjutet, vilket innebär att företaget har uppfyllt sina skattemässiga skyldigheter. Detta bortser från det faktum att även om dess skatteskuld till staten har skjutits upp ifrågasätts inte beloppet genom detta. Även om en grekisk domstol justerar denna siffra nedåt drar kommissionen slutsatsen att storleksordningen på det belopp som Olympic Airways Services ska betala till staten i samband med skatter inte kommer att ändras i någon större utsträckning. Trots denna uppfattning kan kommissionen konstatera att det belopp som Olympic Airways Services är skyldigt staten för skatter är av storleksordningen […]* miljoner euro.

(151) När det gäller Olympic Airways Services växande skatteskulder är det staten själv som genom skatteförvaltningen tolererar att Olympic Airways Services ständigt skjuter upp och underlåter att betala diverse skatter och avgifter.

(152) Situationen för socialförsäkringsavgifter är likartad. De obetalda sociala avgifterna, som i 2005 års beslut fastställdes till […]* har

([1]) Se fotnot 6.

▼B

nu, enligt tabellen efter punkt 135 ovan, ökat till […]* miljoner euro, trots att en engångssumma på […]* miljoner euro den 27 september 2007 betalades via skiljedomar.

(153) När det gäller socialförsäkringsavgifterna är det organ (IKA) som fått i uppdrag att inkassera dessa ett offentligt organ inrättat enligt den grekiska lagstiftningen ([1]), som under statens överinseende har fått ansvaret för att förvalta socialförsäkringssystemet och inkassera obligatoriska sociala avgifter. IKA har rättighet ([2]) men inte skyldighet att ingå avtal om reglering vid försenad betalning av skulder. Olympic Airways Services ständigt växande socialförsäkringsskulder till staten kan därför klart tillskrivas staten.

(154) Både skatte- and socialförsäkringsmedlen är statliga medel, och anstånd med dessa innebär därför en överföring av statliga medel.

(155) Detta anstånd ger Olympic Airways Services en fördel. Genom statens anstånd skjuts betalningen av avgifter som företaget normalt skulle betala i tid upp, och stödmottagaren får därigenom en källa till driftskapital. Olympic Airways Services går med förlust och är kroniskt skuldsatt, och därför kan ett sådant uppskov inte anses som ett normalt eller vanligt agerande av en borgenär i en marknadsekonomi; det är systematiskt, och mot bakgrund av den vanskliga ekonomiska situation som Olympic Airways Services befinner sig i enligt kommissionens expert finns det inte någon realistisk utsikt till att Olympic Airways Services någonsin ska kunna betala tillbaka dessa belopp till staten i framtiden. Anståndet drabbar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen eftersom de berörda marknaderna är helt avreglerade.

(156) Kommissionen måste därför dra slutsatsen att statens anstånd med Olympic Airways Services obetalda och växande skulder för skatter och sociala avgifter utgör statligt stöd till Olympic Airways Services enligt artikel 87.1 i fördraget. Eftersom detta stöd aldrig anmäldes till kommissionen är det olagligt.

7.2.2 *Statligt stöd till Olympic Airlines i form av anstånd med skulder*

(157) Som kommissionens expert kommit fram till har Olympic Airlines, sedan den period som ska granskas genom 2005 års beslut, förlorat pengar och dragit på sig ytterligare skulder till staten.

(158) För hyrorna för fyra A340-flygplan under den period som omfattas av den aktuella granskningen hade Olympic Airlines skulder till staten kommit upp i […]* miljoner euro, och resterande belopp den 31 maj 2005 var […]* euro. Detta innebär att Olympic Airlines under den period som omfattas av detta beslut drog på sig en skuld på […]* miljoner euro till staten för obetalda flygplanshyror.

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

▼B

(159) Enligt kommissionens uppfattning motsvarar dock detta belopp inte fullständigt de belopp som Olympic Airlines var skyldigt staten för flygplanshyror. Som framgår av 2005 års beslut betalade staten efter det att den övertagit förstahandsavtalen från Olympic Airways ett pris på mellan […]* och […]* euro i månaden per flygplan. Som kommissionens expert har påvisat betalade dock Olympic Airlines mellan […]* och […]* amerikanska dollar. Genom att acceptera detta lägre belopp ”accepterar” staten att förlora mellan […]* och […]* euro per flygplan i månaden – vilket leder till ytterligare statligt stöd till ett belopp på mellan minst 36 och ända upp till 50,4 miljoner euro.

(160) När det gäller passagerarskatten för flygplatsutbyggnad (Spatosimo) uppgår det belopp som företaget nu är skyldigt staten till […]* miljoner euro. Olympic Airlines har hävdat att hela detta belopp inte ska betalas eftersom betalningen av cirka […]* miljoner euro av beloppet har skjutits upp av en domare i avvaktan på ett domstolsbeslut. Kommissionen noterar att skulden inte undanröjs genom ett sådant uppskov utan bara att betalningen av skulden skjuts upp. Kommissionen kan här dra slutsatsen att det belopp som Olympic Airlines är skyldigt i anknytning till Spatosimo i maj 2008 ligger på mellan 38 och 98 miljoner euro.

(161) Olympic Airlines är skyldig två närstående företag, nämligen Olympic Airways Services och Olympic Aviation, ett belopp på 86,3 miljoner euro. Den 31 maj 2005 var Olympic Airlines skyldigt dessa företag 2,6 miljoner euro, ett belopp som växte lavinartat de tre följande åren. Detta innebär att de förfallna skulderna under undersökningsperioden enligt detta beslut har ökat med 83,7 miljoner euro. Ett belopp på ytterligare 4,5 miljoner euro ska betalas till den grekiska luftfartsmyndigheten för landnings- och parkeringsavgifter vid andra flygplatser än Atens internationella flygplats. Olympic Airlines har hävdat att detta belopp inte har förfallit eftersom betalningen har skjutits upp av en domare i avvaktan på ett domstolsbeslut. Kommissionen noterar åter att skulden inte undanröjs genom ett sådant uppskov utan bara att betalningen av skulden skjuts upp.

(162) Hela det anstånd som beskrivs ovan, och som enligt tabellen efter punkt 140 ovan uppgår till 326 miljoner euro, omfattar statliga medel eftersom det avser skulder till staten, statliga organ (den grekiska luftfartsmyndigheten) och statsägda företag (Olympic Airways Services och Olympic Aviation).

(163) I fråga om statens ansvar för det anstånd som Olympic Airways Services och Olympic Aviation beviljat Olympic Airlines noterar kommissionen att det kan härledas ur omständigheterna i det enskilda fallet och det sammanhang i vilket åtgärden vidtagits att en stödåtgärd som vidtagits av ett offentligt företag kan tillskrivas staten.

(164) Kommissionen noterar här att staten innehade 100 % av alla tre företagens aktier. Dessutom utsågs hela ledningen och styrelserna för dessa företag av staten. Under dessa omständigheter måste slutsatsen vara att företagen under hela den relevanta tiden kontrollerats av staten. Grekland kunde direkt och indirekt (som största borgenär för både Olympic Airways Services och Olympic

▼B

Airlines) utöva ett dominerande inflytande över alla företagen. Slutligen sammanfaller detta anstånd med själva statens och offentliga organs anstånd. Olympic Airways Services och Olympic Aviations beslut som sådana att bevilja Olympic Airlines kredit och tillåta skulder på 86,3 miljoner att samlas var inte något som fattades av oberoende företag, och kan därför tillskrivas staten.

(165) Detta anstånd innebär också en fördel för Olympic Airlines genom att det befrias från de skulder som företaget annars skulle vara tvunget att betala.

(166) Olympic Airlines svåra finansiella situation har redan redogjorts för i detalj. 2004 redovisade företaget förluster på 87,1 miljoner euro. För vart och ett av de följande åren har det fortsatt att förlora mera pengar, och 2007 uppgick förlusterna till […]* miljoner euro. Olympic Airlines verksamhet är i hög grad cyklisk, såsom framgår av det negativa kassaflödet under oktober–mars, vilket uppvägs av det positiva kassaflödet under april–september. Denna cykel upprepar sig, med djupare förluster för varje år. Nettoinflödena under sommarmånaderna uppväger aldrig till fullo nettoutflödena under vintermånaderna, och därför förlorar företaget totalt alltmera pengar. Det kan endast existera tack vare statens välvilja. Det står långt ifrån klart om företaget i sitt nuvarande skick någonsin kan redovisa ett positivt kassaflödesresultat. Det är därför uppenbart att detta anstånd inte kan avspegla det normala beteendet för en borgenär i en marknadsekonomi; det är systematiskt, och mot bakgrund av Olympic Airlines svåra situation är möjligheten för att dessa skulder någonsin kommer att betalas mycket liten.

(167) Kommissionen konstaterar också att de berörda åtgärderna påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen på denna marknad eftersom de omfattar ett EG-lufttrafikföretag. Kommissionen drar därför slutsatsen att statens, statliga organs och statsägda företags fortlöpande anstånd med Olympic Airlines skatteskulder och andra driftsrelaterade skulder utgör statligt stöd till Olympic Airlines enligt artikel 87.1 i fördraget. Eftersom detta stöd aldrig anmäldes till kommissionen är det olagligt.

7.2.3 *Statligt stöd genom särskilt skydd mot borgenärer*

(168) Enligt fast rättspraxis omfattar begreppet stöd de fördelar som beviljas av offentliga myndigheter och som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företag ([1]). En väsentlig fördel tycks ha beviljats Olympic Airways Services och även

([1]) Se bl.a. domarna i mål 30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg mot Europeiska kol- och stålgemenskapens höga myndighet, REG 1961, s. 1, mål C-387/92 Banco Exterior de España, REG 1994, s. I-877, punkt 13; mål C-241/94 Frankrike mot kommissionen, REG 1996, s. I-4551, punkt 34; och mål C-256/97 DM Transport, REG 1999, s. I-3913, punkt 19.

▼B

Olympic Airlines genom det särskilda och unika skydd mot borgenärer som det företaget har beviljats av staten genom den särskilt antagna lag genom vilken privata borgenärers verkställighet av domar mot detta företag skjuts upp.

(169) I föreliggande ärende har det särskilda skyddet mot borgenärer endast getts till Olympic Airways Services och Olympic Airlines; det är därför en selektiv och särskild åtgärd enligt artikel 87.1.

(170) Det är fast rättspraxis att begreppet stödåtgärd [är] mer allmänt än begreppet subvention, eftersom det inte enbart omfattar sådan konkreta förmåner som subventioner utan även ingripanden som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar företagets budget och som därigenom, utan att det är fråga om subventioner i strikt bemärkelse, är av samma karaktär och har identiskt lika effekter ([1]).

(171) Begreppet ”stöd” i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget innebär nödvändigtvis fördelar som ges direkt eller indirekt med hjälp av statliga medel eller som utgör en ytterligare börda för staten eller för organ som har utsetts eller inrättats för detta ändamål ([2]).

(172) I likhet med vad domstolen fastslog i fråga om artikel 4 c EKSG i domen i målet *Ecotrade* ([3]) går det av flera egenskaper i det särskilda skyddet mot borgenärer att avgöra om det föreligger statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

(173) För det första är det tydligt att det särskilda skyddet mot borgenärer endast är tillämpligt på Olympic Airways Services och Olympic Airlines, som båda är statsägda enheter med en särskilt hög skuldsättning gentemot vissa kategorier av fordringsägare, till största delen av offentlig karaktär. Det framgår i själva verket redan av det föreliggande beslutet att Olympic Airlines är skyldigt Olympic Airways Services cirka 86,3 miljoner euro för obetalda tjänster.

(174) Det är också obestridligt att det särskilda skyddet mot borgenärer innebär att Olympic Airways Services och Olympic Airlines försätts i ett gynnsammare läge än andra företag, eftersom det ger dessa företag möjlighet att fortsätta den ekonomiska verksamheten under omständigheter där detta skulle vara uteslutet med tillämpning av vanliga konkursregler, som på ett mer avgörande sätt beaktar skyddet för fordringsägarnas intressen. Att dessa båda företag kan fortsätta din verksamhet innebär att en ytterligare börda läggs på de offentliga myndigheterna då statliga organ finns bland de främsta borgenärerna, eftersom företaget i svårigheter kan antas ha en betydande skuldbörda. Mot bakgrund av Olympics vanskliga finansiella situation och det särskilda skyddet mot borgenärer kommer i själva verket privatägda företag med största sannolikhet inte att vilja göra affärer med Olympic Airlines eller Olympic Airways Services på normala affärsmässiga villkor eftersom det inte finns någon realistisk möjlighet att återfå

([1]) Mål C-387/92 Banco Exterior de Espana mot Ayuntamiento de Valencia REG 1994, s. I-877, punkt 13; mål C-200/97, Ecotrade Srl mot Altiforni e Ferriere di Servola SpA, REG 1998, s. I-07907, punkt 34.

([2]) De förenade målen C-52/97–C-54/97 Viscido m.fl. mot Ente Poste Italiane, REG 1998, s. I-2629, punkt 13.

([3]) Mål C-200/97, se fotnot 40.

▼B

de belopp som de har att utkräva. Mot bakgrund av de stora skulderna till offentligt ägda borgenärer (se skäl 139) kommer dessutom statligt ägda företag att förlora pengar till följd av det särskilda skyddet mot borgenärer, och med tanke på att det fortlöpande statliga stödet till Olympic Airlines och Olympic Airways Services endast kan bero på nationella industripolitiska hänsyn och inte på att en borgenär på marknaden begär återbetalning av förfallna belopp, kan kommissionen dra slutsatsen att det rör sig om statliga medel och att åtgärden kan tillskrivas staten.

(175) Mot bakgrund av vad ovan anförts ska den slutsatsen dras, att då ett system med särskilt skydd mot borgenärer av det slag som föreligger i detta ärende och som avviker ”från allmän konkurslagstiftning” tillämpas på ett företag, ska detta anses kunna ge upphov till beviljande av statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget, när det har visats att detta företag

— har getts tillstånd att fortsätta sin ekonomiska verksamhet under omständigheter där detta skulle ha varit uteslutet med tillämpning av allmän konkurslagstiftning, eller

— har erhållit ett faktiskt avstående, helt eller delvis, från statliga fordringar, vilka inte skulle ha beviljats ett annat företag på obestånd med tillämpning av allmän konkurslagstiftning ([1]).

(176) I det föreliggande ärendet anser kommissionen, med hänsyn till det särskilda och unika skydd mot borgenärer som Olympic Airways Services och Olympic Airlines åtnjuter, att båda kriterierna ovan är uppfyllda. De berörda företagen har getts tillstånd att fortsätta sin ekonomiska verksamhet under omständigheter där detta skulle ha varit uteslutet med tillämpning av allmän konkurslagstiftning. Som visats genomgående i detta beslut har de berörda företagen vidare erhållit flera förmåner från staten som inte skulle ha beviljats ett annat företag på obestånd med tillämpning av allmän konkurslagstiftning.

(177) De berörda åtgärderna påverkar handeln mellan medlemsstaterna eftersom de omfattar företag som är verksamma på en avreglerad marknad. Därför snedvrider eller hotar de också att snedvrida konkurrensen på denna marknad eftersom de är inriktade på särskilda företag som konkurrerar med andra aktörer inom gemenskapen.

(178) Under dessa förhållanden drar kommissionen, med hänsyn till det särskilda skydd mot borgenärer som ges till Olympic Airways Services och Olympic Airlines, slutsatsen att detta utgör statligt stöd. Eftersom detta stöd aldrig anmäldes till kommissionen är det olagligt.

([1]) Mål C-295/97 Rinaldo Piaggio (punkt 43).

▼B

7.3 **Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden**

7.3.1 *Förenligheten hos stöd till Olympic Airlines genom betalningar för flygplansinhyrning, anstånd med skulder och det särskilda skyddet mot borgenärer*

(179) Efter slutsatsen att Olympic Airlines har erhållit statligt stöd sedan 2005 ska kommissionen granska om stödåtgärderna för detta företag är förenliga med den gemensamma marknaden mot bakgrund av artikel 87.2 och 87.3 i fördraget, som innehåller undantag till den allmänna regeln om oförenlighet i artikel 87.1.

(180) Undantagen enligt artikel 87.2 i fördraget är inte tillämpliga i detta fall, då det varken är fråga om stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter eller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser, och inte heller stöd som ges till näringslivet i områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

(181) Ytterligare undantag från det allmänna förbudet mot statligt stöd fastställs i artikel 87.3. Undantagen i artikel 87.3 b och 87.3 d är inte tillämpliga i detta fall eftersom stödet inte främjar genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälper en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi och inte heller främjar det kultur och bevarar kulturarvet.

(182) Artikel 87.3 a och 87.3 c i fördraget innehåller undantag för stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning. Grekland är en region som i sin helhet omfattas av artikel 87.3 a. Trots det uppfyller stödet inte kriterierna i tillämpliga ”Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål” ([1]).

(183) Beträffande undantaget enligt artikel 87.3 c i fördraget rörande stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, måste kommissionen granska om denna bestämmelse kan tillämpas på den aktuella situationen. När kommissionen gör denna granskning ska den beakta de tillämpliga riktlinjerna för lufttrafiksektorn ([2]).

(184) I detta sammanhang är det tydligt att ingen av bestämmelserna i riktlinjerna uppfylls i föreliggande ärende. Det är även uppenbart att syftet med stödet inte är att ersätta den allmänna trafikplikten enligt artikel 86.2 i EG-fördraget och det är därför oförenligt med den gemensamma marknaden.

([1]) För perioden 2000–2006, EGT C 74, 10.3.1998, s. 9, för perioden 2007–2013, EUT C 54, 4.3.2006, s. 13.

([2]) ”Tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget samt artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom lufttrafiksektorn” (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5) och ”Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser” (EUT C 312, 9.12.2005, s. 1).

▼B

7.3.2 *Förenligheten hos stöd till Olympic Airways Services genom anstånd med skulder och det särskilda skyddet mot borgenärer*

(185) Efter slutsatsen att även Olympic Airways Services har erhållit olagligt statligt stöd ska kommissionen granska om stödåtgärden är förenlig med den gemensamma marknaden mot bakgrund av artikel 87.2 och 87.3 i fördraget, som innehåller undantag till den allmänna regeln om oförenlighet i artikel 87.1.

(186) Undantagen enligt artikel 87.2 i fördraget är inte tillämpliga i detta fall, då det varken är fråga om stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter eller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser, och inte heller stöd som ges till näringslivet i områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

(187) Ytterligare undantag från det allmänna förbudet mot statligt stöd fastställs i artikel 87.3. Undantagen i artikel 87.3 b och 87.3 d är inte tillämpliga i detta fall eftersom stödet inte främjar genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälper en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi och inte heller främjar det kultur och bevarar kulturarvet.

(188) Artikel 87.3 a i EG-fördraget innehåller undantag för stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning. Trots det uppfyller stödet inte kriterierna i tillämpliga ”Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål”.

(189) Beträffande undantaget enligt artikel 87.3 c i fördraget rörande stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, måste kommissionen granska om denna bestämmelse kan tillämpas på den aktuella situationen. När kommissionen gör denna granskning ska den beakta de tillämpliga riktlinjerna för lufttrafiksektorn ([1]).

(190) I detta sammanhang är det tydligt att ingen av bestämmelserna i riktlinjerna uppfylls i föreliggande ärende. Det är även uppenbart att syftet med stödet inte är att ersätta den allmänna trafikplikten enligt artikel 86.2 i EG-fördraget och det är därför oförenligt med den gemensamma marknaden.

(191) Kommissionen drar därför slutsatsen att Grekland har beviljat Olympic Airways Services oförenligt statligt stöd genom att ha överseende med försenad och utebliven betalning av skatter och sociala avgifter och genom det särskilda skyddet mot borgenärer för detta företag.

([1]) Se fotnot 45.

▼B

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Det fortlöpande anstånd som den grekiska staten ger Olympic Airways Services med betalningen av skatter och sociala avgifter till staten, vilka beräknas uppgå till minst 590,4 miljoner euro, utgör olagligt statligt stöd till Olympic Airways Services, vilket är oförenligt med fördraget.

2. Det fortlöpande anstånd som den grekiska staten ger Olympic Airlines med betalningen av flygplanshyra till ett beräknat belopp på 137,2 miljoner euro, skulder till Olympic Airways Services och Olympic Aviation till ett beräknat belopp på 86,3 miljoner euro, skulder till den grekiska luftfartsmyndigheten på 4,5 miljoner euro och Spatosimoskatt på minst 38,1 miljoner euro utgör olagligt statligt stöd till Olympic Airlines, vilket är oförenligt med fördraget.

3. Det särskilda skydd mot borgenärer som genom den grekiska lagstiftningen beviljas Olympic Airways Services och Olympic Airlines utgör olagligt statligt stöd till båda företagen, vilket är oförenligt med fördraget.

Artikel 2

1. Grekland ska återkräva det stöd som avses i artikel 1 från stödmottagaren.

2. På de belopp som ska återkrävas ska ränta tas ut från det datum de stod till stödmottagarens förfogande fram till den dag de återbetalas.

3. Räntesatsen ska beräknas som ränta på ränta enligt kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([1]), ändrad genom förordning (EG) nr 271/2008 ([2]).

4. Grekland ska inställa alla utestående betalningar av det stöd som avses i artikel 1 från och med dagen för antagandet av detta beslut.

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som beviljats enligt artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Grekland ska se till att detta beslut genomförs inom fyra månader från dagen för delgivningen av beslutet.

Artikel 4

1. Grekland ska inom två månader från delgivningen av detta beslut lämna följande uppgifter till kommissionen:

a) Det totala belopp (kapital och ränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller planeras för att följa detta beslut.

([1]) EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.
([2]) EUT L 82, 25.3.2008, s. 1.

▼B

c) Handlingar som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. Grekland ska hålla kommissionen underrättad om genomförandet av de nationella åtgärder som vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att det stöd som avses i artikel 1 helt har återbetalats. Grekland ska på särskild begäran av kommissionen omedelbart lämna uppgifter om de åtgärder som redan vidtagits och planeras för att följa detta beslut. Grekland ska även lämna detaljerade uppgifter om de stöd- och räntebelopp som redan återkrävts av stödmottagaren.

Artikel 5

Grekland ska omedelbart avbryta alla fortsatta utbetalningar av stöd till Olympic Airways Services och Olympic Airlines.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Grekland.