II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 7. oktober 1994

om støtte fra den græske stat til Olympic Airways

(Kun den græske udgave er autentisk)

(Tekst af betydning for EØS)

(94/696/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 93, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter i overensstemmelse med bestemmelserne i ovennævnte artikler at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger, under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Flyselskabet Olympic Airways blev grundlagt af Aristoteles Onassis i 1956 og blev i 1975 solgt til den græske stat, som siden da har ejet samtlige aktier. Denne transaktion er omhandlet i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975.

Allerede ved selskabets oprettelse blev Olympic Airways (i det følgende benævnt OA) anset for at være det nationale græske flyselskab. Det blev derfor pålagt forskellige forpligtelser og opgaver, som især gik ud på at sørge for en god betjening af hele det græske territorium og sørge for forbindelser til de vigtigste græske samfund i verden. Til gengæld for disse forpligtelser fik OA et monopol på lufttransport, ground-handling og vedligeholdelse. De aktiviteter som offentlig tjeneste, der var overdraget OA, blev omdefineret i 1981, 1982 og 1990, medens det monopol, som selskabet havde, delvis blev ophævet ved præsidentielt dekret nr. 276 af 17. juni 1991, dog med undtagelse af ground-handling og ruteflyvninger bortset fra flyvninger inden for Fællesskabet.

OA er på nuværende tidspunkt langt det største flyselskab i Grækenland. Selskabet har 11 520 ansatte, og selskabets omsætning beløb sig i 1992 og 1993 henholdsvis til 182,5 mia. dr. og 202 mia. dr. (662 og 708 mio. ECU). Med datterselskabet Olympic Aviation, som beflyver de mindre vigtige indenlandske græske forbindelser, ejer selskabet en flåde på 55 fly (hvoraf de 34 tilhører OA selv, medens 21 fly med turbopropmotor tilhører Olympic Aviation) og tre helikoptere. Gennemsnitsalderen for OA's 34 fly er over elleve år, hvilket er en af de højeste blandt de europæiske flyselskaber. Olympic Aviations flåde er derimod meget nyere.

Med mere end 75 % af omsætningen udgør passagertrafikken langt den vigtigste aktivitet for selskabet, efterfulgt af ground-handling (13 % af omsætningen), godstransport (3 %), transport af post (1 %) og vedligeholdelse af luftfartøjer. OA's net omfatter omkring 75 destinationer i verden, hvoraf de 33 befinder sig i Grækenland. Det indenlandske net er meget udbygget, eftersom det omfatter alle græske øer af en vis betydning. OA beflyver de fleste europæiske storbyer fra Grækenland. Selskabet har

desuden flere ruter til Mellemøsten, en daglig forbindelse til Nordamerika med New York som hovedlufthavn, en forbindelse til det fjerne østen (Bangkok, Tokyo, Sydney) og en forbindelse til Sydafrika via Nairobi. Opdelt efter geografiske zoner er selskabets omsætning fordelt sådan, at Grækenland kommer på førstepladsen (41 %) foran resten af Europa (33 %), Asien (12 %) og Nordamerika (9 %).

I EU tilhører OA gruppen af nationale flyselskaber af relativ beskeden størrelse. Efter omsætning ligger selskabet næsten på linje med de europæiske selskaber Sabena, TAP, Finnair og Austrian Airlines.

OA's vigtigste konkurrencemæssige fordel i forhold til andre flyselskaber i EU skyldes, at nogle af selskabets driftsomkostninger er lavere. Således er udgiftsnøgletallene pr. ansat eller pr. udbudt sæde eller ton/kilometer (UTS/UTK) de laveste blandt flyselskaberne i EU. Alligevel har selskabet ikke kunnet udnytte denne fordel på grund af lav produktivitet og lav indtjening. Således var belægningsgraden for OA's fly, som lå på 60 % i 1992 mod 68,9 % i 1989, den laveste blandt alle flyselskaber i EØS i 1991, kun overgået af Austrian Airlines. OA udbød i 1992 21 % af den samlede sædekapacitet på de internationale forbindelser til og fra Grækenland, men transporterede kun 15,5 % af trafikken på disse forbindelser. Denne procentandel faldt til 13 % i 1993. OA's internationale trafik faldt desuden med 4,7 % mellem 1990 og 1992. Selskabet mister markedsandele på de vigtigste europæiske ruter til Athen. Medens 90 % af passagererne til eller fra Grækenland kommer fra Europa eller rejser dertil, er OA's markedsandel af trafikken mellem Grækenland og resten af Europa faldet fra 27,6 % i 1988 til 22,7 % i 1992. Det skal dog anføres, at markedet for flyruter til eller fra Grækenland er domineret af en sæsonbestemt ferietrafik: Charterflyvningerne udgør 66 % af passagertrafikken mellem Grækenland og resten af verden. Men på chartermarkedet er OA så godt som fraværende.

Desuden er nøgletallet for driftsindtægter pr. ansat hos OA det laveste blandt de vigtigste flyselskaber i EU. En sammenligning med de øvrige europæiske selskaber viser desuden klart, at produktionsfaktorernes produktivitet hos OA er lav, især når man ser på udbudte sæder pr. kilometer pr. ansat eller passagerkilometer pr. ansat.

I øvrigt faldt antallet af OA's passagerer fra 6,660 mio. i 1988 til 6,135 mio. i 1990 og 5,466 mio. i 1992. Denne nedgang, som satte ind før den internationale krise inden for den civile luftfart, som man oplevede ved udgangen af 1990, er et vidnesbyrd om selskabets problemer. Ifølge de græske myndigheder selv opstod disse problemer allerede i 1986 som følge af dårlig management, mangelen på et internt kontrolsystem, pålæggelsen af forpligtelser som offentlig tjeneste uden finansielle modydelser samt underkapitalisering af selskabet.

Hvad angår OA's finansielle situation, viser en gennemgang af selskabets regnskaber en stor uligevægt i balancestrukturen: Ved udgangen af 1992 beløb aktivernes samlede værdi sig til 155 mia. dr. (562 mio. ECU), medens gældsætningen beløb sig til 444 mia. dr. (1,610 mia. ECU), hvoraf de 165 mia. dr. var langfristet gæld, således at der i balancen måtte bogføres en negativ egenkapital på 288 mia. dr. (1,045 mia. ECU). Denne finansielle struktur er den dårligste blandt sammenlignelige flyselskaber i EU. Desuden forværres situationen hurtigt som følge af store tab og de stigende finansielle udgifter. Baggrunden for denne situation er selskabets konstante tab. Der har nemlig været underskud på OA's driftsregnskab i flere år. Således udgør driftsregnskabets underskud henholdsvis 10,95 %, 16,66 %, 11,28 % og 6,44 % af omsætningen i 1990, 1991, 1992 og 1993. Resultatet for regnskabsåret var væsentligt mere negativt: Det lå på henholdsvis 22,85 %, 23,59 %, 33,24 % og 66,83 % af omsætningen i 1990, 1991, 1992 og 1993.

Uden en omstrukteringsplan er der absolut ingen muligheder for en forbedring, når man ser på størrelsen af de finansielle omkostninger. Disse udgjorde sammen med den samlede gæld ca. 40 mia. dr. og 136 mia. dr. i 1992 og 1993, dvs. 22 % og 67 % af omsætningen. I realiteten har den græske stats garantier for selskabets lån holdt selskabet i live ved at gøre det muligt for selskabet at skaffe de midler, der var nødvendige for selskabets drift. De finansieringsomkostninger, som denne gældsætning har ført med sig, er kommet oven i selskabets strukturelle driftsunderskud, hvilket har medført betydelige tab, som kun har kunnet finansieres ved optagelse af nye lån med statsgaranti.

Den seneste og tilsyneladende voldsomme forværring, som fremgår af ovennævnte tal (driftsresultaterne, gældsætningen, finansielle udgifter), er imidlertid lidt kunstig, idet den for en stor dels vedkommende skyldes de morarenter, som den græske stat pålægger flyselskabet, da disse renter har fået gældsætningen til at stige eksponentielt.

På baggrund af denne vanskelige økonomiske og finansielle situation har Kommissionen i henhold til bestemmelserne i EF-traktatens artikel 92 og EØS-aftalens artikel 61 været nødt til at undersøge de forskellige støtteformer, som den græske stat har aftalt eller planlægger at yde til fordel for OA.

II

Ved skrivelse af 14. juli 1992, registreret den 16. juli 1992, indsendte den græske regering efter anmodning fra Kommissionen en anmeldelse af de garantier, som den har indrømmet i forbindelse med lån optaget af OA i perioden 1986 til 1992. Disse garantier er hjemlet i artikel 6 i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975 om den græske regerings erhvervelse af aktier i OA. Det siges i denne artikel : »OA, som siden oprettelsen har været et offentligt selskab, kan optage lån i Grækenland og i udlandet, og den græske stat kan frit garantere, justere eller tilbagebetale disse lån og i al almindelighed indestå for alle de former for forpligtelser, som selskabet indgår«. I realiteten er alle OA's lån i national eller fremmed valuta statsgaranterede ifølge de græske myndigheder. I betragtning af denne sene anmeldelse af foranstaltninger, der allerede er bragt til udførelse, registerede Kommissionen den 8. december 1992 denne sag som ikke-anmeldt støtte under NN 133/92.

Senere anmeldte de græske myndigheder ved skrivelse af 16. juli 1993, registreret den 2. august 1993, til Kommissionen en omstrukturerings- og omorganiseringsplan for OA i henhold til EF-traktatens artikel 93. I deres anmeldelse anmodede de græske myndigheder Kommissionen om at tage hensyn til de særlige geografiske forhold i Grækenland, som bl.a. skyldes de mange øer. De henviste ligeledes til undtagelsesbestemmelserne i artikel 92, stk. 3, litra b), idet de anførte, at støtten skulle afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den græske økonomi. Sagen blev registreret under N 514/93.

Planen var udarbejdet af de græske myndigheder og selskabets direktion i løbet af første halvår af 1993 med den amerikanske bank Bear Sterns som koordinator og med bistand fra revisionsfirmaet Coopers & Lybrand og konsulentvirksomheden Avmark. Coopers & Lybrands opgave gik især ud på at rekonstituere virksomhedens regnskaber for 1990, 1991 og 1992 i overensstemmelse med almindeligt internationalt anerkendte regnskabsprincipper. Avmark, hvis speciale er civil luftfart, foretog en undersøgelse, som ligger til grund for de foranstaltninger, der anbefales i planen. Til dette formål er der foretaget finansielle fremskrivninger frem til 1997.

Ifølge de græske myndigheder skulle den plan, der blev anmeldt i juli 1993, gøre det muligt inden for en femårig periode at sikre selskabets levedygtighed på de nye konkurrencebetingelser i EU. Planen består af en finansiel del og en managementdel (»turnaround program«).

Den finansielle del forudser en omstrukturering af virksomhedens passiver, som er uomgængelig i betragtning af virksomhedens aktuelle finansielle vanskeligheder, som er beskrevet ovenfor. Den omfatter følgende foranstaltninger :

— en lempelse af OA's gæld på 326 mia. dr. (1,182 mia. ECU) på følgende måde : eftergivelse af OA's gæld garanteret af den græske stat til et beløb af 200 mia. dr. (725 mio. ECU) ; konvertering af gæld på 126 mia. dr. (457 mio. ECU) til tre statslige enheder : skattevæsenet, den civile luftfartsmyndighed og statsraffinaderierne

— kapitaltilførsel fra den græske stat på 26,6 mia. dr. (96 mio. ECU) i løbet af 1993, 1994 og 1995

— afløsning i løbet af de kommende fire år af statsgarantien for OA's langfristede gæld til et beløb af 15 mia. dr. (54 mio. ECU)

— en ny statsgaranti på 64 mia. dr. (232 mio. ECU) for at gøre det muligt at erhverve syv nye fly i de kommende fem år

— statens overtagelse af de forpligtelser, som måtte blive gjort gældende over for OA af eventuelle sagsøgere (uden yderligere præcisering).

For at den finansielle omstrukturering skal falde heldigt ud og holde på lang sigt, skal den følges op af en managementdel. Denne går hovedsagelig ud på at genskabe virksomhedens dynamik. Der er forudset følgende aktioner :

— en årlig nedskæring af arbejdsstyrken med 300 ansatte ved naturlig afgang

— en omlægning af selskabets rutenet med større vægt på de europæiske ruter

— en rationalisering og tilpasning af flåden i form af en midlertidig nedskæring af antallet af fly, afhændelse af gamle fly og indkøb af nye, mindre mellemdistancefly

— strategiske alliancer med eventuelle partnere i Nordamerika, Europa, Asien og Mellemøsten for at opnå synergieffekter i rutenettene

— en ny marketingstrategi, der omfatter en bedre segmentering af markederne, en indsats for at styrke OA's image og service samt en indsats for at styrke den kommercielle virksomhed (salg)

— en omlægning af afgangstider af hensyn til tilsluttende flyforbindelser og for i højere grad at imødekomme kundernes forventninger

— en personaleuddannelsespolitik, hvorved der søges skabt en virksomhedskultur og en intern omorganisering baseret på strategiske forretningsenheder til motivering af de ansatte (»strategic business units«)

— en intern omorganisering, som skal gøre det muligt at forbedre informationsstrømmen og kontrolprocedurer og bringe virksomhedens »kultur« i overensstemmelse med markedets krav.

Imidlertid fandt Kommissionen ikke den anmeldte plan tilstrækkeligt detaljeret til at kunne tage stilling til sagen.

Den behøvede først og fremmest mere nøjagtige oplysninger for 1993. Desuden var det nødvendigt at råde over langt flere oplysninger om, hvordan de forventede resultater for perioden 1993 til 1997 var beregnet. De dokumenter, der var anmeldt til Kommissionen, indeholdt nemlig ingen sådan præcisering, hverken om de hypoteser, hvorpå de finansielle fremskrivninger for denne periode er baseret, eller om de finansielle konsekvenser af de forskellige påtænkte aktioner, især hvad angår omkostninger og udviklingen i markedsandele. Omstruktureringsplanen fremtrådte som et katalog over foranstaltninger, hvor man for den enkelte foranstaltning ikke er bekendt med omkostninger, tidsplaner, nærmere gennemførelsesbetingelser eller indvirkningen på virksomhedens fremtidige resultater, som kun blev givet i hovedtal.

Det kom heller ikke klart frem i anmeldelsen, hvorledes man havde beregnet de påståede tab, som skulle være resultat af den græske regerings politik i løbet af perioden 1975 til 1991 : Tabene som følge af priskontrollen og forpligtelsen til offentlig tjeneste på ikke-rentable ruter skønnes at andrage 375 mia. dr. (1,360 mia. ECU) ; virksomhedens underkapitalisering som følge af den græske stats manglende overholdelse af et tilsagn i 1981 om at indskyde 68 mia. dr. (247 mio. ECU) i form af egenkapital skulle have forårsaget tab på mellem 34 og 72 mia. dr. (123 og 261 mio. ECU).

Kommissionen ønskede desuden mere detaljerede oplysninger om OA's situation på de vigtigste markeder eller forbindelser, hvor OA er aktiv, bl.a. udviklingen i markedsandele og overskudsgrad, hvilket forudsætter, at der i virksomheden findes et analytisk regnskabssystem. Vedrørende det indenlandske græske marked var det af stor betydning, at man rådede over en præcis oversigt over konkurrenceforholdene på dette marked og betingelserne for anvendelsen af EU's liberaliseringsforordninger. Men intet af alle disse elementer var der oplysninger om. Det var i den forbindelse absolut nødvendigt, at Kommissionen fik en oversigt med beløbsangivelse over alle de subventioner, som OA eventuelt modtog i forbindelse med driften på visse indenlandske græske ruter samt oplysninger om, hvordan beregningen var foretaget.

Endelig havde de græske myndigheder kun givet få oplysninger om OA's nuværende og fremtidige status, især hvad de skattemæssige og sociale aspekter angår, og det samme gjaldt de særlige forpligtelser, som OA måtte formodes stadig at være underkastet som offentlig virksomhed.

Som følge af disse manglende oplysninger blev der afsendt et brev med anmodning om yderligere oplysninger vedrørende de forskellige ovennævnte punkter til de græske myndigheder på fransk den 16. august 1993 og derefter på græsk den 23. august. De græske myndigheder besvarede ikke denne anmodning om oplysninger, og Kommissionen besluttede derfor den 10. marts 1994 at indlede proceduren efter artikel 93, stk. 2, i traktaten. Indledningen af proceduren vedrørte såvel de lånegarantier, som OA er omfattet af, som den rekapitaliserings- og omstruktureringsplan, som der blev givet meddelelse om i juli 1993. Kommissionens tvivl, som lå til grund for indledningen af proceduren skyldes tre væsentlige elementer : Manglende oplysninger og manglende gennemsigtighed ; meget lidt tiltro til selskabets genopretningsplan ; endelig fare for overførsel af OA's vanskeligheder til dets konkurrenter i Fællesskabet, særlig som følge af de problemer, man er stødt på i Grækenland med hensyn til gennemførelsen af liberaliseringsbestemmelserne i den tredje luftpakke [1].

Ved skrivelse af 23. marts 1994 gav Kommissionen den græske regering meddelelse om sin beslutning om at indlede proceduren og opfordrede regeringen til at fremsætte sine bemærkninger. Denne skrivelse blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2], og de øvrige medlemsstater samt de interesserede parter blev ligeledes opfordret til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til bestemmelserne i traktatens artikel 93, stk. 2.

[1] Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92, (EØF) nr. 2408/92 og (EØF) nr. 2409/92. (EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 1, 8 og 15).

[2] EFT nr. C 94 af 31. 3. 1994, s. 4.

III

Regeringerne i Det Forenede Kongerige, Norge, Finland og Sverige, flere lutfartsselskaber, som er konkurrenter til OA, særlig SAS, South East European Airlines og British Airways og andre interesserede parter, herunder Abela Corporation og l'Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne (ACE), fremsatte bemærkninger til denne sag. Alle parter, bortset fra én, bifaldt Kommissionens beslutning om at indlede proceduren i artikel 93, stk. 2, og rejste flere spørgsmål, til dels i forbindelse med den tvivl, der blev givet udtryk for i beslutningen. Det er kun Crédit Lyonnais/PK Airfinance, som har angivet, at de ikke er i stand til at foretage en vurdering. Selskabet har til gengæld udtrykt frygt for, at det ikke får tilbagebetalt det lån, som den græske stat har garanteret, og som det har ydet inden for rammerne af de leasingaftaler, der er indgået med OA, såfremt Kommissionen traf en negativ beslutning.

De fire lande, som havde fremsat bemærkninger, delte de betænkeligheder, Kommissionen havde givet udtryk for i forbindelse med indledningen af proceduren, nemlig en utilstrækkelig genopretningsplan, mangel på oplysninger og gennemsigtighed samt fare for overførsel af OA's vanskeligheder til konkurrenterne. De understreger navnlig støttens negative virkninger på konkurrencen i EØS, især for de små private flyselskaber. Norge ønsker, at denne støtte skal være den absolut sidste støtte, der ydes OA. Norge kommer også ind på risikoen for at bevare overkapacitet eller ikke-økonomiske priser. Det Forenede Kongerige ønsker, at den græske regering forpligter sig til ikke mere at gribe ind i OA's affærer. Efter Det Forenede Kongeriges mening bør de yderligere oplysninger, de græske myndigheder i givet fald vil sende Kommissionen, meddeles EØS-medlemsstaterne og de berørte parter, så de kan fremsætte deres bemærkninger hertil ud fra et fuldstændigt kendskab til den seneste udvikling i sagen.

Alle disse punkter optræder ligeledes i kommentarerne fra de flyselskaber i Fællesskabet, der er konkurrenter til OA, og fra ACE. Heri forklares endvidere følgende punkter :

— med hensyn til ground-handling resulterer OA's monopol på samtlige græske lufthavne — med forbehold af egen-handling, som er tilladt — i ydelser til en høj pris og af ringe kvalitet. Støtten vil give OA mulighed for fortsat at misbruge denne situation til skade for sine konkurrenter i Fællesskabet. Alle de fællesskabsselskaber, der har fremsat bemærkninger, anmoder derfor om, at monopolet ophæves.

— med hensyn til ydelse af tjenester vil støtten, hvis der ikke træffes forholdsregler, give OA mulighed for fortsat at tilbyde priser, som ikke dækker selskabets omkostninger, navnlig på forbindelserne Athen-Stockholm og Athen-London, eller at bevare den nuværende situation med overkapacitet, der bl.a. skyldes en svag belægningsgrad. Der ønskes derfor en streng overvågning af priserne og en begrænsning af OA's kapacitet, eller nedlæggelse af tjenester eller forbindelser, der ikke er rentable, samt afhændelse af visse aktiver

— de negative virkninger af støtten forværres yderligere af de græske myndigheders mangelfulde anvendelse af den tredje luftfartspakke og som følge af det »udpegningsmonopol«, OA stadig har inden for Grækenland. Flyselskaber i Fællesskabet, der beflyver de græske øer med charterfly, samt flyselskaber, der er indehavere af en tilladelse udstedt i Grækenland, pålægges således forskellige restriktioner af de græske myndigheder.

Man har ligeledes bemærket, at OA optager for stor en del af lufthavnsanlæggene i de græske lufthavne, at fordelingen af flytider på de græske lufthavne i høj grad er til fordel for OA, at åbningstiderne i nogle græske lufthavne er indrettet efter OA's behov, at krydssubsidierne mellem OA's rentable og urentable forbindelser (forbindelser henhørende under den offentlige tjeneste) ikke er gennemsigtige.

Efter Abela's opfattelse udgør de kontraktmæssige vanskeligheder, det har haft med OA med hensyn til forvaltning af Olympic Catering, fælles datterselskab af OA og Abela, et »mikrokosmos«, der er typisk for den situation, der hersker inden for det græske nationale selskab.

Alle disse bemærkninger er blevet sendt til den græske regering.

IV

Den 16. maj 1994 sendte de græske myndigheder Kommissionen deres bemærkninger til den skrivelse, de havde fået tilsendt den 23. marts, sammen med deres svar på de anmodninger om yderligere oplysninger, der var blevet rettet til dem i august 1993.

Det fremgår af oplysningerne fra den græske regering, at konsulentfirmaet Avmark i de første måneder af 1994 foretog en supplerende undersøgelse af mulighederne for at genoprette OA. På grundlag af resultaterne af denne undersøgelse og under hensyntagen til de tvivlsspørgsmål, Kommissionen havde fremhævet i sin skrivelse til indledning af proceduren, har de græske myndigheder suppleret den plan for selskabets rekapitalisering og omstrukturering, som blev anmeldt i juli 1993, med henblik på at udbedre de mangler, Kommissionen havde påpeget i forbindelse med indledningen af proceduren.

Med hensyn til den finansielle del andrager det samlede beløb til den foreslåede rekapitalisering nu 545 mia. dr. (1,915 mia. ECU) mod 352,6 mia. dr. i den plan, der blev anmeldt i juli 1993. Dette samlede beløb fordeler sig således :

— en lempelse af OA's statsgaranterede gæld til 427 mia. dr. fra og med 1994, mod tidligere 200 mia. dr.

— konvertering af OA's gæld på 64 mia. dr. allerede i 1994, mod tidligere 126 mia. dr.

— kapitaltilførsel på 54 mia. dr. i tre trancher på henholdsvis 19, 23 og 12 mia. dr. i henholdsvis 1995, 1996 og 1997, mod tidligere 26,6 mia. dr., ligeledes opdelt i tre trancher i henholdsvis 1993, 1994 og 1995.

Ud over denne rekapitalisering kommer de garantier, som den græske stat vil yde OA til anskaffelse af nye fly i de kommende år til et samlet beløb af 378 mio. US $ (322 mio. ECU) mod tidligere 64 mia. dr. (232 mio. ECU). De andre finansielle foranstaltninger i den plan, der blev anmeldt i juli 1993, nemlig afløsning af statsgarantien for OA's langfristede gæld til et beløb af 15 mia. dr. og statens overtagelse af de forpligtelser, som måtte blive gjort gældende over for OA af eventuelle sagsøgere, er derimod trukket tilbage. Det skal bemærkes, at garantierne for den gæld, der er tilbage efter rekapitaliseringen, ikke ophæves, men udløber, efterhånden som gælden nedbringes, dvs. senest i 2004.

Forøgelsen i rekapitaliseringen i forhold til det beløb, der blev anmeldt i juli 1993, skyldes at OA's gældsætning i løbet af 1993 er steget med 153 mia. dr., dvs. fra 356 til 509 mia. dr. 82 % af denne stigning hidrører imidlertid i realiteten fra de morarenter, den græske stat pålægger OA, på ca. 3 % pr. måned af selskabets forfaldne gæld til statslige enheder (den civile luftfartsmyndighed, statsraffinaderierne osv.).

Med hensyn til managementdelen er foranstaltningerne i den plan, der blev anmeldt i juli 1993, blevet suppleret med forholdsregler, der først og fremmest tager sigte på at mindske selskabets omkostninger. De tre vigtigste punkter er følgende :

— nedlæggelse af Tokyo-forbindelsen og de amerikanske ruter, bortset fra New York. Dette resulterer i afhændelse af en Boeing 747

— indstilling af driften af fire fly A 300

— og først og fremmest en reduktion i personaleudgifterne på 15 % i 1994 og 30 % i 1995 gennem tre sideløbende foranstaltninger : en ændring i arbejdsvilkårene (nedskæring af hviletider og forskellige fordele til personalet) ; fastfrysning af lønningerne i to år ; en nettoreduktion i personalet på 1 500 ansatte fra 1994 til 1997, heraf 927 allerede i 1994.

Ud over disse omkostningsnedskæringer kommer andre foranstaltninger, der vedrører virksomhedens reorganisering og produktivitet, f.eks. en reduktion i antallet af hierarkiske niveauer, samling af alle selskabets kontorer på ét sted, øget datamatisering af ground-handling og vedligeholdelse, indførelse af et datamatiseret reservationssystem (Hermes II) og udbytteforvaltning (»yield management«), øget opmærksomhed over for kunder og rejsebureauer osv. Med hensyn til flådens omfang og sammensætning er der ikke forudset nogen udvidelse i planens løbetid ; der kun planlagt fornyelse af en del af flåden til fordel for mellemdistancefly, uden at typen og antallet af fly er angivet nærmere. Det skal bemærkes, at de forskellige foranstaltninger i genopretningsprogrammet vedrører både OA og datterselskabet Olympic Aviation.

De græske myndigheders skrivelse til Kommissionen af 16. maj 1994 indeholder svar på størstedelen af de spørgsmål, Kommissionen havde rejst i sin anmodning om oplysninger i august 1993. Den græske regering har således navnlig sendt detaljerede foreløbige balancer og regnskaber for årene 1993-1997 samt de hypoteser, der ligger til grund for disse fremskrivninger. Scenariet bygger på hypotesen om en gennemsnitlig vækst i flytrafikken for OA på 3 % pr. år i tidsrummet 1993-1997, hvilket er lavere end den vækstrytme, der er anslået af de internationale organisationer AEA og IATA, som dog varierer efter de forskellige verdensdele. Det gennemsnitlige udbytte pr. flyvning (»yield«) formodes at ville falde i løbet af samme tidsrum, i overensstemmelse med AEA's overslag og under hensyntagen til devalueringen af drakmen.

Det valgte scenario er udarbejdet på grundlag af en basismodel, hvori indgår de foregående hypoteser og nedlæggelsen af Tokyo-forbindelsen og de amerikanske ruter, bortset fra New York, samt indstillingen af driften af fire A 300. På dette grundlag alene vil OA's resultat forblive negativt i hele tidsrummet på trods af en tilbagevenden til mere begrænsede finansielle omkostninger i kraft af den meget kraftige nedbringelse af gælden, rekapitaliseringen resulterer i. Hvis man derimod supplerer basismodellen med de foranstaltninger, der går ud på at reducere personaleudgifterne og forbedre produktiviteten, bliver selskabets nettoresultat positivt fra 1995 og kommer op på 30 mia. dr. før skat i 1997, dvs. 10,8 % af den til den tid forventede omsætning.

De græske myndigheder har ligeledes givet nærmere oplysninger om, hvorledes man kan beregne de påståede tab som følge af den græske regerings politik i årene 1975-1991 med hensyn til selskabets priskontrol, forpligtelse til offentlig tjeneste og underkapitalisering. På grundlag af disse oplysninger kan det årlige tab for OA som følge af begrænsningen af priserne på de græske indenrigsforbindelser vurderes til 5 mia. dr. fra 1991 til 1993. De tab, der skyldes andre forpligtelser til offentlig tjeneste (transport af embedsmænd, personligheder, presse), kan anslås til lidt under 4 mia. dr. pr. år i 1989 og 1990 og til mindre end 2 mia. pr. år siden 1991.

De græske myndigheder har endvidere sendt en nøjagtig analyse af selskabets resultater pr. destination og pr. flytype — et resultat af det analytiske regnskabsføringssystem, der er udarbejdet af konsulentfirmaet Avmark. Ud fra andre af de fremsendte oplysninger kan Kommissionen danne sig et billede af OA's konkurrencemæssige stilling på de forskellige markeder, hvor selskabet er aktivt, navnlig i EØS og i Grækenland. OA fortsætter således med at drive alle ruteflyforbindelserne i Grækenland som et monopol, men der er for nylig dukket flere konkurrerende græske selskaber op, hvis aktivitet dog for tiden endnu er begrænset til charterrejser. De græske myndigheder har med hensyn hertil anført, at OA aldrig havde modtaget og heller ikke nu modtog subsidier til drift af de græske indenrigsforbindelser.

I skrivelsen til Kommissionen af 16. maj 1994 benægter den græske regering i øvrigt ikke, at de ydede lånegarantier og den planlagte rekapitalisering er en form for støtte, men fremfører, at den kan falde ind under bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra a), vedrørende regionalstøtte. Det skal i denne forbindelse fremføres,

— at Grækenland er Den Europæiske Unions fattigste land

— at de lufttrafiktjenester, der ydes af OA, er af vital betydning for den græske økonomi som følge af Grækenlands isolerede beliggenhed, turismens betydning, den rolle, det græske samfund spiller i verden, den beskæftigelse, OA giver i Grækenland, samt endelig nødvendigheden af en god trafikmæssig betjening af øerne.

Den græske regering fremhæver ligeledes at de pågældende støtteforanstaltninger opfylder undtagelsesbetingelserne i artikel 92, stk. 3, litra c), bl.a. for så vidt som :

— rekapitaliseringen indgår i et generelt omstruktureringsprogram, som vil genskabe selskabets levedygtighed bl.a. takket være lempelsen af gældsbyrden. Ingen anden støtte eller garanti vil blive ydet OA uden for dette program, og OA vil blive administreret som en kommerciel virksomhed

— rekapitaliseringen vil blive foretaget på gennemsigtige vilkår, under tilsyn fra en uafhængig ekstern konsulent

— rekapitaliseringen vil ikke overvælte OA's vanskeligheder på dets konkurrenter, da OA kun sidder inde med 13 % af det samlede marked for ruteforbindelser og charterforbindelser fra eller til Grækenland, og eftersom der i henhold til overslagene over OA's trafik i EØS ikke vil ske nogen stigning i markedsandelene.

De græske myndigheder erklærer endelig i deres skrivelse af 16. maj 1994, at de anser det for vitalt for en tilfredsstillende gennemførelse af programmet, at den nuværende ordning med ground-handling i græske lufthavne — som er OA's monopol med forbehold af den tilladte egenhandling — bevares. De græske myndigheder vil derimod deltage aktivt i den af Kommissionen fastsatte omstruktureringsproces for denne sektor. De vil endvidere henholde sig fuldt ud til forordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, dog med forbehold af de heri fastsatte undtagelsesbestemmelser, som bl.a. vedrører de græske øer.

V

På en række møder med Kommissionen i første halvdel af juni 1994 i Bruxelles blev de græske myndigheder bedt om yderligere at belyse, på hvilke betingelser de fællesskabsforordninger, der udgør den tredje luftfartspakke, anvendes i Grækenland. De forsikrede navnlig, at forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber nu blev anvendt korrekt i Grækenland, navnlig med hensyn til : rækkefølgen for udstedelse af certifikater til lufttrafikforetagender (AOC) og driftslicenser ; kravet om, at driftslicenser ikke må begrænses til charterflyvning eller bestemte forbindelser, samt disse licensers gyldighedsperiode. I en skrivelse tilsendt Kommissionen den 13. juni 1994 gøres der rede for disse forskellige punkter, og det dokumenteres, at de græske konkurrenter til OA har opnået driftslicenser i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

Med hensyn til forordning (EØF) nr. 2408/92 har den græske regering meddelt, at den ikke for tiden anvender bestemmelserne i forordningens artikel 4 om forpligtelse til offentlig tjeneste. Kommissionen har derimod ikke fuldt ud kunnet kontrollere betingelserne for anvendelse af bestemmelserne i forordningens artikel 5. Med hensyn til forordning (EØF) nr. 2409/92 om billetpriser og rater har de græske myndigheder anført, at priserne på indenrigsruteforbindelser i Grækenland, herunder til øerne, har været fuldstændig frie siden den 1. januar 1994. I henhold til ovennævnte skrivelse, som Kommissionen fik

i hænde den 13. juni 1994, er den priskommission, der havde til opgave at godkende priserne på indenrigsflynettet, blevet nedlagt.

Spørgsmålet om OA's status blev ligeledes taget op på disse møder. I henhold til den græske regering henhører OA under almindelig ret, navnlig på det sociale, regnskabsmæssige og finansielle plan ; ud over lånegarantierne er de eneste undtagelser herfra, der fortsat gælder for OA, af skattemæssig art (fritagelse fra selskabsskat afløst af en skat på omsætningen). I henhold til de græske myndigheder bliver de andre licenshavende selskaber i Grækenland på ingen måde ugunstigt diskrimineret med hensyn til adgang til lufthavne eller lufthavnsanlæg i Grækenland. Endvidere fremfører de, at alle faser af egen-handling er fuldt ud tilladt i alle de græske lufthavne.

Den græske regering sendte desuden Kommissionen en skrivelse den 24. juni 1994, hvori den afgiver en række tilsagn. Den har således forpligtet sig til :

a) med hensyn til OA's ledelse og status :

— at ophæve artikel 6 i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975, hvorefter den græske stat kan yde garantier på lån optaget af OA, dog med forbehold af garantier, der udtrykkeligt er fastsat i den plan, der er sendt til Kommissionen

— ikke mere at gribe ind i den driftsmæssige administration af OA

— at give OA samme skattemæssige status som græske privatretlige virksomheder (aktieselskab) ; den græske regering har dog planer om at fritage OA for eventuelle afgifter, der kan ramme de rekapitaliseringsoperationer, der indgår i selskabets omstruktureringsprogram

— at bringe aftalerne mellem den græske stat og OA i overensstemmelse med den tredje luftfartspakke

— ikke mere at yde OA nogen form for støtte i omstruktureringsprogrammets løbetid

b) med hensyn til opfyldelsen af den af Kommissionen accepterede plan :

— øjeblikkeligt at vedtage den lovgivning, der kræves til effektiv gennemførelse af planen på lønmæssigt, socialt og finansielt plan

— at acceptere, at Kommissionen i givet fald lader foretage kontrol af de vigtigste resultater af omstruktureringsprogrammet og af opfyldelsen af de betingelser, der er knyttet til godkendelse af støtten, idet denne kontrol foretages af en uafhængig konsulent udpeget efter fælles aftale

— hvert år — senest fire uger inden betalingen af den tranche af kapitalforøgelsen, der er fastsat i januar 1996 og januar 1997 — at forelægge Kommissionen en rapport om gennemførelsen af omstrukturerings- og rekapitaliseringsplanen, så Kommissionen kan fremsætte bemærkninger hertil

— ikke at foretage de kapitalforøgelser, der er fastsat til 1995, 1996 og 1997, hvis planens målsætninger ikke er nået for de foregående regnskabsår

c) med hensyn til OA's aktiviteter :

— at OA afholder sig fra at anvende støtten til at erhverve sig en andel i et hvilket som helst luftfartsselskab i Fællesskabet

d) med hensyn til gennemførelsen af den tredje luftfartspakke :

— at forbedre proceduren for registrering af luftfartøjer og for udstedelse af AOC (Air Operator Certificate)

— at henholde sig til principperne for fortolkning af anvendelsen af artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92 og af forholdet mellem tilladelsesproceduren i forordning (EØF) nr. 2408/92 og bestemmelserne i de andre forordninger i den tredje luftfartspakke og forordning (EØF) nr. 95/93 [1]. Disse fortolkningsprincipper er anført i den skrivelse, Kommissionen tilsendte de græske myndigheder den 18. november 1993 (på fransk) og den 26. januar 1994 (på græsk)

— så vidt det er dem muligt, skriftligt og inden for en rimelig frist, at besvare anmodninger fremsat af EU-luftfartsselskaber

— senest den 1. januar 1996 at liberalisere alle Grækenlands kontinentale indenrigsflyforbindelser, med forbehold af anvendelsen af bestemmelserne i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 2408/92

— ikke at lade udøvelsen af trafikrettigheder udstedt til andre EU-luftfartsselskaber end dem, der har fået udstedt licens i Grækenland, være betinget af, at der stilles garanti for hjemtransport af passagererne.

[1] EFT nr. L 14 af 22. 1. 1993, s. 1.

— at henholde sig til definitionen på charterflyvning, således som den fremgår indirekte af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2408/92; navnlig ikke at pålægge charterflyvning restriktioner, som f.eks. forbud mod »seat only« på tur-retur-flyvninger, forbud mod fragt- eller posttransport og krav om minimumsophold.

Efter denne brevveksling af 24. juni 1994 blev der afholdt yderligere møder i Bruxelles i slutningen af juni og første halvdel af juli 1994 mellem de græske myndigheder og Kommissionen. På disse møder forklarede de græske myndigheder, at de ved »driftsmæssig administration« forstod hele den ledelse af selskabet, som normalt ikke henhører under aktionærernes kompetence. De fremførte endvidere, at fristen for betaling af trancherne af OA's kapitalforøgelse, som er fastsat til januar 1996 og januar 1997, ville blive udskudt fire uger, såfremt Kommissionen forelægger den rapport, den vil få forelagt fire uger inden betalingen, for en uafhængig konsulent valgt efter fælles aftale. Drøftelserne vedrørte ligeledes de restriktioner, OA ville kunne få pålagt inden for EØS, samt spørgsmålet om det monopol på udpegning, det græske nationale selskab endnu har på forbindelserne til tredjelande og til de græske øer, som ikke er omfattet af den tredje luftfartspakke. Ved skrivelse af 13. juli 1994 indgik den græske regering følgende yderligere forpligtelser, hvorefter:

— den accepterer princippet om, at andre græske luftfartsselskaber end OA får tilladelse til at beflyve forbindelser mellem Grækenland og tredjelande. Selskaberne udpeges derefter udelukkende på grundlag af indholdet af deres ansøgninger

— den sørger for, at forøgelsen af antallet af sæder, der i omstruktureringsplanens løbetid (fra begyndelsen af 1994 til udgangen af 1997) udbydes af OA inden for EØS, svarer til den forventede vækst i dette marked. Som grundlag for bestemmelse af kapacitetsforøgelsen tages den tolvmåneders periode, der udløber i april 1994

— den sørger for, at OA ikke optræder som prisførende (»price leader«) på ruteforbindelserne Athen-Stockholm og Athen-London

— de græske øer fortsat undtages fra den tredje luftfartspakke indtil den 1. juli 1998.

Hvad angår reglerne for ground-handling i græske lufthavne, har Grækenland understreget, at der ikke vil ske nogen ændringer heri.

RETLIG VURDERING

VI

I henhold til traktatens artikel 92, stk. 1, og artikel 61 i EØS-aftalen er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne eller de kontraherende parter.

Rom-traktaten og EØS-aftalen knæsætter et neutralitetsprincip med hensyn til de ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne og princippet om lighed mellem offentlige og private virksomheder (traktatens artikel 222 og EØS-aftalens artikel 125). I medfør af disse principper må Kommissionen i sit virke hverken begunstige eller forfordele offentlige virksomheder, især når den er i gang med en undersøgelse med baggrund i førnævnte bestemmelser i artikel 92 og EØS-aftalens artikel 61. Derfor må det fra sag til sag fastlås, om en transaktion mellem en medlemsstat og en offentlig virksomhed er en normal kommerciel transaktion, eller om den helt eller delvis indeholder støtteelementer.

For at fastlå, om der er tale om statsstøtte, må Kommissionen basere sin afgørelse på princippet om den markedsøkonomiske investor. I overensstemmelse med dette princip er der ikke tale om statsstøtte, hvis der tilføres ny kapital på betingelser, der ville være acceptable for en privat investor, som investerer i overensstemmelse med normale markedsøkonomiske betingelser (1). De Europæiske Fællesskabers Domstol har haft lejlighed til at præcisere, at »selv om en privat investors adfærd, hvormed man må sammenligne en offentlig investors investering med økonomisk-politiske mål for øje, ikke nødvendigvis er sammenfaldende med en almindelig investors, når denne placerer kapital med henblik på et afkast på kort eller lidt

(1) Kommissionens meddelelse om anvendelse af traktatens artikel 92 og 93 på offentlige kapitalinteresser, EF-Bulletin nr. 9-1984; De Europæiske Fællesskabers Domstols dom i de forenede sager 296 og 318/82, Nederlandene og Leeuwarder Papierwarenfabriek BV mod Kommissionen, Sml. 1985, s. 809, præmis 17, s. 823.

længere sigt, så skal den dog i det mindste være sammenfaldende med adfærden hos et privat holdingselskab eller en privat koncern, som følger en politik af strukturel, global eller sektoral art og lader sig lede af udsigterne til afkast på længere sigt« (1).

I nærværende tilfælde skal der tages stilling til fire særskilte transaktioner eller operationer, nemlig lånegarantierne, eftergivelsen og konverteringen af gæld samt tilførslen af kapital i tre trancher.

Hvad for det første angår lånegarantierne, har Kommissionen i sin skrivelse af 5. april 1989 orienteret medlemsstaterne om de kriterier, den agtede at arbejde ud fra i sin undersøgelse af statsgarantier (2). Således »finder den, at alle garantier indrømmet af staten direkte eller gennem finansielle institutioner med bemyndigelse fra staten falder ind under EF-traktatens artikel 92, stk. 1. Hver gang en stat indrømmer garantier, skal dette anmeldes til Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 93, stk. 3, uanset om det drejer sig om anvendelse af en eksisterende generel garantiordning eller om en specifik foranstaltning«.

Det følger heraf, at de lånegarantier, OA hidtil har fået, udgør støtte, der falder ind under traktatens artikel 92, stk. 1. Det samme gælder de nye lånegarantier for 378 mio. US $, som den græske stat agter at indrømme inden 1998 som led i OA's omstrukturerings- og rekapitaliseringsplan, som blev anmeldt den 16. maj 1994.

Kommissionen har ligeledes præciseret, at den kun agtede at undersøge de ordninger, hvorved der indføres garantier, og ikke de enkelte tilfælde af anvendelse af disse ordninger, medmindre det drejer sig om garantier ydet uden for en ordning (3).

I det aktuelle tilfælde er de garantier, som den græske stat har indrømmet for OA's lån i perioden 1986 til 1993, ikke garantier, der er indrømmet i forbindelse med en generel ordning. Den ovennævnte artikel 6 i lov af 26. juni 1975 giver nemlig kun staten mulighed for at stille garantier for lån eller andre forpligtelser indgået af selskabet. Under disse forhold skulle de græske myndigheder have anmeldt alle de garantier, som OA har nydt godt af, til Kommissionen og samtidig givet alle øvrige nødvendige oplysninger. Ved ikke at have gjort dette i tide har den græske stat ikke opfyldt de forpligtelser, der påhviler den i henhold til traktatens artikel 93, stk. 3. Den støtte, det drejer sig om, er således efter Kommissionens opfattelse ydet ulovligt. Dette gælder især for garantier ydet efter den 5. april 1989.

Kommissionen finder, at støtte, der har form af en lånegaranti, generelt svarer til forskellen mellem rentesatsen for lån optaget på almindelige markedsvilkår og den rentesats, der reelt er opnået takket være garantien. Imidlertid har den græske stat i OA's tilfælde fuldt ud udnyttet sine muligheder for at yde garantier i perioden 1986 til 1993 og har uden skelnen stillet garantier for alle de nye lån, som selskabet har optaget. I selskabets årsberetninger siges det meget klart, at alle kreditinstitutter anmoder om garantier fra den græske stat, før der ydes lån til OA. Dette er meget forståeligt, da de løber meget store risici, eftersom selskabets gæld fra 1990 har været tre gange større end aktivernes bogførte værdi.

Eftersom intet kreditinstitut i denne vanskelige finansielle situation ville acceptere at yde lån til OA uden statsgaranti, selv til en meget høj rente, svarer de af den græske stat ydede garantier til driftsstøtte. I dette tilfælde svarer støttebeløbet til selve lånebeløbene, som i realiteten udgør skjulte subventioner.

Hvad dernæst angår lempelsen af OA's gæld til et beløb af 427 mia. dr. i 1994, er der heller ikke her nogen tvivl om, at der er tale om støtte. Hermed påtager den græske stat sig en forpligtelse til med et beløb i denne størrelsesorden at tilbagebetale en del af selskabets lån som led i de garantier, der er behandlet ovenfor. Denne ensidige operation uden modydelse svarer til en subvention af samme størrelse. De beløb, den græske stat således har udbetalt, vil den ikke få tilbagebetalt i betragtning af selskabets situation, som den er beskrevet ovenfor. Ingen investor ville have gjort det samme, hvorfor der er tale om støtte. Denne støtte falder sammen med den støtte, de ovenfor omhandlede lånegarantier udgør, eftersom den kun gør det tydeligere, at de garanterede lån i virkeligheden var en form for skjult støtte.

Konverteringen af OA's gæld (svarende til 64 mia. dr. i 1994) kan ligestilles med en kapitaltilførsel på samme beløb. Denne investering skal vurderes i henhold til princippet om den markedsøkonomiske investor. De uløselige finansielle vanskeligheder, OA befinder sig i, og det forhold, at selskabets situation fortsat forværres, hvilket igen skal ses i sammenhæng med, at selskabet kører med et strukturelt betinget underskud, efterlader i den aktuelle situation ingen tvivl om, at der ikke er udsigt til afkast på investeret kapital, hvierken på kort eller lang sigt. Kapitaltilførslen har således ikke noget andet mål end at sikre virksomhedens overlevelse på samme måde som de stillede garantier og eftergivelsen af en del af gælden. Altså er der tale om støtte.

(1) De Europæiske Fællesskabers Domstol, sag 305/89, Italien mod Kommissionen, Sml. 1991, s. I-1603, præmis 20, s. 1640.
(2) Reference SG(89) D/4328.
(3) Skrivelse fra Kommissionen til medlemsstaterne SG(89) D/12772 af 12. oktober 1989.

Den samme betragtning gælder for kapitaltilførslen på 54 mia. dr. i tre trancher i løbet af årene 1995 (19 mia. dr.), 1996 (23 mia. dr.) og 1997 (12 mia. dr.).

De forskellige ovenfor behandlede kategorier af støtte, som ydes direkte af den græske stat, påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, da støtten ydes til et selskab, hvis aktiviteter på transportområdet, som i sagens natur har direkte indflydelse på samhandelen, omfatter hele fællesmarkedet. Desuden fordrejer støtten konkurrencen på dette marked, da den ydes til en enkelt virksomhed, som indgår i konkurrence med de andre EU-flyselskaber på langt den største del af selskabets europæiske rutenet, især efter ikrafttrædelsen af den tredje liberaliseringspakke for luftfarten (luftfartspakken) den 1. januar 1993. Følgelig er der tale om støtte som omhandlet i traktatens artikel 92, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, hvilket i øvrigt ikke bestrides af den græske regering. Det er derfor nødvendigt at undersøge støttens forenelighed på baggrund af bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 2 og 3, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 2 og 3.

VII

Bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 2, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 2, kan ikke anvendes på den pågældende støtte, for så vidt det ikke drejer sig om støtte af social karakter til enkelte forbrugere, eller støtte hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, eller støtteforanstaltninger for økonomien i visse tyske områder.

I traktatens artikel 92, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, opregnes de støtteforanstaltninger, der betragtes som forenelige med fællesmarkedet. Denne forenelighed skal vurderes i en EF-sammenhæng og ikke i medlemsstatssammenhæng. Undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, anvendes kun i de tilfælde, hvor Kommissionen kan fastslå, at markedskræfterne uden den pågældende støtte ikke ville have været tilstrækkelige til at få den fremtidige modtager af støtten til at søge en af målsætningerne i disse undtagelser opfyldt.

For at sikre fællesmarkedets funktion og under hensyntagen til principperne i traktatens artikel 3, litra g), skal undtagelserne fra principperne i artikel 92, stk. 1, sådan som de er defineret i artikel 92, stk. 3, fortolkes snævert i forbindelse med undersøgelsen af en støtteordning eller en enkeltforanstaltning.

Traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og c), indeholder undtagelser til fordel for støtte til fremme af udviklingen af visse regioner. De græske myndigheder henviste til disse bestemmelser i skrivelsen af 16. maj 1994. De fremfører det svage økonomiske udviklingsniveau i Grækenland i forhold til det øvrige Fællesskab samt den afgørende rolle, OA spiller for landets økonomi. Kommissionen kan imidlertid ikke acceptere den græske regerings argumentation i dette tilfælde. Skønt Grækenland er en region, der falder ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 92, stk. 3, litra a), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a), hører den støtte, der er behandlet i denne beslutning, ikke til en generel ordning, som ville omfatte alle selskaber med forbindelser mellem Grækenland og resten af verden eller alle de luftfartsselskaber, der er etableret eller registreret i Grækenland. Det drejer sig tværtimod om ad hoc-støtteforanstaltninger, hvis eneste formål er at holde OA i live uden nogen forbindelse med regionalstøtte.

Disse foranstaltninger har heller ikke til formål at fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse, jf. traktatens artikel 92, stk. 3, litra b), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra b). Derimod har de græske myndigheder i deres anmeldelse af 16. juli 1993 henvist til bestemmelserne i samme litra b) vedrørende støtte til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi.

Det skal erindres, at sidstnævnte bestemmelser ligger til grund for Kommissionens beslutning af 31. juli 1991 rettet til den græske stat, som dels omhandlede privatiseringen af 208 virksomheder tilhørende Organisationen til Rekonstruktion af Virksomheder, dels de forskellige offentlige banker samt en række offentlige virksomheder og organisationer, som går under betegnelsen »DEKO«. Kommissionen besluttede dengang ikke at rejse indvending mod dette privatiseringsprogram under hensyntagen til, at der på baggrund af de økonomiske forhold i Grækenland tydeligt var tale om en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi. Denne beslutning af 31. juli 1991 tog imidlertid udtrykkeligt forbehold med hensyn til OA-sagen, og der mindedes i den forbindelse om, at der principielt skal foretages forhåndsanmeldelse. Desuden er formålet med støtten, som allerede nævnt, at undgå selskabets konkurs. Støtten vedrører en enkelt virksomhed og vil ikke kunne have som formål eller virkning at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den græske økonomi. Derfor er bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra b), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra b), ikke anvendelige i denne sag.

Hvad angår undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), vedrørende støtte til udviklingen af visse erhvervsgrene, kan Kommissionen vurdere, at støtte til omstrukturering af en virksomhed er forenelig med fællesmarkedet, hvis den opfylder en række kriterier (1). Disse kriterier skal undersøges på baggrund af de to principper, der er knæsat i de ovennævnte artikler: støtten skal være nødvendig for udviklingen af en aktivitet set fra et EF-synspunkt, og støtten må ikke ændre samhandelen i et omfang, der strider med den fælles interesse (2).

Disse kriterier er blevet fortolket i luftfartssammenhæng i førnævnte memorandum nr. 2 (3), hvori det siges, at Kommissionen i visse tilfælde kan anlægge den vurdering, at støtte til et luftfartsselskab, der befinder sig i alvorlige finansielle vanskeligheder, er i overensstemmelse med traktatens artikel 92, hvis en række betingelser er opfyldt:

a) støtten skal udgøre en del af et program, der er godkendt af Kommissionen, og som går ud på at genskabe ligevægten i luftfartsselskabets økonomi, så det inden for en rimelig frist igen kan blive rentabelt uden at modtage andre former for støtte

b) enhver form for støtte skal være gennemsigtig og skal kunne verificeres

c) den pågældende støtte må ikke overføre vanskeligheder i den støttegivende medlemsstat til resten af Fællesskabet.

I betragtning af den øgede konkurrence i forbindelse med den gradvise liberalisering af luftfarten som følge af den tredje luftfartspakke må Kommissionen føre en streng politik for kontrol med statsstøtte for at undgå virkninger, der strider mod den fælles interesse.

I skrivelsen af 16. maj 1994 gjorde den græske regering bestemmelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a) og c), gældende for at få indrømmet en undtagelse for den pågældende støtte. Den fremførte, at de tre ovennævnte betingelser var opfyldt i dette tilfælde.

Opfyldelsen af disse betingelser bør gennemgås punkt for punkt, bl.a. i betragtning af samtlige de kendsgerninger, der er opregnet i afsnit I til V.

Da det først og fremmest drejer sig om, hvorvidt det planlagte rekapitaliserings- og omstruktureringsprogram inden for en rimelig frist vil kunne sikre OA's levedygtighed i et miljø med øget liberalisering, er det i første omgang nødvendigt at undersøge, om støtten kan opfylde selskabets finansielle behov. Ved udgangen af 1993 viste OA's balance en negativ egenkapital på 375 mia. dr. sammensat af aktiver på 192 mia. dr. (bortset fra leasing) og gælds- og henlæggelsesbeløb på henholdsvis 510 og 57 mia. dr. Denne betydelige skævhed i balancernes struktur blev endnu værre i løbet af første halvår af 1994. Lempelsen af gælden med 427 mia. dr. kombineret med kapitalforøgelsen på 64 mia. dr. som følge af konverteringen af gælden vil imidlertid sanere balancens struktur fra udgangen af 1994. På dette tidspunkt bør OA's aktiver på 187 mia. dr. (bortset fra leasing) modsvares af egenkapital, henlæggelser og gæld på henholdsvis 40, 66 og 101 mia. dr. Forholdet mellem gæld og egenkapital vil således være på 2,5 ved udgangen af 1994, hvilket fortsat er mere, end det for tiden anses for acceptabelt for et luftfartsselskab. De tre kapitaltilførsler, der er fastsat i det program, Kommissionen har fået forelagt, samt de andre foranstaltninger i programmet kan imidlertid forventes at bevirke en mindskelse af dette forhold til 0,78 ved udgangen af 1997. Ud fra disse tal forekommer den foreslåede rekapitalisering at være tilstrækkelig og af passende omfang i betragtning af virksomhedens størrelse og dens særlige situation i et af EF's randområder.

Den meget stærke nedbringelse af gældsætningen, der er fastsat i planen, vil ligeledes resultere i, at OA's finansielle omkostninger kommer ned på et rimeligt niveau: fra 136 mia. dr. i 1993 kan de ventes at dale til 74 mia. dr. i 1994 og 3 mia. dr. i 1995, svarende til 1,3 % af omsætningen på sidstnævnte tidspunkt. I henhold til den forelagte plan vil OA's driftsresultat i øvrigt forbedres væsentligt fra 1993 til 1997 takket være de planlagte omkostningsnedskæringer, bl. a. på lønområdet, og takket være ophævelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som endnu i 1993 syntes at beløbe sig til over 5 mia. dr. Med hensyn til spørgsmålet har den græske regering taget hensyn til den tvivl, Kommissionen udtrykte i sin skrivelse til indledning af proceduren. Driftsresultatet ventes således at stige fra −13 mia. dr. i 1993 til +17 mia. dr. fra 1995. Det sidstnævnte tal forekommer på ingen måde usandsynligt, hvis de forskellige foranstaltninger til nedskæring af OA's omkostninger faktisk gennemføres. Det skal erindres, at OA's driftsresultat, som viser selskabets evne til at opnå driftsoverskud uafhængigt af finansieringskilder, forbedredes en anelse mellem 1990 og 1993, selv om det fortsat var negativt i denne periode.

Det fremgår ligeledes af den plan, der er forelagt Kommissionen, at det fornyede afkast fra 1995 vil resultere i øget selvfinansieringskapacitet. Denne bør, sammen med kapitalforøgelsen og de nye gældsætningsmuligheder i 1997, både kunne dække behovet for driftskapital og finansiering af de investeringer, der er nødvendige for selskabets virksomhed på lang sigt.

(1) Ottende beretning om konkurrencepolitikken, nr. 176.
(2) Domstolens dom af 17. september 1980 i sag 730/79, Philip Morris mod Kommissionen, Sml. 1980, s. 2671.
(3) KOM(84) 72 endelig udg. af 15. marts 1984.

De hypoteser for væksten i lufttrafikken og i indtægterne heraf, som de finansielle overslag bygger på, forekommer endvidere rimelige. Den årlige vækst i lufttrafikken, som er angivet for OA i det program, der er forelagt Kommissionen, er mindre end det gennemsnit, der er anslået for denne sektor for tidsrummet 1994-1997. I den nedgang, der forventes i gennemsnitsudbyttet pr. flyvning (yield), tages der både hensyn til de ændringer i kundernes adfærd, der har kunnet iagttages siden Golf-krigen, og den øgede konkurrence, navnlig i Europa, som følge af liberaliseringsforanstaltningerne. De græske myndigheders tilsagn om at gennemføre den tredje luftfartspakke korrekt synes i denne forbindelse at vidne om den græske regerings ønske om, at OA udsættes for reel konkurrence. Det samme gælder tilsagnene om ikke at yde nogen form for ny støtte såvel som tilsagnene om at ændre OA's management og status, idet OA bliver en privatretlig virksomhed på linje med de andre luftfartsselskaber i Fællesskabet, uden privilegier og særlige forpligelser. Kommissionen mener i øvrigt, at tilsagnene om ophævelse af artikel 6 i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975 samt om indførelse af skattemæssig status som for en almindelig privatretlig virksomhed og tilpasning af aftalerne mellem OA og den græske stat til bestemmelserne i den tredje luftfartspakke bør opfyldes hurtigst muligt og under alle omstændigheder inden den 31. december 1994. Endvidere skal de lånegarantier, der fortsat vil bestå indtil udløbet af de tilsvarende gældsposter i 2004, samt de nye garantier, der skal indrømmes inden den 31. december 1997 for et lånebeløb på 378 mio. US $, opfylde betingelserne i Kommissionens skrivelse til medlemsstaterne af 5. april 1989 (1). Enhver opretholdelse af monopol vil derimod kunne så tvivl om virksomhedens levedygtighed og dermed om selve genopretningsplanens troværdighed i det aktuelle miljø, der er præget af den øgede internationale konkurrence og åbningen af markederne i EØS. Det er derfor vigtigt at understrege den græske regerings tilsagn, afgivet i skrivelsen af 13. juli 1994, om efter den 30. juni 1998 at ophæve den undtagelse fra forordning (EØF) nr. 2408/92, som lufthavnene på de græske øer er omfattet af.

På grundlag af sagens akter mener Kommissionen i sidste instans, at planen for OA's rekapitalisering og omstrukturering kan give selskabet mulighed for i løbet af de næste tre år at skabe en varigt rentabel virksomhed uden at modtage anden form for støtte.

Med hensyn til spørgsmålet om gennemsigtighed og mulighederne for at kontrollere støtten mener Kommissionen, at også denne betingelse er opfyldt. Det skal først og fremmest understreges, at den græske regering har givet Kommissionen næsten alle de oplysninger, den havde anmodet om for at kunne tage stilling til sagen på et tilstrækkelig velfunderet grundlag. Den tvivl, Kommissionen gav udtryk for i forbindelse med procedurens indledning, kan således hæves som led i denne beslutning. En række spørgsmål, som er blevet rejst af medlemsstaterne og de berørte parter efter procedurens indledning, er i øvrig blevet drøftet mellem de græske myndigheder og Kommissionen.

De græske myndigheders tilsagn om at følge den plan, der er forelagt Kommissionen, giver endvidere muligheder for fyldestgørende verifikation og kontrol: Den græske regering vil træffe alle de nødvendige foranstaltninger til fyldestgørende gennemførelse af planen; den forelægger Kommissionen to rapporter herom, henholdsvis inden januar 1996 og januar 1997; Kommissionen vil eventuelt lade en uafhængig konsulent kontrollere planens gennemførelse, navnlig inden udbetalingen af de to sidste tranche af kapitalforøgelsen; endvidere vil de græske myndigheder ikke gennemføre de kapitalforøgelser, der er fastsat for 1995, 1996 og 1997, hvis planens målsætninger ikke opfyldes.

Med hensyn til overførslen af OA's vanskeligheder til selskabets konkurrenter i Fællesskabet fremgår det af det ovenstående, at rekapitaliseringsprogrammet ikke blot er nødvendigt, men også tilstrækkeligt, uden at være for omfattende. Det vil ikke føre til en »overkapitalisering« af selskabet, som vil kunne give det en privilegeret adgang til kapitalmarkedet eller mulighed for at frigøre sig fra alle gældsbyrder. Formålet med programmet er udelukkende at give OA en »ny start« over for selskabets konkurrenter, uden at det dermed gives særlige fordele i balancemæssig henseende.

Det skal tilføjes, at lufttrafikken i Europa siden 1992 atter er gået stærkt frem, og at også udsigterne for de kommende år er gunstige. Denne fornyede vækst må nødvendigvis mindske de negative virkninger, støtten til OA vil kunne få på konkurrencen. Nærmere betegnet kan det ikke forventes, at planen vil resultere i en stigning i OA's virksomhed på bekostning af de andre luftfartsselskaber i Fællesskabet, da selskabets beregnede vækst på EØS-markedet i programmets løbetid er lavere end den anslåede stigning i den samlede lufttrafik på dette marked. Tilsvarende omfatter planen ikke nogen betydelig udbygning af OA's flåde inden 1998, men derimod tilbagetrækning af en række fly og erstatning af selskabets ældste maskiner — som snart ville blive ramt af foranstaltningerne i Rådets direktiv 92/14/EØF (2) om flystøj — med mindre fly.

(1) Jf. fodnote 2, side 31.

(2) EFT nr. L 76 af 23. 3. 1992, s. 21.

De græske myndigheder har under alle omstændigheder afgivet tilsagn om, at OA ikke vil optræde som prisførende på de to forbindelser Athen-London og Athen-Stockholm, hvor der har vist sig særlige problemer. Kommissionen mener, at OA's afståen fra at optræde som prisførende betyder, at OA ikke kan tilbyde takster, der ligger under de takster, selskabets konkurrenter tilbyder på de pågældende forbindelser, bl.a. under hensyntagen til tjenesternes art og de betingelser og restriktioner, der er knyttet til de forskellige priser. De græske myndigheder har ligeledes forpligtet sig til, at OA afholder sig fra at bruge støtten til at erhverve andele i luftfartsselskaber i Fællesskabet. De har også afgivet tilsagn om, at stigningen i antallet af sæder, som OA tilbyder årligt inden for EØS, fra 1994 til 1997 vil svare til stigningen i markedet. Kommissionen mener, at dette tilsagn i overensstemmelse med Kommissionens politik for støtte til luftfartsselskaber bør opfyldes på følgende måde. Først og fremmest skal det understreges, at den eventuelle stigning i antallet af sæder udbudt af OA højst må være lig med den tilsvarende stigning for markedet som helhed, så det undgås, at OA takket være den modtagne støtte ekspanderer på bekostning af sine konkurrenter i Fællesskabet. Det er endvidere nødvendigt at tage året 1993 som referenceperiode : det var det år, støtten blev anmeldt til Kommissionen, og som denne derfor har fuldstændige og pålidelige oplysninger om. Med henblik på at begrænse risikoen for overførsel af kapacitet fra én forbindelse til en anden, hvilket kan forvride konkurrencen, er det endelig vigtigt at definere det pågældende marked som markedet for de ruteforbindelser, der beflyves af OA inden for EØS, inklusive tillægsflyvninger eller sæsonflyvninger, dog med undtagelse af ruteforbindelserne mellem det græske fastland og de græske øer, som udgør et betydeligt antal sæder udbudt af OA, og hvor OA ikke har nogen konkurrenter blandt de øvrige luftfartsselskaber i Fællesskabet. På det således definerede EØS-marked androg det af OA udbudte antal sæder 3 518 778 i 1993.

Kommissionen har i øvrige sikret sig, at ydelsen af den pågældende støtte, som sikrer OA's overlevelse og dermed medfører en videreførelse af en del af OA's monopolvirksomhed, ikke vil være en hindring for åbningen af markederne og udviklingen af konkurrencen i EØS, navnlig over for de andre luftfartsselskaber, der er registreret i Grækenland, hvilket ville være i strid med den fælles interesse efter traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c). Der er således ingen fare for, at de negative virkninger på konkurrencen af den pågældende støtte skærpes som følge af opretholdelsen af privilegier eller monopoler, der bl.a. er i strid med liberaliseringsforanstaltningerne i den tredje luftfartspakke. I denne forbindelse fremhæves de græske myndigheders tilsagn om korrekt gennemførelse af fællesskabslovgivningen om udstedelse af AOC og driftslicenser og om ikke-forskelsbehandling i forbindelse med adgang til lufthavnsanlæg. I samme retning går den græske regerings tilsagn (jf. afsnit V) med hensyn til gennemførelsen af de andre bestemmelser i den tredje luftfartspakke, navnlig bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2408/92 om adgang til markedet, ophævelse af OA's »udpegningsmonopol« og åbningen af konkurrencen for beflyvning af de græske øer senest den 1. juli 1998. Med hensyn til gennemførelsen af artikel 5 i forordning (EØF) nr. 2408/92 minder Kommissionen om, at denne artikel ikke kan gøres gældende for at opretholde et monopol på forbindelser, som ikke blev befløjet inden den 1. januar 1993, eller som ikke er blevet befløjet kontinuerligt siden denne dato. Udelukket fra anvendelsen af artikel 5 er navnlig sæsonbetingede forbindelser.

Med hensyn til den fælles interesse mener Kommissionen endelig, at rekapitaliseringen og omstruktureringen af OA vil bidrage til at udvikle lufttransportsektoren i denne region, der er stærkt fragmenteret og beliggende i EF's randområde, samtidig med at den er et af de mindst udviklede områder i EF.

VIII

På baggrund af det ovenstående kan den græske regerings støtte til OA i form af lånegarantier, eftergivelse af gælden, konvertering af gælden og kapitaltilskud, som ledsager selskabets omstruktureringsprogram, omfattes af undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), på betingelse af, at der opfyldes en række betingelser til sikring af, at støtten ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Hvad angår ground-handling i græske lufthavne, noterer Kommissionen sig de græske myndigheders forsikringer om, at alle faser af egen-handling er tilladet i disse lufthavne (1), uden at dette influerer på igangværende fællesskabsaktioner —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING :

Artikel 1

Omstruktureringsstøtten til OA i form af :

— de lånegarantier, selskabet hidtil er blevet indrømmet i medfør af artikel 6 i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975

(1) Jf. Kommissionens beslutning 94/118/EF om støtte fra Irland til Aer Lingus-gruppen (EFT nr. L 54 af 25. 2. 1994, s. 30).

— nye lånegarantier på 378 mio. US $ for lån, der skal optages inden den 31. december 1197 til indkøb af nye fly

— en lempelse af selskabets gæld svarende til 427 mia. dr.

— konvertering af selskabets gæld for 64 mia. dr.

— en kapitaltilførsel på 54 mia. dr. i tre trancher på henholdsvis 19, 23 og 12 mia. dr. i 1995, 1996 og 1997

anses for at være fornelig med fællessmarkedet i henhold til artikel 92, stk. 3, litra c), på betingelse af, at den græske regering :

a) overholder sine tilsagn om inden den 31. december 1994 at ophæve artikel 6 i den græske lov nr. 96 af 26. juni 1975, hvorefter den græske stat kan stille garantier for lån optaget af OA

b) overholder sine tilsagn om ikke mere at blande sig i OA's forvaltning, bortset fra hvad dens status som aktionær giver den adkomst til

c) overholder sine tilsagn om inden den 31. december 1994 at give OA en skattemæssig status af aktieselskab i lighed med de græske privatretlige virksomheder, idet OA dog fritages for eventuelle skatter på de operationer til rekapitalisering af virskomheden, som er fastsat i den rekapitaliserings- og omstruktuereringsplan for selskabet, der er forelagt Kommissionen (i det følgende »planen«)

d) overholder sine tilsagn om at bringe aftalerne mellem den græsk stat og OA i overensstemmelse med bestemmelserne i den tredje luftfartspakke inden den 31. december 1994

e) overholder sine tilsagn om, i overensstemmelse med fællesskabsretten, ikke mere at yde OA nogen form for støtte

f) overholder sine tilsagn om øjeblikkeligt at vedtage den lovgivning, der kræves til effektiv gennemførelse af planen med hensyn til de lønmæssige, sociale og finansielle aspekter

g) overholder sine tilsagn om at acceptere, at Kommissionen i givet fald lader en uafhængig konsulent, valgt af Kommissionen i samråd med den græske regering, kontrollere de vigtigste resultater af planen såvel som opfyldelsen af de betingelser, der er knyttet tilgodkendelse af støtten

h) overholder sine tilsagn om dels hvert år — senest fire uger inden betalingen af hver af de trancher af kapitalforøgelsen, der er berammet til januar 1996 og januar 1997 — at forelægge Kommissionen en rapport om planens gennemførelse, således at Kommissionen kan fremsætte sine bemærkninger hertil, dels at udskyde betalingen af disse trancher af kapitalforøgelsen med fire uger, hvis Kommissionen forelægger rapporten for en uafhængig konsulent med henblik på vurdering

i) overholder sine tilsagn om ikke at gennemføre de for 1995, 1996 og 1997 planlagte kapitalforøgelser, hvis planens mål, som beskrevet i afsnit IV i denne beslutning, ikke er nået for de foregående regnskabsår

j) ovrholder sine tilsagn om at sørge for, at OA afholder sig fra at bruge støtten til at erhverve andele i andre luftfartsselskaber i EØS

k) overholder sine tilsagn om at forbedre proceduren for registrering af luftfartøjer og for udstedelse af AOC til EF-luftfartsselskaber, bl.a. til fordel for de luftfartsselskaber, der, ud over OA, har fået udstedt licens i Grækenland, hvilket navnlig indebærer, at der ikke er for lange tidsfrister eller langsomme og unødige procedurer

l) overholder sine tilsagn om at henholde sig til fortolkningsprincipperne for anvendelsen af artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92 og forholdet mellem tilladelsesproceduren i forordning (EØF) nr. 2408/92 og bestemmelserne i de andre forodninger i den tredje luftfartspakke og forordning (EØF) nr. 95/93, som anført i den skrivelse, Kommissionen tilsendte de græske myndigheder den 18. november 1993 (på fransk) og den 2. januar 1994 (på græsk)

m) overholder sine tilsagn om skriftligt og inden for en rimelig frist at besvare anmodninger om registrering af luftfartøjer, AOC og driftslicenser fra luftfartsselskaber i Fællesskabet, bl.a. fra de luftfartsselskaber, der, ud over OA, har fået udstedt licens i Grækenland

n) overholder sine tilsagn om, at udøvelsen af trafikrettigheder indrømmet andre fællesskabsluftfartsselskaber end dem, der har fået licens i Grækenland, ikke skal være betinget af, at der stilles garanti for hjemtransport af passagererne

o) overholder sine tilsagn om at acceptere princippet om, at andre selskaber end OA har tilladelse til at beflyve forbindelserne mellem Grækenland og de lande, der ikke hører til EØS, hvilket indebærer, at aftalerne mellem den græske stat og OA ændres i overensstemmelse hermed, og som følge heraf udelukkende at foretage udpegninger af et eller flere luftfartsselskaber på grundlag af indholdet af hver enkelt ansøgning

p) overholder sine tilsagn om at sørge for, at OA ikke fra 1994 til og med 1997 optræder som prisførende (»price leader«) på ruteforbindelserne Athen-Stockholm og Athen-London (punkt VII)

q) overholder sine tilsagn om, at den undtagelse fra anvendelsen af forordning (EØF) nr. 2408/92, som lufthavnene på de græske øer er omfattet af i henhold til nævnte forordnings artikel 1, stk. 4, udløber den 30. juni 1998, hvilket indebærer, at OA's enekoncession til rutebeflyvning af disse øer ophæves senest denne dato

r) overholder sine tilsagn om at henholde sig til definitionen på charterflyvning, således som den fremgår indirekte af forordning (EØF) nr. 2408/92, navnlig ikke at pålægge charterflyvning restriktioner, som f.eks. forbud mod »seat only« på tur-retur-flyvninger, forbud mod fragt- eller posttransport og krav om minimumsophold

s) sørger for, af antallet af sæder, der udbydes af OA på rutefly i EØS inklusive tillægsflyvninger og sæsonflyvninger, bortset fra forbindelser mellem det græske fastland og de græske øer, i hele planens løbetid ikke ovestiger det antal sæder, OA har udbudt på dette EØS-marked i løbet af 1993 (3 518 778 sæder), dog under hensyntagen til en eventuel stigning svarende til stigningen i det pågældende marked

t) sørger for, at de resterende lånegarantier, der er indrømmet OA, samt de nye garantier, der skal indrømmes inden den 31. december 1997, som i planen udtrykkeligt er fastsat til 378 mio. US $, opfylder betingelserne i den skrivelse, Kommissionen tilsendte medlemsstaterne den 5. april 1989

u) ikke, i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 2408/92, opretholder nogen eneret til fordel for OA på indenrigsruteforbindelserne i det græske fastland, som ikke blev drevet af OA inden den 1. januar 1993, eller som ikke siden denne dato er blevet drevet regelmæssigt af OA, bl.a. de forbindelser, som drives på sæsonmæssigt grundlag.

Artikel 2

De i artikel 1 omhandlede tilsagn og forpligtelser vedrører både Olympic Airways og dets datterselskab Olympic Aviation.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Græske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. oktober 1994.

På Kommissionens vegne

Marcelino OREJA

Medlem af Kommissionen