II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 7 ottobre 1994

relativa agli aiuti concessi dalla Repubblica ellenica a favore della compagnia Olympic Airways

(Il testo in lingua greca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/696/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo che istituisce lo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

invitati gli interessati a presentare osservazioni ai sensi di tali articoli e viste tali osservazioni,

considerando quanto segue :

I FATTI

I

Fondata da Aristotele Onassis nel 1956, la compagnia aerea Olympic Airways è stata ceduta nel 1975 allo Stato greco che da allora ne detiene la totalità del pacchetto azionario. Questa transazione è stata regolata dalla legge greca n. 96 del 26 giugno 1975.

Fin dall'inizio, Olympic Airways (in seguito OA) è stata considerata la compagnia di bandiera greca. Di conseguenza, sono stati ad essa imposti diversi obblighi ed oneri, relativi in particolare ad un buon servizio in tutto il territorio greco ed all'esistenza di collegamenti con le principali comunità greche nel mondo. Quale corrispettivo di questi obblighi, era stato concesso ad OA un monopolio sui trasporti aerei, sull'assistenza a terra e sulla manutenzione. Se le attività di servizio pubblico affidate ad OA sono state ridefinite nel 1981, nel 1982 e nel 1990, i monopoli a beneficio della compagnia aerea sono stati in parte revocati dal decreto presidenziale n. 276 del 17 giugno 1991, ad eccezione dell'assistenza a terra e dei servizi aerei regolari non intracomunitari.

OA è attualmente di gran lunga il principale vettore aereo della Grecia. I dipendenti della compagnia sono 11 520 ed il suo fatturato ammontava rispettivamente nel 1992 a 182 500 Mio di DRA (662 Mio di ECU) e nel 1993 a 202 000 Mio di DRA (708 Mio di ECU). Unitamente alla propria consociata Olympic Aviation, che opera sulle rotte nazionali secondarie, essa possiede una flotta di 55 aeromobili (di cui 34 fanno parte della flotta OA, mentre 21 aerei a turboelica vengono utilizzati da Olympic Aviation) oltre a 3 elicotteri. L'età media dei 34 aeromobili di OA, superiore agli undici anni, è una delle più elevate tra le compagnie europee. Per contro, la flotta di Olympic Aviation è molto più recente.

Il trasporto passeggeri costituisce, con oltre il 75 % del fatturato, di gran lunga l'attività principale della compagnia, seguita dai servizi di assistenza a terra (13 % del fatturato), dal trasporto merci (3 %) e postale (1 %) e dai servizi di manutenzione e revisione degli aeromobili. La rete di OA conta circa 75 destinazioni nel mondo, 33 delle quali in Grecia. La rete nazionale è molto sviluppata in quanto include tutte le isole greche di una certa importanza. Dalla Grecia, OA serve la maggior parte delle grandi città europee. Essa gestisce diverse rotte con il

Medio Oriente, un collegamento giornaliero con il Nordamerica, con New York come punto di riferimento, un collegamento con l'Estremo Oriente (Bangkok, Tokyo, Sydney) e un collegamento con il Sudafrica via Nairobi. Ripartito per zone geografiche, il fatturato della compagnia proviene essenzialmente dal mercato greco (41 %), seguito dal resto dell'Europa (33 %), dall'Asia (12 %) e dal Nordamerica (9 %).

Nell'ambito comunitario, OA rientra nel gruppo dei vettori aerei nazionali di dimensioni relativamente modeste. In termini di fatturato, essa si colloca più o meno sul piano delle compagnie europee Sabena, TAP, Finnair e Austrian Airlines.

Il principale vantaggio comparativo di OA rientra alle altre compagnie comunitarie consiste nell'esiguità di taluni costi d'esercizio unitari. I costi, ripartiti per dipendente, per posto o tonnellata/chilometro offerti (PKO/TKO), sono i meno elevati tra le compagnie comunitarie. La compagnia greca non ha tuttavia saputo sfruttare tale vantaggio a causa della sua bassa produttività e delle entrate unitarie modeste. Pertanto il coefficiente di carico degli aeromobili di OA, che nel 1992 è stato del 60 %, contro il 68,9 % del 1989, è risultato nel 1991 il più basso tra tutte le compagnie aeree nazionali degli Stati del SEE dopo quello di Austrian Airlines. Nel 1992 OA offriva il 21 % della capacità globale di posti disponibili sui collegamenti tra la Grecia e le destinazioni internazionali, ma trasportava solo il 15,5 % del traffico totale. Questa percentuale è diminuita al 13 % nel 1993. Del resto, tra il 1990 ed il 1992 il traffico internazionale di OA è diminuito del 4,7 %. La compagnia perde quote di mercato sulle principali rotte europee che fanno capo ad Atene. Nonostante il fatto che il 90 % dei passeggeri provenienti dalla Grecia o con destinazione Grecia siano diretti in Europa o ne provengano, la quota di mercato di OA relativa al traffico tra la Grecia ed il resto dell'Europa è diminuita dal 27,6 % nel 1988 al 22,7 % nel 1992. È tuttavia opportuno menzionare che il mercato dei collegamenti aerei da e verso la Grecia è dominato da un traffico turistico stagionale ; i voli charter costituiscono il 66 % del traffico di passeggeri tra la Grecia ed il resto del mondo e su questo mercato OA è virtualmente assente.

Tuttavia, il rapporto utile d'esercizio/dipendenti di OA è il più basso tra le principali compagnie comunitarie. Un confronto con le altre compagnie europee rivela chiaramente la scarsa efficienza dei fattori produttivi di OA, specialmente in termini di posti/chilometro offerti per dipendente e di passeggeri/chilometro per dipendente.

In definitiva, il numero totale di passeggeri trasportati da OA è passato da 6,660 milioni nel 1988 a 6,135 milioni nel 1990 e a 5,466 milioni nel 1992. L'inizio di tale declino, precedente alla crisi internazionale dell'aviazione civile manifestatasi alla fine del 1990, denota le difficoltà specifiche della compagnia. Secondo le stesse autorità greche, tali difficoltà sono iniziate nel 1986 a causa di errori di gestione, della mancanza di un sistema di controllo interno, dell'imposizione di oneri di servizio pubblico e di una insufficiente capitalizzazione della compagnia aerea.

Da un punto di vista finanziario, l'esame della situazione di OA rivela una struttura di bilancio squilibrata : alle fine del 1992, il totale delle attività ammontava a 155 000 Mio di DRA (562 Mio di ECU) contro un indebitamento dell'ordine di 444 000 Mio di DRA (1 610 Mio di ECU) di cui 165 000 Mio di DRA di debiti a lungo termine ; il bilancio è stato pareggiato con l'apporto di capitali propri per 288 000 Mio di DRA (1 045 Mio di ECU). La situazione finanziaria di OA è la peggiore tra quelle delle altre compagnie comunitarie comparabili. Inoltre, la situazione descritta si deteriora rapidamente in ragione delle perdite rilevanti e dell'importo crescente degli oneri finanziari. Tale situazione ha infatti origine nelle continue perdite registrate dalla compagnia. Effettivamente, il margine lordo d'esercizio di OA è deficitario da diversi anni. Di conseguenza, il margine d'esercizio negativo è pari rispettivamente al 10,95 %, al 16,66 %, all'11,28 % ed al 6,44 % del fatturato nel 1990, 1991, 1992 e 1993. Il risultato d'esercizio è stato ancora più negativo, nella misura rispettivamente del 22,85 %, 23,59 %, 33,24 %, e 66,83 % del fatturato nel corso degli stessi anni 1990, 1991, 1992 e 1993.

In mancanza di un piano di ricapitalizzazione o di ristrutturazione, le possibilità di recupero sono inesistenti, tenuto conto della rilevanza degli oneri finanziari. Questi ultimi, in rapporto all'indebitamento, rappresentavano circa 40 000 Mio di DRA nel 1992 e 136 000 Mio di DRA nel 1993, ovvero il 22 % ed il 67 % del fatturato. In realtà, le garanzie fornite dallo Stato greco per i prestiti contratti dalla compagnia hanno potuto mantenerla in attività permettendole di ottenere le risorse necessarie al proprio funzionamento. Gli oneri finanziari generati da tale indebitamento si sono aggiunti alle perdite d'esercizio strutturali della compagnia, determinando notevoli perdite finanziabili unicamente con ulteriori prestiti garantiti dallo Stato.

In ogni caso, il deterioramento recente ed apparentemente spettacolare risultante dalle cifre sopra citate (risultati di esercizio, indebitamento, oneri finanziari) non è affatto artificiale in quanto ha origine in gran parte nelle penalità di mora inflitte alla compagnia aerea dal governo greco, che si aggiungono all'indebitamento in maniera esponenziale.

È in questo contesto economico e finanziario difficile e delicato che la Commissione deve esaminare, in base al disposto dell'articolo 92 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo sullo Spazio economico europeo, i diversi aiuti consentiti o previsti a favore di OA da parte del governo greco.

II

Con lettera del 14 luglio 1992, protocollata il 16 luglio 1992, il governo greco ha presentato alla Commissione, su richiesta di quest'ultima, una notifica relativa alle garanzie concesse per i prestiti contratti da OA nel periodo 1986-1992. Tali garanzie sono previste dall'articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975, relativa all'acquisizione del pacchetto azionari di OA da parte dello Stato greco, ai sensi del quale : « OA, che è sin dall'origine un'impresa di pubblica utilità, può contrarre prestiti in Grecia e all'estero, in considerazione della facoltà, da parte dello Stato, di garantire, adeguare o rimborsare tali prestiti e, più in generale, gli obblighi di qualsiasi genere contratti dalla compagnia ». In pratica, secondo le autorità greche, tutti i prestiti contratti da OA in moneta nazionale o in valute estere sono garantiti dallo Stato. Tenuto conto del carattere tardivo di tale notifica concernente misure già in applicazione, l'8 dicembre 1992 la Commissione ha classificato il relativo fascicolo come aiuto non notificato, attribuendogli il numero NN 133/92.

In seguito, con lettera datata 16 luglio 1993, protocollata dal segretariato generale della Commissione il 2 agosto 1993, le autorità greche hanno notificato alla Commissione, a norma delle disposizioni dell'articolo 93 del trattato, un piano di ristrutturazione e di riorganizzazione di OA. Nella loro lettera di notifica, le autorità elleniche hanno chiesto alla Commissione di tener conto delle caratteristiche geografiche particolari e seminsulari della Grecia. Esse hanno inoltre invocato il beneficio della compatibilità a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b), affermando che l'aiuto è destinato a porre rimedio ad un grave perturbamento dell'economia greca. Tale fascicolo è stato protocollato col numero N 514/93.

Il piano notificato alla Commissione nel luglio 1993 è stato elaborato dalle autorità greche e dalla direzione della compagnia nel corso del primo semestre del 1993 con la banca americana Bear Sterns in qualità di coordinatore, in collaborazione con la società di revisione contabile Coopers & Lybrand e con la consulenza della società Avmark. La Coopers & Lybrand è stata, in particolare, incaricata di ricostruire la contabilità dell'impresa degli anni 1990, 1991 e 1992 secondo i principi contabili generalmente adottati su scala internazionale. La società di consulenza Avmark, specializzata nel settore dell'aviazione civile, ha realizzato uno studio che ha costituito la base delle misure suggerite nel piano. A tal fine, sono state elaborate previsioni finanziarie fino al 1997.

Secondo le autorità greche, il piano notificato nel luglio 1993 dovrebbe permettere di assicurare, entro cinque anni, la vitalità della compagnia nel nuovo ambiente concorrenziale della Comunità. Il piano si compone di una parte finanziaria e di una amministrativa (« turnaround program »).

La parte finanziaria del piano prevede una ristrutturazione del passivo dell'impresa che sembra irrinunciabile in considerazione delle summenzionate attuali difficoltà finanziarie della compagnia. Essa prevede le seguenti misure :

— la riduzione del passivo di OA per l'importo di 326 000 Mio di DRA (1 182 Mio di ECU) tramite la seguente doppia azione : ripianamento, per l'ammontare di 200 000 Mio di DRA (725 Mio di ECU), di debiti di OA garantiti dallo Stato greco ; conversione, per l'ammontare di 126 000 Mio di DRA (457 Mio di ECU), di debiti nei confronti di tre enti statali : il fisco, l'autorità dell'aviazione civile e le raffinerie statali ;

— un conferimento di capitale da parte dello Stato greco, per l'importo di 26 600 Mio di DRA (96 Mio di ECU), nel corso degli anni 1993, 1994 e 1995 ;

— la surrogazione, nel corso dei prossimi quattro anni, della garanzia statale relativi ai debiti a lungo termine di OA per l'importo di 15 000 Mio di DRA (54 Mio di ECU) ;

— una nuova garanzia dello Stato per un ammontare di 64 000 Mio di DRA (232 Mio di ECU) per facilitare l'acquisto di sette nuovi aeromobili nel corso dei prossimi 5 anni ;

— l'assunzione a carico dello Stato dei pagamenti che potrebbero essere richiesti ad OA da parte di eventuali creditori (senza ulteriori precisazioni).

Al fine di garantire il successo e la perpetuità della ristrutturazione finanziaria, questa deve essere affiancata da specifiche misure amministrative. Tale secondo pacchetto di provvedimenti mira essenzialmente a rivitalizzare l'impresa mediante le seguenti azioni :

— una riduzione annua degli effettivi di 300 unità a seguito di partenze spontanee ;

— la ristrutturazione della rete della compagnia, privilegiando le rotte europee ;

— la razionalizzazione e l'adattamento della flotta, mediante la riduzione temporanea del numero degli aeromobili, la cessione di aerei vetusti e l'acquisto di nuovi e più piccoli aerei a medio raggio ;

— una strategia di alleanze con partner da ricercare nel Nordamerica, in Europa, in Asia ed in Medio Oriente al fine di sfruttare le sinergie delle reti ;

— un nuovo approccio in materia di marketing comprendente una migliore segmentazione dei mercati, la promozione dell'immagine e dei servizi di OA, lo sviluppo delle attività commerciali (vendita);

— la riprogrammazione degli orari al fine di favorire i passeggeri in transito e di rispondere meglio alle esigenze della clientela;

— una politica di formazione del personale unita alla diffusione di una mentalità di impresa e ad una riorganizzazione interna basata su centri di responsabilità per la motivazione del personale (« strategie business units »);

— una riorganizzazione interna destinata a far circolare maggiormente le informazioni, a migliorare le procedure di controllo e a orientare la « cultura » di impresa verso le esigenze del mercato.

Tuttavia, tale descrizione del piano notificato non era allo stato sufficiente a permettere alla Commissione di prendere posizione nei confronti della questione con piena cognizione di causa.

Era innanzitutto opportuno disporre di informazioni precise relative al 1993. Inoltre, era necessario ottenere maggiori informazioni sulle modalità di calcolo delle stime per il periodo 1993-1997. I documenti notificati alla Commissione non contengono, in effetti, alcuna precisazione sui presupposti adottati nella formulazione delle previsioni finanziarie per tale periodo, né sulle conseguenze finanziarie delle diverse azioni previste, in particolare in materia di costi e di evoluzione delle quote di mercato. Il pianto di ristrutturazione di presentava come un elenco di misure di ciascuna delle quali si ignoravano i costi, le scadenze, le modalità esatte di applicazione e l'impatto sui futuri risultati dell'impresa, che vengono forniti solo in modo aggregato.

La notifica non era molto più esplicita per quanto riguarda le modalità di calcolo degli asseriti mancati guadagni causati dalla politica del governo greco nel periodo 1975-1991 : le perdite collegabili al controllo dei prezzi ed agli oneri di servizio pubblico su rotte non redditizie erano valutate in 375 000 Mio di DRA (1 360 Mio di ECU); l'insufficiente capitalizzazione dell'impresa dovuta all'inosservanza da parte dello Stato greco dell'impegno, assunto nel 1981, di conferire 68 000 Mio di DRA (247 Mio di ECU) di fondi propri avrebbe, da parte sua, causato perdite valutate tra 34 000 e 72 000 Mio di DRA (123 e 261 Mio di ECU) .

La Commissione inoltre auspicava di conoscere in maggior dettaglio la situazione di OA sui principali mercati, o sulle principali rotte, serviti dalla compagnia, ed in particolare l'evoluzione delle sue quote di mercato e dei suoi coefficienti di margine, cosa che presuppone l'esistenza di un sistma di contabilità analitica in seno alla compagnia. Per quanto riguarda il mercato interno greco, è importante disporre di un quadro preciso del livello di concorrenza di tale mercato e del grado di applicazione dei regolamenti comunitari di liberalizzazione; tutti elementi che, nella fattispecie, mancavano. A tal fine era indispensabile che fossero comunicati alla Commissione l'elenco e l'ammontare di ciascuna delle sovvenzioni delle quali OA poteva beneficiare per la gestione di talune rotte nazionali greche, come pure le loro modalità di calcolo.

Infine, le autorità greche avevano fornito pochissime informazioni sullo statuto attuale e futuro di OA, in particolare sul piano fiscale e sociale, come pure sugli obblighi specifici ai quali resterebbe sottoposta in quanto impresa pubblica.

A fronte di tali carenze, una richiesta di informazioni complementari in merito ai diversi punti sopra elencati è stata presentata al governo greco il 16 agosto 1993 in francese ed il successivo 23 agosto in greco. Poiché le autorità elleniche non hanno risposto a questa richiesta di informazioni, il 10 marzo 1994 la Commissione ha deciso di iniziare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 del trattato. L'apertura della procedura riguardava sia le garanzie sui prestiti a favore di OA che il piano di ricapitalizzazione e di ristrutturazione notificato nel luglio 1993. I dubbi della Commissione che hanno determinato l'apertura della procedura si basavano su tre elementi principali : un'informazione insufficiente ed una mancanza di trasparenza; una scarsa credibilità del piano di risanamento della compagnia aerea; infine, il rischio di trasferire le difficoltà di OA ai suoi concorrenti comunitari, in particolare tenuto conto dei problemi riscontrati in Grecia per quanto riguarda l'attuazione delle misure di liberalizzazione del terzo pacchetto aereo [1].

Con lettera del 23 marzo 1994, la Commissione ha informato il governo greco della sua decisione di iniziare la procedura e gli ha intimato di presentare le sue osservazioni. Questa lettera è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* [2] e gli altri Stati membri, come pure le parti interessate, sono stati invitati a presentare le loro osservazioni conformemente al disposto dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

[1] Regolamenti (CEE) n. 2407/92, (CEE) n. 2408/92 e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio (GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 1, 8 e 15).

[2] GU n. C 94 del 31. 3. 1994, pag. 4.

III

I governi britannico, norvegese, finlandese e svedese, diverse compagnie aeree concorrenti di OA, in particolare SAS, South East European Airlines e British Airways, nonché altre parti interessate, tra cui Abela Corporation e l'Associazione delle compagnie aeree delle Comunità europee (ACE), hanno presentato osservazioni su questo caso. Tutte le parti eccetto una hanno approvato la decisione della Commissione di iniziare la procedura di cui all'articolo 93, paragrafo 2 ed hanno sollevato numerose questioni, in parte connesse ai dubbi espressi nella decisione. Soltanto la società Crédit Lyonnais/PK Airfinance ha indicato di non essere in grado di esprimere una valutazione ed ha invece manifestato il proprio timore di non ottenere il rimborso del prestito garantito dallo Stato greco da essa concesso nel quadro degli accordi di leasing stipulati da OA, qualora la Commissione adottasse una decisione negativa.

Nei loro commenti, i quattro Stati che hanno presentato osservazioni condividono i dubbi espressi dalla Commissione in occasione dell'apertura della procedura, vale a dire l'insufficienza del piano di risanamento, la mancanza di informazioni e di trasparenza ed il trasferimento delle difficoltà ai concorrenti, ed insistono in particolare sugli effetti negativi dell'aiuto sulla concorrenza all'interno dello Spazio economico europeo, soprattutto nei confronti delle piccole compagnie aeree private. La Norvegia chiede che questo aiuto sia effettivamente l'ultimo accordato ad OA e paventa il rischio del permanere di una capacità eccessiva o di prezzi antieconomici. Il Regno Unito desidera che il governo greco si impegni a non interferire più in futuro nelle vicende di OA. Inoltre, secondo il Regno Unito, le informazioni supplementari eventualmente trasmesse alla Commissione dal governo greco dovrebbero essere comunicate agli Stati membri del SEE ed alle parti interessate affinché queste possano presentare ulteriori osservazioni in piena conoscenza di causa.

Tutti questi punti figurano anche nelle osservazioni presentate dalle compagnie aeree concorrenti di OA e dall'ACE. Esse precisano inoltre gli elementi seguenti:

— per quanto riguarda l'assistenza a terra, il monopolio detenuto da OA per la totalità degli aeroporti greci, ad eccezione dell'autoassistenza che è autorizzata, si traduce in prestazioni dal costo elevato e di qualità mediocre. L'aiuto consentirà ad OA di continuare ad abusare di questa situazione a svantaggio dei suoi concorrenti comunitari. Di conseguenza, tutte le compagnie aeree comunitarie che hanno presentato osservazioni chiedono la soppressione del monopolio;

— per quanto riguarda la prestazione dei servizi, l'aiuto consentirà ad OA, se non vengono prese precauzioni, di continuare a proporre tariffe che non arrivano a coprire i costi, segnatamente sulle rotte Atene-Stoccolma ed Atene-Londra, o di mantenere la propria situazione attuale di capacità eccessiva, tenuto conto, in particolare, del suo basso coefficiente di carico. Vengono anche sollecitate una stretta vigilanza sulle tariffe ed una limitazione della capacità offerta da OA, se non addirittura la soppressione dei servizi o delle rotte non redditizi e la cessione di talune attività;

— gli effetti negativi dell'aiuto sono ulteriormente amplificati dall'applicazione non corretta del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione da parte del governo greco e dal monopolio di designazione ancora detenuto da OA all'interno della Grecia. In tal modo le autorità elleniche impongono restrizioni diverse ai vettori comunitari che effettuano servizi sulle isole greche mediante voli non di linea ed ai vettori titolari di una licenza rilasciata in Grecia e che intendano gestire collegamenti non di linea all'interno della Grecia.

Sono stati invocati anche l'occupazione troppo estesa delle installazioni aeroportuali negli aeroporti greci da parte di OA, la distribuzione delle bande orarie negli aeroporti greci troppo favorevole ad OA, gli orari di apertura di alcuni aeroporti greci modellati soltanto sulle necessità di OA, la mancanza di trasparenza sulle sovvenzioni incrociate tra le rotte redditizie e le rotte non redditizie (rotte di servizio pubblico) gestite da OA.

Infine, secondo la società Abela le difficoltà di natura contrattuale riscontrate con OA in merito alla gestione della società Olympic Catering, consociata comune di OA e di Abela, costituiscono un « microcosmo » caratteristico della situazione esistente all'interno della compagnia di bandiera greca.

Tutte queste osservazioni sono state trasmesse al governo greco.

IV

Con lettera del 16 maggio 1994, il governo greco ha trasmesso a sua volta alla Commissione le proprie osservazioni in merito alla lettera inviatagli dalla Commissione il 23 marzo, nonché le risposte alla richiesta di ulteriori informazioni formulata nell'agosto 1993.

Dalle osservazioni presentate dal governo greco discende che nel corso dei primi mesi del 1994 è stato realizzato dalla società di consulenza Avmark uno studio complementare sulle possibilità di risanamento di OA. Sulla base dei risultati dello studio ed al fine di tener conto dei dubbi espressi dalla Commissione nella sua lettera relativa all'apertura della procedura, le autorità elleniche hanno completato il piano di ricapitalizzazione e di ristrutturazione dell'impresa notificato nel luglio 1993 per porre rimedio alle insufficienze evidenziate dalla Commissione in occasione dell'apertura della procedura.

Per quanto riguarda la parte finanziaria, l'importo globale della ricapitalizzazione proposta ammonta oggi a 545 000 Mio di DRA (1 915 Mio di ECU), rispetto ai 352 600 Mio di DRA del piano notificato nel luglio 1993. Questo importo globale è suddiviso come segue:

— una riduzione del passivo di OA per effetto delle garanzie prestate dallo Stato greco per l'ammontare di 427 000 Mio di DRA a partire dal 1994, rispetto ai 200 000 Mio di DRA precedenti;

— una trasformazione in capitale dei debiti contratti da OA per 64 000 Mio di DRA a partire dal 1994, rispetto ai 126 000 Mio di DRA precedenti;

— un conferimento di capitale di 54 000 Mio di DRA in tre quote, rispettivamente di 19 000 Mio nel 1995, 23 000 Mio nel 1996 e 12 000 Mio nel 1997, rispetto ai 26 600 Mio precedentemente previsti, sempre in tre quote, nel 1993, 1994 e 1995.

A questa ricapitalizzazione si aggiungono le garanzie che lo Stato si propone di accordare ad OA per l'acquisto di nuovi aeromobili nel corso dei prossimi anni per un importo globale di 378 Mio di USD (322 Mio di ECU), rispetto ai 64 000 Mio di DRA (322 Mio di ECU) precedenti. Si è invece rinunciato alle altre misure finanziarie che figurano nel piano notificato nel luglio 1993, vale a dire la surrogazione della garanzia statale relativa ai debiti a lungo termine di OA per l'importo di 15 000 Mio di DRA e l'assunzione a carico dello Stato dei pagamenti che potrebbero essere richiesti ad OA da parte di eventuali creditori. Va rilevato che le garanzie relative ai debiti esistenti successivamente alla ricapitalizzazione non vengono revocate, ma verranno in scadenza man mano che i debiti saranno estinti, vale a dire entro il 2004.

L'aumento della ricapitalizzazione attualmente prevista rispetto a quella notificata nel luglio 1993 si spiega con il fatto che nel corso del 1993 l'indebitamento di OA è aumentato di 153 000 Mio di DRA, passando da 356 000 a 509 000 Mio di DRA. Tuttavia, l'82 % di questo incremento dell'indebitamento deriva in realtà dalle penalità che lo Stato greco infligge ad OA ad un tasso statutario del 3 % al mese sugli insoluti della compagnia aerea nei confronti degli enti statali (fisco, aviazione civile, raffinerie statali, ecc.).

Per quanto riguarda la parte amministrativa, le misure previste nel piano notificato nel luglio 1993 sono completate da azioni intese principalmente a ridurre i costi della compagnia aerea. In proposito, i tre elementi principali sono i seguenti:

— soppressione della rotta su Tokio e dei collegamenti americani ad eccezione di New York, che implicherà la cessione di un aeromobile Boeing 747;

— cessazione dell'utilizzazione di quattro aeromobili A300;

— soprattutto, una riduzione dei costi per il personale del 15 % nel 1994 e del 30 % nel 1995 a seguito di tre misure contemporanee: una modifica delle condizioni di lavoro (diminuzione dei tempi di riposo e delle diverse agevolazioni accordate al personale); un congelamento degli stipendi per due anni; una riduzione netta del personale di 1 500 dipendenti nel periodo 1994-1997, di cui 927 a partire dal 1994.

A questi fattori di riduzione dei costi si aggiungono altre misure relative alla riorganizzazione ed alla produttività dell'impresa, come una riduzione del numero dei livelli gerarchici, una centralizzazione nello stesso luogo di tutti gli uffici della compagnia aerea, lo sviluppo dell'informatica nelle attività di assistenza a terra e di manutenzione, l'introduzione di un sistema informatizzato di prenotazioni (Hermes II) e di gestione del rendimento (« yield management »), una maggiore attenzione riservata alla clientela ed alle agenzie di viaggio, ecc. Relativamente al numero di aeromobili ed alla composizione della flotta, non è previsto alcun ampliamento per tutta la durata del piano; si prevede soltanto il rinnovamento di una parte della flotta a favore di apparecchi a medio raggio, senza che siano specificati il tipo ed il numero di apparecchi. Va rilevato che le varie misure del programma di risanamento riguardano sia OA che la sua consociata Olympic Aviation.

La lettera indirizzata alla Commissione da parte del governo greco il 16 maggio 1994 contiene peraltro le risposte alla maggior parte delle domande formulate dalla Commissione nella sua richiesta di ulteriori informazioni dell'agosto 1993. Il governo greco ha fornito, in particolare, i bilanci ed i conti di previsione dettagliati per gli anni dal 1993 al 1997 nonché le ipotesi a partire dalle quali tali proiezioni sono state elaborate. Lo scenario prescelto si basa su un'ipotesi di aumento medio del traffico del 3 % all'anno nell'arco del periodo 1993-1997, vale a dire su un tasso di crescita inferiore a quello previsto dalle organizzazioni internazionali AEA ed AITA, che varia tuttavia a seconda delle zone del mondo. Si ritiene che il rendimento medio (« yield ») diminuirà nel corso del medesimo periodo conformemente alle previsioni dell'AEA e tenendo conto della svalutazione della dracma.

Lo scenario prescelto è elaborato partendo da un modello di base che integra le ipotesi precedenti con la soppressione del collegamento con Tokio e dei collegamenti americani ad eccezione di New York, nonché con la cessazione dell'utilizzazione dei quattro A300. Considerando soltanto questi elementi, il risultato di OA rimane negativo nell'arco di tutto il periodo nonostante un ritorno ad un livello di oneri finanziari moderati determinato dal notevole ammortamento dei debiti derivante dalla ricapitalizzazione. Tuttavia, se si aggiungono al modello di base le misure di riduzione dei costi del personale e quelle intese a migliorare la produttività, il risultato netto della compagnia aerea diventa positivo a partire dal 1995 per arrivare a 30 000 Mio di DRA al lordo di imposte nel 1997, pari al 10,8 % del fatturato previsto.

Il governo greco ha fornito anche precisazioni sulle modalità di calcolo degli asseriti mancati guadagni causati dalla politica del governo greco nel periodo 1975-1991 relativa al controllo delle tariffe, ad oneri di servizio pubblico ed all'insufficiente capitalizzazione dell'impresa. Queste precisazioni consentono inoltre di stimare, per il periodo 1991-1993, in 5 000 Mio di DRA le perdite annuali subite da OA a seguito della limitazione delle tariffe sulle rotte nazionali greche. Le perdite derivanti da altri oneri di servizio pubblico (trasporto di funzionari, di personalità, della stampa) possono stimarsi per il periodo dal 1989 al 1990 in poco meno di 4 000 Mio di DRA all'anno e, a partire dal 1991, in meno di 2 000 Mio di DRA all'anno.

Le autorità elleniche hanno inoltre trasmesso un'analisi dettagliata dei risultati della compagnia aerea per destinazione e per tipo di aeromobile, frutto del sistema di contabilità analitica elaborato dalla società di consulenza Avmark. Le altre informazioni fornite consentono alla Commissione di conoscere la posizione concorrenziale di OA nei diversi mercati nei quali opera, in particolare all'interno del SEE ed in Grecia. OA continua quindi a detenere una posizione di monopolio sulle rotte interne servite con voli di linea, ma sono recentemente entrate nel mercato alcune compagnie aeree greche concorrenti, la cui attività resta peraltro attualmente limitata ai voli non di linea. In proposito, le autorità elleniche hanno rilevato che OA non aveva mai ricevuto né riceveva alcuna sovvenzione per la gestione delle rotte interne greche.

D'altro canto, nella lettera alla Commissione del 16 maggio 1994 il governo greco non contesta il fatto che le garanzie accordate sui prestiti e la ricapitalizzazione prevista costituiscano un aiuto, ma sostiene che esso possa beneficiare delle disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) del trattato relative agli aiuti regionali. In proposito afferma :

— che la Grecia è il paese più povero dell'Unione europea ;

— che i servizi di trasporto aereo forniti da OA sono essenziali per l'economia greca a causa dell'isolamento geografico della Grecia, dell'importanza del turismo, del ruolo che la comunità greca assume nel mondo, dell'occupazione che OA fornisce in Grecia e della necessità di un buon servizio verso le isole.

Il governo greco indica anche che le misure di aiuto in questione rispettano i requisiti di esenzione previsti all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c), in particolare in quanto :

— la ricapitalizzazione costituisce parte di un programma generale di ristrutturazione che ripristinerà la redditività dell'impresa, segnatamente mediante una riduzione degli oneri debitori. Oltre a questo programma, nessun altro aiuto o garanzia saranno concessi ad OA, che verrà gestita come un'impresa commerciale ;

— la ricapitalizzazione sarà effettuata in maniera trasparente sotto la vigilanza di un consulente esterno indipendente ;

— la ricapitalizzazione non trasferirà le difficoltà di OA ai suoi concorrenti, in quanto OA detiene soltanto il 13 % del mercato globale dei collegamenti di linea e non di linea in provenienza dalla Grecia o con destinazione Grecia e le proiezioni del traffico di OA all'interno del SEE non prevedono alcun aumento delle quote di mercato.

Infine, nella loro lettera del 16 maggio 1994 le autorità elleniche dichiarano di considerare essenziale per l'esito positivo del programma il mantenimento del sistema attuale di assistenza a terra negli aeroporti greci, vale a dire quello costituito dal monopolio di OA con la possibilità di un'autoassistenza autorizzata. Esse intendono invece partecipare attivamente al processo di ristrutturazione del settore previsto dalla Commissione. Esse intendono inoltre applicare integralmente il regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, con riserva peraltro delle eccezioni previste, che comprendono in particolare le isole greche.

V

Nel corso delle varie riunioni tenutesi a Bruxelles nella prima metà di giugno 1994 con la Commissione, le autorità elleniche hanno fornito ulteriori chiarimenti sulle condizioni alle quali venivano applicati in Grecia i regolamenti comunitari che costituiscono il terzo pacchetto aereo di liberalizzazione. In particolare, esse hanno garantito che il regolamento (CEE) n. 2407/92 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei sarebbe stato da allora in poi correttamente applicato in Grecia, segnatamente per quanto riguarda l'ordine di rilascio del certificato di operatore aereo e delle licenze di esercizio, al divieto di limitazione delle licenze di esercizio esclusivamente al settore dei voli non di linea ed alla durata della validità di tali licenze. Un documento trasmesso alla Commissione il 13 giugno 1994 dichiara espressamente i vari punti ed evidenzia che i concorrenti greci di OA hanno ottenuto licenze d'esercizio conformemente alla normativa comunitaria.

Per quanto riguarda il regolamento (CEE) n. 2408/92, il governo greco ha dichiarato di non applicare attualmente affatto le disposizioni dell'articolo 4 del regolamento relative all'imposizione di oneri di servizio pubblico. Peraltro, alla Commissione non è stato possibile verificare completamente le condizioni di applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 5 del regolamento. Relativamente al regolamento (CEE) n. 2409/92 sulle tariffe, le autorità elleniche hanno precisato che dal 1° gennaio 1994 erano del tutto libere le tariffe dei servizi aerei di linea all'interno della Grecia, compreso il traffico con le isole. In

base al suddetto documento consegnato alla Commissione il 13 giugno 1994, è stata soppressa la commissione dei prezzi incaricata di approvare le tariffe sulla rete nazionale.

Nel corso di queste riunioni è stata trattata anche la questione dello statuto di OA. Secondo il governo greco, OA beneficia di un regime normale in particolare sotto il profilo sociale, contabile e finanziario; ad eccezione del regime delle garanzie sui prestiti, l'unico regime in deroga al diritto comune esistente a favore di OA riguarda la materia fiscale (esenzione dall'imposta sulle società, sostituita da un'imposta sul fatturato). Inoltre, secondo le autorità elleniche le altre compagnie aeree che hanno ottenuto una licenza d'esercizio non sono affatto discriminate rispetto ad OA per quanto riguarda l'accesso agli aeroporti o alle installazioni aeroportuali greche. Inoltre, sempre secondo il governo greco, negli aeroporti greci l'autoassistenza a terra sarebbe completamente autorizzata in tutti i suoi aspetti.

Il 24 giugno 1994 il governo greco ha peraltro trasmesso alla Commissione una lettera con la quale ha assunto numerosi impegni. In tal modo le autorità elleniche si sono impegnate:

a) Relativamente alla gestione ed allo statuto di OA:

— ad abrogare l'articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975, che consente allo Stato greco di concedere garanzie sui prestiti contratti da OA, eccettuate tuttavia le garanzie espressamente indicate nel piano trasmesso alla Commissione;

— a non interferire più in futuro nella « gestione operativa » di OA;

— a conferire ad OA uno statuto fiscale analogo a quello delle imprese greche di diritto comune (società anonima); il governo greco prevede tuttavia di esentare OA dal pagamento delle eventuali imposte suscettibili di pregiudicare le operazioni di ricapitalizzazione dell'impresa che costituiscono parte del programma di ristrutturazione della compagnia aerea;

— ad adattare gli accordi stipulati tra lo Stato greco ed OA per tener conto delle disposizioni del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione;

— a non accordare più ad OA alcun aiuto, sotto qualsiasi forma, per tutta la durata del programma di ristrutturazione.

b) Relativamente alle misure da adottare a seguito del piano accettato dalla Commissione:

— a provvedere immediatamente all'adozione della legislazione necessaria ad un'attuazione efficace del piano in materia salariale, sociale e finanziaria;

— ad acconsentire a che la Commissione faccia eventualmente verificare da un consulente indipendente scelto di comune accordo i principali risultati derivanti dal programma di ristrutturazione, nonché l'applicazione delle condizioni alle quali l'aiuto viene approvato;

— a sottoporre ogni anno alla Commissione, almeno quattro settimane prima del versamento di ciascuna delle quote di aumento di capitale previste nel gennaio 1996 e nel gennaio 1997, una relazione sull'attuazione del programma di ristrutturazione di ricapitalizzazione, in modo da consentire alla Commissione di presentare le proprie osservazioni;

— a non procedere agli aumenti di capitale previsti per il 1995, 1996 e 1997 qualora non vengano conseguiti gli obiettivi previsti dal piano per gli esercizi precedenti.

c) Relativamente alle attività di OA:

— a che OA si astenga dall'acquisire, mediante l'aiuto, partecipazioni azionarie in qualsiasi vettore aereo comunitario.

d) Relativamente all'applicazione del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione:

— a migliorare la procedura per l'immatricolazione degli aeromobili o per il rilascio di un certificato di operatore aereo (COA);

— a conformarsi ai principi interpretativi sull'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92 e sulle correlazioni tra la procedura di autorizzazione prevista dal regolamento (CEE) n. 2408/92 e le disposizioni degli altri regolamenti che compongono il terzo pacchetto aereo di liberalizzazione nonché del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio [1] (tali principi interpretativi sono quelli riportati nel documento trasmesso al governo greco da parte dei servizi della Commissione il 18 novembre 1993 in francese ed il 26 gennaio 1994 in greco);

— a rispondere per iscritto alle domande formulate dalle compagnie aeree comunitarie entro termini ragionevoli e nei limiti delle loro possibilità;

— ad aprire alla concorrenza entro il 1° gennaio 1996 tutte le rotte nazionali del territorio continentale greco, fatta salva l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92;

— a non subordinare l'esercizio dei diritti di traffico concessi alle compagnie aeree comunitarie che non hanno ottenuto una licenza in Grecia alla condizione della prestazione di una cauzione per il rimpatrio dei passeggeri;

[1] GU n. L 14 del 22. 1. 1993, pag. 1.

— a conformarsi alla definizione di servizio aereo non di linea che discende indirettamente dalle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92 ; a non imporre, in particolare, ai servizi non di linea alcuna limitazione come ad esempio il divieto di offrire il solo posto a sedere (« seat only ») sui voli andata e ritorno, il divieto di trasportare merci o posta e la necessità di un periodo minimo di soggiorno.

Successivamente alla lettera del 24 giugno 1994, alla fine del mese di giugno e nella prima metà di luglio 1994 si sono tenute a Bruxelles altre riunioni tra le autorità elleniche e la Commissione. Durante queste riunioni le autorità greche hanno precisato che per « gestione operativa » esse intendevano effettivamente l'insieme della gestione della compagnia aerea, che non rientra normalmente nella competenza degli azionisti di un'impresa. Esse hanno anche dichiarato che la data prevista per il versamento delle quote di aumento di capitale di OA previste nel gennaio 1996 e nel gennaio 1997 sarà posticipata di quattro settimane qualora la Commissione decida di sottoporre alla valutazione di un consulente indipendente scelto di comune accordo la relazione che le sarà presentata quattro settimane prima della data prevista per il versamento. Sono state anche discusse le limitazioni cui OA potrebbe essere sottoposta all'interno dello Spazio economico europeo, come pure del monopolio di designazione che la compagnia di bandiera greca ancora detiene sulle rotte con paesi terzi e con le isole greche che non rientrano nel campo di applicazione del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione. Con lettera del 13 luglio 1994, il governo greco ha assunto i seguenti impegni supplementari, in base ai quali :

— accetta il principio che compagnie aeree greche diverse da OA siano autorizzate a gestire rotte tra la Grecia e paesi terzi. Di conseguenza, le designazioni di tali compagnie saranno effettuate in funzione del merito di ciascuna domanda ;

— vigilerà a che, nell'arco di tutto il periodo di ristrutturazione (compresi gli anni 1994 e 1997), l'aumento del numero di posti offerti da OA all'interno dello Spazio economico europeo sia proporzionale alla crescita prevista per tale mercato. La base per la determinazione dell'aumento di capacità sarà il periodo di dodici mesi che si conclude nell'aprile 1994 ;

— vigilerà a che OA non fornisca i prezzi più bassi (« price leader ») sui voli di linea Atene-Stoccolma ed Atene-Londra ;

— le isole greche saranno esentate dall'applicazione del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione fino al 1° luglio 1998.

Quanto al regime dell'assistenza a terra negli aeroporti greci, il governo greco ha precisato che non subirà modifiche.

VALUTAZIONE GIURIDICA

VI

Ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo sullo Spazio economico europeo (in seguito l'accordo), sono incompatibili con il mercato comune e con l'accordo, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri e tra le parti contraenti, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

Il trattato e l'accordo stabiliscono il principio della neutralità nei confronti del regime di proprietà negli Stati membri ed il principio di uguaglianza tra imprese pubbliche e private (articolo 222 del trattato e articolo 125 dell'accordo). In virtù di tali principi, l'azione della Commissione non può danneggiare né favorire le imprese statali, specialmente nell'esame di operazioni a norma del menzionato articolo 92 del trattato e dell'articolo 61 dell'accordo. Di conseguenza, è opportuno stabilire caso per caso se una transazione tra uno Stato membro ed una impresa pubblica costituisca una normale transazione commerciale o contenga invece del tutto o in parte elementi di aiuto.

Al fine di determinare se si tratti di aiuti di Stato, la Commissione deve basare il proprio giudizio sul principio dell'investitore in un'economia di mercato. Secondo tale principio, non vi è aiuto di Stato quando, in occasione di un apporto di nuovo capitale in imprese, tale apporto si verifica in circostanze che sarebbero accettabili per un investitore privato operante nelle normali condizioni di un'economia di mercato (1). La Corte ha avuto modo di precisare che « il comportamento dell'investitore privato, con cui deve essere raffrontato l'intervento pubblico che persegue obiettivi di politica economica, anche se non è necessariamente quello del comune investitore che colloca capitali in funzione della loro capacità di produrre reddito a termine più o meno breve, deve quantomeno corrispondere a quello di una holding privata o di un

(1) Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato alla partecipazione delle autorità pubbliche nei capitali delle imprese, *Bollettino delle Comunità europee* n. 9-1984 ; e Corte di giustizia delle Comunità europee, cause riunite 296 e 318/82, Regno dei Paesi Bassi e Leeuwarder Papierwarenfabriek BV contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1985, pag. 809, punto 17, pag. 823.

gruppo imprenditoriale privato che persegue una politica strutturale, globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività a più lungo termine » (1).

Nel caso di specie, devono essere prese in considerazione quattro transazioni o operazioni distinte, ovvero le garanzie sui prestiti, la riduzione del passivo, la trasformazione in capitale dei debiti ed il conferimento di capitale in tre quote.

Per quanto concerne anzitutto le garanzie sui prestiti, con lettera del 5 aprile 1989 la Commissione ha informato gli Stati membri dei criteri che essa intendeva adottare per l'esame delle garanzie prestate dagli Stati (2). Di conseguenza, essa ritiene che « tutte le garanzie prestate dallo Stato direttamente o tramite organismi finanziari da questo delegati, sono soggette alle disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CE. Ciascun caso di prestazione di garanzie statali deve essere notificato in conformità dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE, che si tratti dell'applicazione di un regime generale di garanzie esistente o di una misura specifica ».

Ne consegue che le garanzie sui prestiti concesse fino ad oggi ad OA costituiscono degli aiuti che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato. Lo stesso vale per le nuove garanzie sui prestiti che lo Stato greco intende consentire ad OA entro il 1998 e per un importo di 378 Mio di USD, nell'ambito del piano di ristrutturazione e di ricapitalizzazione della compagnia aerea risultante dalle osservazioni trasmesse alla Commissione dalle autorità greche il 16 maggio 1994.

La Commissione ha inoltre precisato che si proponeva unicamente di esaminare i regimi che instaurano garanzie e non tutti i casi di applicazione di tali regimi, salvo il caso di garanzie prestate al di fuori di un regime preciso (3).

Nella fattispecie, le garanzie prestate dallo Stato greco nei confronti dei prestiti contratti da OA nel periodo 1986-1993 non si inseriscono in un regime generale. In effetti, il menzionato articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975 riserva esclusivamente allo Stato la possibilità di garantire prestiti o obbligazioni di qualsiasi genere contratti dalla compagnia. Con tali presupposti, le autorità elleniche avrebbero dovuto notificare alla Commissione, unitamente a tutte le informazioni necessarie, ogni singola garanzi della quale OA ha beneficiato. Non avendo notificato in tempo utile, lo Stato greco non ha ottemperato agli obblighi che gli incombono ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3 del trattato. Di conseguenza, a giudizio della Commissione gli aiuti in questione sarebbero stati concessi illegalmente, in particolare per quanto riguarda le garanzie accordate a partire dal 5 aprile 1989.

La Commissione ritiene che, in generale, l'aiuto derivante da una garanzia sui prestiti contratti sia pari alla differenza tra il tasso del prestito in una normale situazione di mercato e il tasso effettivamente ottenuto in virtù della garanzia. Tuttavia, nel caso di OA, lo Stato greco ha utilizzato appieno la facoltà di concedere garanzie nel corso del periodo 1986-1993, garantendo indistintamente tutti i nuovi prestiti contratti dal vettore. Nelle relazioni annuali di quest'ultimo è espressamente indicato che tutti gli istituti di credito esigono la garanzia dello Stato greco prima di concedere prestiti ad OA. Tale fatto è facilmente giustificabile in considerazione dei rischi in quanto, dal 1990, l'indebitamento è risultato pari al triplo del valore contabile dell'attivo.

Dato che in tale difficile situazione finanziaria nessun istituto di credito accetterebbe, senza la garanzia dello Stato, di prestare denaro ad OA, neppure ad un tasso elevato, le garanzie concesse dallo Stato greco equivalgono ad un aiuto al funzionamento. Nella fattispecie, l'importo dell'aiuto è uguale a quello dei prestiti stessi, i quali costituiscono, di fatto, delle sovvenzioni occulte.

Per quanto concerne poi la riduzione del passivo per un importo di 427 000 Mio di DRA nel 1994, il carattere di aiuto di tale operazione è anch'esso fuori di dubbio. In effetti, con essa lo Stato greco prende a proprio carico, a concorrenza di tale importo, il rimborso di una parte dei prestiti contratti dalla compagnia nell'ambito delle garanzie sopra esaminate. Tale operazione unilaterale e senza contropartita dichiarata equivale ad una sovvenzione dello stesso importo. Le somme così versate dallo Stato greco sono a fondo perduto, tenuto conto della situazione della compagnia così come sopra descritta. Nessun investitore privato avrebbe proceduto ad una simile operazione che, di conseguenza, costituisce un aiuto. Questo aiuto si interseca tuttavia con l'aiuto che discende dalle garanzie sui prestiti esaminate in precedenza, in quanto non fa che concretizzare il carattere di sovvenzioni occulte presentato dai prestiti garantiti.

La conversione in capitale, per la cifra di 64 000 Mio di DRA nel 1994, dei debiti di OA è assimilabile ad un conferimento di capitale del medesimo importo. La natura di questo investimento deve essere valutata avendo riguardo al principio dell'investitore in un'economia di mercato. Ora, le inestricabili difficoltà finanziarie di OA, la cui situazione continua a degradarsi, unite alla non redditività strutturale della compagnia non lasciano alcun dubbio sulla mancanza di prospettive per quanto riguarda la redditività dei capitali investiti, indipendentemente da qualsiasi scadenza. Il conferimento di capitali ha così l'unico scopo, alla stessa stregua della concessione di garanzie e del ripianamento di una parte dei debiti, di garantire la sopravvivenza della compagnia aerea nazionale. Si tratta, di conseguenza, di un aiuto.

(1) Corte di giustizia delle Comunità europee, causa 305/89, Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee, Racc. 1991, pag. 1603, punto 20, pag. 1640.
(2) Riferimento SG(89) D/4328.
(3) Lettera della Commissione agli Stati membri SG(89) D/12772 del 12 ottobre 1989.

Lo stesso approccio si applica al conferimento di capitale di 54 000 Mio di DRA da effettuarsi in tre quote nel corso del 1995 (19 000 Mio), 1996 (23 000 Mio) e 1997 (12 000 Mio).

Le diverse categorie di aiuti sopra esaminati, concessi direttamente dallo Stato greco, alterano gli scambi tra gli Stati membri in quanto riguardano una società la cui attività di trasporto, che per sua stessa natura interessa direttamente gli scambi, si svolge in tutto il mercato comune. Inoltre, tali aiuti falsano la concorrenza all'interno di detto mercato, in quanto sono concessi ad una sola impresa, che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie comunitarie sulla maggior parte della propria rete europea, in particolare dopo l'entrata in vigore del terzo pacchetto di liberalizzazione del trasporto aereo, avvenuta il 1° gennaio 1993. Di conseguenza, essi costituiscono degli aiuti ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 1 dell'accordo, un punto questo che non è contestato dal governo greco. È quindi necessario esaminare l'eventuale compatibilità di tali aiuti con l'articolo 92, paragrafi 2 e 3 del trattato e con l'articolo 61, paragrafi 2 e 3 dell'accordo.

VII

Le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 2 del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 2 dell'accordo non si applicano agli aiuti in causa nella misura in cui non si tratta di aiuti a carattere sociale concessi a singoli consumatori, né di aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali, né tantomeno di aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.

L'articolo 92, paragrafo 3 del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3 dell'accordo prevedono un elenco di aiuti che possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Tale compatibilità deve essere considerata nel contesto della Comunità e non di un solo Stato membro. Le deroghe previste all'articolo 92, paragrafo 3 del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3 dell'accordo si applicano unicamente nel caso in cui la Commissione possa stabilire che, in mancanza dell'aiuto stesso, le forze di mercato non sarebbero bastate a persuadere il futuro beneficiario dell'aiuto ad agire in modo da concorrrere ad uno degli obiettivi di tali deroghe.

Al fine di salvaguardare il buon funzionamento del mercato comune e tenuto conto dei principi dell'articolo 3, lettera g) del trattato, le deroghe ai principi dell'articolo 92, paragrafo 1, come definite nell'articolo 92, paragrafo 3, devono essere oggetto di una interpretazione rigida al momento dell'esame di un regime di aiuti o di qualsiasi misura a carettere individuale.

L'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) del trattato e l'articolo 61, paragrafo 3, lettere a) e c) dell'accordo prevedono deroghe in favore degli aiuti destinati a promuovere o agevolare lo sviluppo di talune regioni. Le autorità elleniche hanno fatto riferimento a queste disposizioni nella loro lettera del 16 maggio 1994 ed hanno invocato lo scarso livello di sviluppo economico della Grecia nell'insieme della Comunità nonché il ruolo essenziale ricoperto da OA a favore dell'economia nazionale. Tuttavia la Commissione non potrebbe accogliere la motivazione esposta in tale fattispecie dal governo greco. Effettivamente, sebbene la Grecia sia una regione interamente compresa nel campo d'applicazione dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera a) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera a) dell'accordo, gli aiuti oggetto della presente decisione, che si tratti tanto delle garanzie sui prestiti che dei vari elementi della ricapitalizzazione, non fanno parte di un regime generale del quale beneficerebbero tutte le compagnie che effettuano collegamenti aerei tra la Grecia ed il resto del mondo ovvero tutte le compagnie aeree stabilite in Grecia o che hanno ottenuto una licenza in Grecia. Si tratta, al contrario, di misure ad hoc a vantaggio esclusivo di OA e che mirano unicamente a mantenere in vita OA, senza alcun rapporto con gli aiuti regionali.

Tali misure non sono neppure destinate a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo a norma dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera b) dell'accordo. Nella notifica del 16 luglio 1993, le autorità greche hanno peraltro invocato l'applicazione delle disposizioni della medesima lettera b) relative agli aiuti destinati a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro.

È opportuno ricordare che queste ultime disposizioni hanno motivato la decisione della Commissione del 31 luglio 1991 destinata allo Stato greco concernente la privatizzazione di 208 imprese di proprietà dell'Organizzazione per la ricostruzione delle imprese e di diverse banche statali, come pure di talune imprese ed organizzazioni statali denominate « DEKO ». La Commissione aveva deciso all'epoca di non sollevare obiezioni nei confronti di tale programma di privatizzazione, tenendo conto del fatto che gli indicatori economici della Grecia dimostravano la grave perturbazione della sua economia. Tale decisione del 31 luglio 1991 distingueva chiaramente la posizione di OA, per la quale richiamava il principio della notifica preliminare. Inoltre, come già detto, gli aiuti in oggetto mirano anzitutto ad evitare il fallimento della compagnia. Essi riguardano una sola impresa e non avrebbero né l'obiettivo né l'effetto di rimediare ad una grave perturbazione dell'economia greca. Di conseguenza, le disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera b) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera b) dell'accordo non sono applicabili al caso di specie.

Per quanto riguarda la deroga prevista all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo per gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività economiche, la Commissione può considerare compatibile con il mercato comune un

aiuto alla ristrutturazione di un'impresa sempreché questo risponda a un certo numero di criteri [1]. Tali criteri devono essere esaminati alla luce dei due principi enunciati all'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e all'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo : l'aiuto deve essere necessario allo sviluppo dell'attività dal punto di vista della Comunità e non deve alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse [2].

Tali criteri sono stati interpretati nel contesto settoriale dell'aviazione civile nel menzionato memorandum n. 2 [3] che afferma che la Commissione può, in taluni casi, considerare conforme all'articolo 92 un aiuto concesso a una compagnia aerea che si trovi in gravi difficoltà finanziarie, fatto salvo il rispetto di talune condizioni :

a) l'aiuto deve costituire parte integrante di un programma, approvato dalla Commissione, avente l'obiettivo di ristabilire l'equilibrio della compagnia aerea in modo da permetterle, entro un ragionevole lasso di tempo, di mantenersi in attivo senza dover ricorrere ad ulteriori aiuti ;

b) tutti gli aiuti devono essere formulati in modo trasparente e devono essere verificabili ;

c) l'aiuto in questione non deve trasferire le difficoltà di tale Stato membro al resto della Comunità.

In considerazione dell'intensificata concorrenza derivante dalla progressiva liberalizzazione dei trasporti aerei derivante dal terzo pacchetto di misure, la Commissione deve attenersi ad una rigorosa politica di controllo degli aiuti di Stato al fine di evitare che questi abbiano effetti contrari al comune interesse.

Nella lettera alla Commissione del 16 maggio 1994, il governo greco ha invocato l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettere a) e c) dell'accordo per poter beneficiare di una deroga per gli aiuti in esame. In proposito, ha affermato che nella fattispecie erano rispettate le tre condizioni sopra indicate.

È opportuno verificare punto per punto il rispetto di queste condizioni tenendo conto, in particolare, di tutti gli elementi di fatto riassunti nelle sezioni da I a V.

In primo luogo, per quanto riguarda la capacità del programma di ricapitalizzazione e nel contesto di un'intensificata liberalizzazione, è necessario innanzitutto esaminare l'adeguatezza dell'aiuto alle necessità finanziarie della compagnia aerea. Alla fine del 1993, il bilancio di OA mostrava un valore negativo del patrimonio netto di 375 000 Mio di DRA rispetto ad un valore dell'attivo pari a 192 000 Mio di DRA (esclusi i leasing), mentre gli importi dell'indebitamento e degli accantonamenti ammontavano rispettivamente a 510 000 Mio di DRA e 57 000 Mio di DRA. Questo notevole squilibrio nella struttura del bilancio è ulteriormente aumentato nel corso dei primi sei mesi del 1994. Tuttavia, la riduzione del passivo fino alla concorrenza di 427 000 Mio di DRA combinato con l'aumento di capitale di 64 000 Mio di DRA risultante dalla trasformazione dei debiti avrebbe l'effetto di risanare la struttura del bilancio a decorrere dalla fine del 1994. A tale data l'attivo di OA, pari a 187 000 Mio di DRA (esclusi i leasing), dovrebbe essere controbilanciato da un patrimonio netto, da accantonamenti e da un indebitamento rispettivamente pari a 40 000, 66 000 e 101 000 Mio di DRA. Il rapporto di indebitamento rispetto al patrimonio netto risulterà pertanto di 2,5 alla fine del 1994, un valore che sarebbe ancora superiore a quanto viene attualmente ritenuto accettabile per una compagnia aerea. I tre conferimenti di capitale previsti nel programma presentato alla Commissione e le altre misure del programma dovrebbero peraltro riportare il valore del rapporto a 0,78 alla fine del 1997. Sulla base di questi dati, la ricapitalizzazione proposta sembra sufficiente e non eccessiva, tenuto conto della dimensione dell'impresa e della sua specifica posizione periferica nella Comunità.

La notevole riduzione dell'indebitamento prevista dal piano avrà l'effetto di riportare gli oneri finanziari di OA entro limiti ragionevoli : da 136 000 Mio di DRA nel 1993, gli oneri finanziari dovrebbero passare a 74 000 Mio di DRA ed a 3 000 Mio di DRA nel 1995, pari all'1,3 % del fatturato previsto per tale data. D'altro canto, in base al piano presentato il risultato d'esercizio di OA migliorerà sostanzialmente dal 1993 al 1997 a causa della riduzione dei costi prevista specialmente a livello salariale e della soppressione degli oneri di servizio pubblico, che sembra siano stati nel 1993 superiori a 5 000 Mio di DRA. Quanto alla questione della riduzione dei costi, come del resto a quella dell'importo necessario per la ricapitalizzazione, il governo greco ha tenuto conto dei dubbi espressi dalla Commissione nella lettera di apertura della procedura. Il risultato di esercizio dovrebbe pertanto passare da — 13 000 Mio nel 1993 a + 17 000 Mio di DRA nel 1995. Quest'ultimo dato non sembra affatto inverosimile qualora vengano effettivamente applicate le varie misure di riduzione dei costi. In effetti, è opportuno ricordare che il risultato di esercizio di OA, che è indice della capacità della compagnia aerea di liberarsi delle eccedenze d'esercizio indipendentemente dalle fonti di finanziamento, è leggermente migliarato dal 1990 al 1993, anche se è rimasto negativo nell'arco di tale periodo.

Dal piano trasmesso alla Commissione risulta anche che i benefici che saranno nuovamente ottenuti a partire dal 1995 determineranno una maggiore capacità di autofinanziamento che, unita alle quote di aumento di capitale ed alle nuove possibilità di indebitamento previste per il 1997, dovrebbe soddisfare contemporaneamente le esigenze di capitale circolante ed il finanziamento degli investimenti indispensabili all'attività a lungo termine della compagnia aerea.

(1) Ottava relazione sulla politica della concorrenza, punto 176.
(2) Sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 17 settembre 1980 relativa alla causa 730/79, Philip Morris contro Commissione, Racc. 1980, pag. 2671.
(3) COM(84) 72 def. del 15 marzo 1984.

Inoltre, le ipotesi di aumento del traffico e delle entrate sulle quali si basano le proiezioni finanziarie sembrano ragionevoli. L'aumento annuale del traffico prescelto per OA nel programma presentato alla Commissione è inferiore alla media prevista nel settore nell'arco del periodo 1994-1997. Anche la diminuzione prevista del rendimento medio (« yield ») tiene conto tanto dei cambiamenti nel comportamento della clientela riscontrati dopo la guerra del Golfo che dell'incremento della concorrenza, in particolare in Europa a seguito delle misure di liberalizzazione. In proposito, gli impegni assunti dalle autorità elleniche relativi ad una corretta applicazione del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione sembrano attestare l'intenzione del governo greco di situare OA in un contesto realmente concorrenziale. Lo stesso vale per gli impegni relativi sia all'astensione da qualsiasi ulteriore aiuto, sia alla gestione ed allo statuto di OA, che diventa un'impresa sottoposta ad un regime normale come le altre compagnie comunitarie, senza privilegi o soggezioni particolari. La Commissione ritiene peraltro che gli impegni relativi all'abrogazione dell'articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975, all'adozione di uno statuto fiscale di diritto comune ed all'adeguamento degli accordi tra OA e lo Stato greco rispetto alle disposizioni del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione, devono essere rispettati al più presto e comunque entre il 31 dicembre 1994. Inoltre le garanzie sui prestiti in vigore fino a che i relativi debiti non saranno estinti nel 2004, come pure le nuove garanzie da accordare entro il 31 dicembre 1997 fino alla concorrenza di un importo dei prestiti pari a 378 Mio di USD, dovranno rispettare le condizioni che figurano nella lettera della Commissione agli Stati membri del 5 aprile 1989 [1]. Al contrario, il mantenimento in vigore di situazioni protette avrebbe fatto dubitare, o sarebbe stato suscettibile di far dubitare, della redditività dell'impresa ed addirittura della credibilità del piano di risanamento nel contesto internazionale caratterizzato da un'intensificata concorrenza e nel nuovo quadro di apertura dei mercati prevalente in seno al SEE. In questo contesto, è opportuno prendere atto dell'impegno del governo ellenico, assunto con lettera del 13 luglio 1994, di non mantenere in vigore oltre la data del 30 giugno 1998 l'esenzione dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 di cui beneficiano gli aeroporti delle isole greche.

In definitiva, in base allo stato della pratica ed al fascicolo, la Commissione ritiene che il piano di ricapitalizzazione e di ristrutturazione di OA possa consentire alla compagnia aerea di dare origine nell'arco di tre anni ad un'attività durevolmente redditizia senza ricevere altri aiuti.

In secondo luogo, per quanto riguarda la trasparenza e le possibilità di controllo sull'aiuto, la Commissione ritiene che, nella fattispecie, venga rispettata anche questa seconda condizione. È opportuno innanzitutto sottolineare che il governo greco ha fornito alla Commissione pressoché tutte le informazioni che essa aveva richiesto per poter decidere sul caso in esame in piena conoscenza di causa. I dubbi espressi in proposito dalla Commissione al momento dell'apertura della procedura possono pertanto essere risolti alle condizioni stabilite nella presente decisione. Inoltre numerose questioni sollevate dagli Stati membri e dalle parti interessate successivamente all'apertura della procedura sono state oggetto di discussione tra le autorità greche e la Commissione.

In più, gli impegni assunti dalle autorità elleniche in merito alle attività da effettuare a seguito del piano presentato alla Commissione garantiscono la possibilità di controlli e verifiche soddisfacenti : il governo greco adotterà tutte le misure necessarie per una attuazione positiva del piano ; sottoporrà alla Commissione due relazioni su di esso, rispettivamente prima del gennaio 1996 e prima del gennaio 1997 ; la Commissione potrà eventualmente ricorrere ad un consulente indipendente per controllare l'attuazione, specialmente prima del versamento delle ultime due quote dell'aumento di capitale ; le autorità greche non effettueranno infine gli aumenti di capitale previsti nel 1995, 1996 e 1997 se non sono stati conseguiti gli obiettivi del piano.

In terzo luogo, in merito al trasferimento delle difficoltà di OA ai suoi concorrenti comunitari, da quanto affermato in precedenza discende che il programma di ricapitalizzazione previsto appare non solo necessario, ma anche sufficiente, senza peraltro risultare eccessivo. Esso non determinerà una capitalizzazione eccessiva della compagnia suscettibile di fornirle un accesso privilegiato al mercato dei capitali o consentirle di liberarsi da ogni vincolo relativo all'indebitamento. Il programma mira semplicemente ad una « rinnovazione » di OA rispetto ai suoi concorrenti senza fornirle vantaggi particolari in termini di struttura di bilancio.

È opportuno aggiungere che dal 1992 il traffico aereo è nuovamente soggetto ad elevati tassi di incremento in Europa e che le prospettive sembrano altrettanto favorevoli per i prossimi anni. Un simile contesto generale di rinnovata crescita non può che diluire gli effetti negativi sulla concorrenza degli aiuti concessi ad OA. Più precisamente, il piano non dovrebbe nella fattispecie tradursi in un aumento dell'attività di OA a scapito delle altre compagnie aeree comunitarie, in quanto il tasso di crescita previsto per la compagnia sul mercato interno al SEE per tutta la durata del programma è inferiore all'incremento del traffico globale previsto nel medesimo mercato. Analogamente, il piano presentato alla Commissione non prevede un aumento significativo della flotta di OA prima del 1998, ma al contrario la cessazione dell'utilizzo di numerosi aeromobili e la mera sostituzione con apparecchi di capacità inferiore degli aerei più vetusti della compagnia, che saranno sottoposti alle misure della direttiva 92/14/CEE del Consiglio [2] sulle emissioni sonore degli apparecchi.

[1] Vedi la nota 2, pag. 31.

[2] GU n. L 76 del 23. 3. 1992, pag. 21.

In ogni caso, le autorità greche si sono impegnate a che OA non si comporti da « price leader » sulle rotte Atene-Londra ed Atene-Stoccolma, sulle quali si sono manifestati rischi particolari. La Commissione considera che la rinuncia ad un comportamento da « price leader » implichi che OA non proporrà tariffe inferiori a quelle dei suoi concorrenti per le rotte in questione, tenendo conto in particolare della natura dei servizi e delle condizioni e limitazioni connesse alle tariffe individuali. Le autorità greche si sono anche impegnate a che OA si astenga dall'acquisire, mediante l'aiuto, partecipazioni azionarie in qualsiasi vettore aereo comunitario ed hanno inoltre assunto l'impegno che l'aumento del numero di posti offerti annualmente da OA all'interno del SEE debba essere proporzionale a quello del mercato nel periodo 1994-1997. La Commissione ritiene che quest'ultimo impegno debba essere attuato, conformemente alla politica seguita dalla Commissione in materia di aiuti ai trasporti aerei, nel modo seguente. In primo luogo, va sottolineato che l'eventuale aumento del numero di posti offerti da OA non deve essere superiore a quello del mercato nel suo insieme, per evitare un'espansione della compagnia aerea a scapito dei suoi concorrenti in virtù degli aiuti ricevuti. È inoltre necessario prendere come periodo di riferimento il 1993, anno in cui l'aiuto è stato notificato alla Commissione e relativamente al quale essa possiede informazioni complete ed affidabili. Infine, allo scopo di limitare i rischi di trasferimento della capacità da una rotta ad un'altra in modo tale da falsare la concorrenza, è necessario definire il mercato in questione come quello dei collegamenti di linea gestiti da OA all'interno del SEE, compresi i voli aggiuntivi e stagionali, con esclusione tuttavia dei collegamenti di linea tra il territorio continentale greco e le isole greche, che costituiscono un numero elevato di posti offerti e relativamente ai quali OA non è in concorrenza con alcun vettore comunitario. Nel mercato SEE così definito, il numero di posti offerti da OA ammontava a 3 518 778 nel 1993.

La Commissione si è peraltro accertata che la concessione degli aiuti in esame, che garantisce la sopravvivenza di OA e comporta che la stessa gestisca una parte delle sue attività in posizione di monopolio, non costituisca un ostacolo all'apertura dei mercati ed allo sviluppo della concorrenza all'interno del SEE, in particolare rispetto alle altre compagnie aeree che hanno ottenuto una licenza in Grecia, il che sarebbe contrario all'interesse comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo. In tal modo, non sussisterà il rischio che gli effetti negativi degli aiuti in questione sulla concorrenza vengano amplificati dal mantenimento in vigore di situazioni privilegiate o protette che siano in contrasto, in particolare, con le misure di liberalizzazione del terzo pacchetto aereo. In proposito, è opportuno richiamare le assicurazioni fornite dalle autorità greche in merito ad una corretta applicazione della normativa comunitaria per quanto riguarda il rilascio dei COA e delle licenze di esercizio e l'assenza di discriminazioni relativamente all'accesso alle installazioni aeroportuali. Nello stesso senso vanno interpretati gli impegni assunti dal governo greco, indicati nella sezione V, in merito all'applicazione delle altre disposizioni del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione, in particolare quelle relative al regolamento (CEE) n. 2408/92 sull'accesso al mercato, alla soppressione del monopolio di designazione a favore di OA ed all'apertura alla concorrenza entro il 1° luglio 1998 dei servizi verso le isole greche. Quanto all'applicazione dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2408/92, la Commissione ricorda che il disposto di tale articolo non può essere invocato per mantenere una situazione di monopolio su rotte che non erano gestite anteriormente al 1° gennaio 1993 o che non sono state gestite in maniera continua a decorrere da tale data. In particolare, sono esclusi dal campo di applicazione dell'articolo 5 i collegamenti a carattere stagionale.

Infine, in merito all'interesse comune la Commissione ritiene che la ricapitalizzazione e la ristrutturazione di OA contribuiranno allo sviluppo dell'attività dei trasporti aerei in una regione frazionata e periferica della Comunità, di cui essa costituisce una delle zone meno sviluppate.

VIII

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, gli aiuti che il governo greco intende concedere ad OA sotto forma di garanzie sui prestiti, di ripianamento dei debiti, di trasformazione dei debiti in capitale e di conferimenti di capitale, che fanno parte del programma di ristrutturazione della compagnia, potranno beneficiare di una deroga ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato e dell'articolo 61, paragrafo 3, lettera c) dell'accordo a condizione che siano rispettate alcune condizioni che assicurino che gli aiuti in questione non incidano sugli scambi in misura contraria all'interesse comune.

Per quanto riguarda l'assistenza a terra negli aeroporti greci, la Commissione prende atto delle assicurazioni delle autorità elleniche, secondo le quali in tali aeroporti l'autoassistenza è autorizzata in tutti i suoi aspetti [1], fatte salve le azioni comunitarie attualmente in corso,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

Gli aiuti alla ristrutturazione di Olympic Airways (OA), concessi sotto forma :

— di garanzie sui prestiti accordati ad oggi alla compagnia ai sensi dell'articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975 ;

[1] Cfr. la decisione 94/118/CE relativa alla concessione di un aiuto ad Air Lingus da parte dell'Irlanda (GU n. L 54 del 25. 2. 1994, pag. 30).

— di nuove garanzie sui prestiti fino alla concorrenza di 378 Mio di USD relative a prestiti da contrarre entro il 31 dicembre 1997 per l'acquisto di nuovi apparecchi;

— di una riduzione dei debiti della compagnia aerea per l'importo di 427 000 Mio di DRA;

— di una trasformazione dei debiti della compagnia in capitale per 64 000 Mio di DRA;

— di un conferimento di capitale di 54 000 Mio di DRA in tre quote, rispettivamente di 19 000 Mio nel 1995, di 23 000 Mio nel 1996 e di 12 000 Mio nel 1997,

sono considerati compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 3, lettera c) del trattato a condizione che il governo greco:

a) tenga fede al proprio impegno di abrogare entro il 31 dicembre 1994 l'articolo 6 della legge greca n. 96 del 26 giugno 1975, che consente allo Stato greco di concedere garanzie sui prestiti contratti da Olympic Airways;

b) tenga fede al proprio impegno di non interferire più in futuro nella gestione di OA, salvo che entro i rigorosi limiti della sua posizione di azionista;

c) tenga fede al proprio impegno di attribuire ad OA, entro il 31 dicembre 1994, un regime fiscale di società anonima paragonabile a quello delle imprese greche di diritto comune, fatta salva tuttavia l'esenzione a favore di OA dalle eventuali imposte suscettibili di pregiudicare le operazioni di ricapitalizzazione dell'impresa previste dal piano di ricapitalizzazione e di ristrutturazione della compagnia presentato alla Commissione (in seguito « il piano »);

d) tenga fede al proprio impegno di adeguare, entro il 31 dicembre 1994, gli accordi stipulati tra lo Stato greco ed OA conformemente alle disposizioni del terzo pacchetto aereo di liberalizzazione;

e) tenga fede al proprio impegno di non concedere più alcun aiuto ad OA, sotto qualsiasi forma, ai sensi del diritto comunitario;

f) tenga fede al proprio impegno di provvedere immediatamente all'adozione della legislazione necessaria ad un'attuazione efficace del piano in materia salariale, sociale e finanziaria;

g) tenga fede al proprio impegno di acconsentire a che la Commissione faccia eventualmente verificare i principali risultati del programma di ristrutturazione, nonché l'osservanza delle condizioni alle quali l'aiuto è approvato, da un consulente indipendente scelto dalla Commissione in accordo con il governo greco;

h) tenga fede all'impegno di sottoporre ogni anno alla Commissione, almeno quattro settimane prima del versamento di ciascuna delle quote di aumento di capitale previste nel gennaio 1996 e nel gennaio 1997, una relazione sull'attuazione del piano di ristrutturazione e di ricapitalizzazione, in modo da consentire alla Commissione di presentare osservazioni, nonché all'impegno di ritardare di quattro settimane il versamento delle quote di aumento di capitale qualora la Commissione decida di sottoporre la relazione stessa all'esame di un consulente indipendente;

i) tenga fede al proprio impegno di non procedere agli aumenti di capitale previsti per il 1995, 1996 e 1997 qualora non vengano conseguiti gli obiettivi previsti dal piano per gli esercizi precedenti, espressamente indicati nella sezione IV della presente decisione;

j) tenga fede al proprio impegno di vigilare affinché OA si astenga dall'acquisire, mediante l'aiuto, partecipazioni azionarie in qualsiasi vettore aereo del SEE;

k) tenga fede al proprio impegno di migliorare la procedura per l'immatricolazione degli aeromobili o per il rilascio di un certificato di operatore aereo (COA) a beneficio delle compagnie aeree comunitarie, segnatamente delle altre compagnie che hanno ottenuto una licenza in Grecia, il che implica in particolare che non vi siano ritardi eccessivi o che non si ricorra a procedure onerose ed ingiustificate;

l) tenga fede al proprio impegno di conformarsi ai principi interpretativi sull'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92 e sulle correlazioni tra la procedura di autorizzazione prevista dal regolamento (CEE) n. 2408/92 e le disposizioni degli altri regolamenti che compongono il terzo pacchetto aereo di liberalizzazione nonché del regolamento (CEE) n. 95/93, riportati nel documento trasmessogli da parte della Commissione il 18 novembre 1993 in francese ed il 26 gennaio 1994 in greco;

m) tenga fede al proprio impegno di rispondere per iscritto entro termini ragionevoli alle domande di immatricolazione degli aeromobili, di rilascio di un certificato di operatore aereo o di licenze di esercizio formulate dalle compagnie aeree comunitarie, segnatamente delle altre compagnie che hanno ottenuto una licenza in Grecia;

n) tenga fede al proprio impegno di non subordinare l'esercizio dei diritti di traffico concessi alle compagnie aeree comunitarie che non hanno ottenuto una licenza in Grecia alla condizione della prestazione di una cauzione per il rimpatrio dei passeggeri;

o) tenga fede al proprio impegno di riconoscere il principio che compagnie aeree greche diverse da OA siano autorizzate a gestire rotte tra la Grecia e paesi che non fanno parte del SEE, modificando di conseguenza gli accordi stipulati tra lo Stato greco ed OA ed effettuando designazioni semplici o multiple esclusivamente in funzione del merito di ciascuna domanda;

p) tenga fede al proprio impegno di vigilare affinché OA non fornisca i prezzi più bassi (comportamento di « price leader ») sui voli di linea Atene-Stoccolma ed Atene-Londra nell'arco del periodo 1994-1997 (sezione VII);

q) tenga fede al proprio impegno secondo cui la deroga all'applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 di cui beneficiano gli aeroporti delle isole greche ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4 del regolamento stesso scadrà il 30 giugno 1998, il che implica che la concessione esclusiva di OA relativa ai servizi di linea con queste isole debba essere revocata entro tale data;

r) tenga fede all'impegno di conformarsi alla definizione di « servizio aereo non di linea », quale risulta indirettamente dal regolamento (CEE) n. 2408/92 e, in particolare, di non imporre per i servizi aerei non di linea vincoli quali il divieto di fornire il servizio di « solo posto » (« seat-only ») nei viaggi di andata e ritorno, il divieto del trasporto di merci o posta e la condizione della durata minima di soggiorno;

s) vigili affinché, per tutta la durata del piano, il numero di posti offerti da OA sui voli di linea del SEE, compresi i voli aggiuntivi e stagionali ma con esclusione dei collegamenti tra il territorio continentale greco e le isole, non sia superiore a quello offerto da OA nel mercato del SEE nell'arco del 1993 (3 518 778 posti), tenendo peraltro conto di un eventuale aumento proporzionale all'aumento dell'offerta nel mercato in questione;

t) vigili affinché le garanzie sui prestiti in vigore concesse ad OA, nonché le nuove garanzie sui prestiti da accordare entro il 31 dicembre 1997 espressamente indicate nel piano fino alla concorrenza di un importo dei prestiti pari a 378 Mio di USD, rispettino le condizioni contenute nella lettera della Commissione agli Stati membri del 5 aprile 1989;

u) non mantenga in vigore, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 2408/92, alcuna esclusiva a favore di OA sulle rotte nazionali servite con voli di linea relative al territorio continentale greco che non erano gestite da OA anteriormente al 1° gennaio 1993 o che non sono state gestite da OA in maniera continua a decorrere da tale data, in particolare quelle la cui gestione abbia carattere stagionale.

Articolo 2

Gli impegni e condizioni di cui all'articolo 1 riguardano sia Olympic Airways che la sua consociata Olympic Aviation.

Articolo 3

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7 ottobre 1994.

Per la Commissione

Marcelino OREJA

Membro della Commissione