II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 7 de Outubro de 1994

relativa aos auxílios concedidos pelo Estado grego à companhia Olympic Airways

(Apenas faz fé o texto em língua grega)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(94/696/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 93º,

Tendo em conta o acordo que institui o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o nº 1, alínea a), do seu artigo 62º,

Tendo notificado as partes interessadas, em conformidade com o disposto nos supramencionados artigos, para apresentarem as suas observações, e tendo em conta essas observações,

Considerando que :

OS FACTOS

I

Fundada em 1956 por Aristote Onassis, a companhia Olympic Airways foi cedida em 1975 ao Estado grego, que passou a ter a totalidade das acções. Esta transacção foi objecto da lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1975.

Desde a sua origem, a Olympic Airways (adiante designada OA) foi considerada como a companhia nacional grega. Em consequência, foram-lhe impostas obrigações e tarefas diversas, associadas, em particular, a uma cobertura satisfatória de todo o território grego e ao estabelecimento de rotas com destino às principais comunidades gregas no mundo. Em contrapartida dessas obrigações, tinha sido concedido à OA um monopólio em matéria de transportes aéreos, assistência em escala e manutenção. As actividades de serviço público confiadas à OA foram redefinidas em 1981, em 1982 e, posteriormente, em 1990, mas os monopólios de que a companhia beneficiava foram suprimidos parcialmente pelo decreto presidencial nº 276, de 17 de Junho de 1991, com excepção dos relativos à assistência em escala e aos serviços aéreos regulares para além dos serviços intracomunitários.

A OA é actualmente, de longe, a principal transportadora aérea grega. A companhia emprega 11 520 trabalhadores e o seu volume de negócios elevou-se em 1992 e 1993 a, respectivamente, 182,5 e 202 mil milhões de dracmas gregas (662 e 708 milhões de ecus). Juntamente com a sua filial Olympic Aviation, que explora as rotas domésticas gregas menos importanes, possui uma frota de 55 aeronaves (34 para a OA e 21 aparelhos turbo-propulsores para a Olympic Aviation) e de três helicópteros. A idade média dos 34 aviões da OA, superior a 11 anos, é das mais elevadas entre as companhias aéreas europeias. A frota da Olympic Aviation é, pelo contrário, muito mais recente.

Representando mais de 75 % do volume de negócios, o transporte de passageiros constitui, de longe, a principal actividade da companhia comparativamente à assistência em escada (13 % do volume de negócios), transporte de mercadorias (3 %), do correio (1 %) e actividades de manutenção e reparação de aeronaves. A rede da OA inclui cerca de 75 destinos no mundo, 33 dos quais na Grécia. A rede doméstica é muito completa já que inclui todas as ilhas gregas importantes. A OA serve a maior

parte das grandes cidades europeias a partir da Grécia e explora diversas rotas com destino ao Médio Oriente, uma rota diária para a América do Norte, em que Nova Iorque constitui o ponto central, uma rota para o Extremo Oriente (Banguecoque, Tóquio, Sidney) e uma rota para a África do Sul via Nairobi. Repartido por zona geográfica, o volume de negócios da companhia provém essencialmente da Grécia (41 %) relativamente ao resto da Europa (33 %), à Ásia (12 %) e à América do Norte (9 %).

No contexto da Comunidade e da Europa, a OA situa-se a um nível relativamente modesto, idêntico, em termos de volume de negócios, ao da Sabena, da TAP, da Finnair e da Austrian Airlines.

A principal vantagem comparativa da OA relativamente a outras companhias comunitárias decorre do montante reduzido de alguns dos seus custos unitários de exploração. Assim, os rácios das despesas por trabalhador, por lugar-quilómetro ou por tonelada-quilómetro oferecidos (LKO/TKO), são os menos elevados de entre as companhias comunitárias. No entanto, a OA não soube tirar partido desta vantagem em virtude da sua fraca produtividade e das suas baixas receitas unitárias. Deste modo, o coeficiente de ocupação dos aparelhos da OA, de 60 % em 1992, comparativamente a 68,9 % em 1989, era, em 1991, o mais baixo de todas as companhias nacionais dos Estados do espaço económico europeu, após o da Austrian Airlines. A OA oferecia, em 1992, 21 % da capacidade total de lugares disponíveis nas rotas internacionais com partida ou chegada na Grécia, mas apenas transportava 15,5 % do tráfego efectuado nessas rotas. Esta última percentagem desceu para 13 % em 1993. O tráfego internacional da OA diminuiu, aliás, de 4,7 % entre 1990 e 1992, tendo a companhia perdido partes de mercado nas principais linhas europeias com destino a Atenas. Muito embora 90 % dos passageiros com partida ou destino na Grécia se desloquem de ou para a Europa, a parte de mercado da OA a nível do tráfego entre a Grécia e o resto da Europa diminuiu de 27,6 % em 1988 para 22,7 % em 1992. É conveniente, todavia, indicar que o mercado das rotas aéreas com destino ou com partida na Grécia é dominado pelo tráfego de lazer sazonal : os voos não regulares representam 66 % do tráfego de passageiros entre a Grécia e o resto do mundo. Ora a OA encontra-se praticamente ausente neste mercado dos voos não regulares.

Por outro lado, a rácio das receitas de exploração por empregado é, na OA, o mais reduzido entre as principais companhias comunitárias. Uma comparação com as outras companhias europeias revela igualmente o baixo nível de produtividade dos factores de produção na OA, em especial em termos de lugares-quilómetros oferecidos por trabalhador e de passageiros-quilómetros por trabalhador.

Em definitivo, o número total de passageiros transportados pela OA diminuiu de 6,660 milhões em 1988 para 6,135 milhões em 1990 e 5,466 milhões em 1992. O início deste processo de declínio, anterior à crise internacional da aviação civil verificada no final de 1990, confirma as dificuldades internas da companhia. Segundo as autoridades gregas, tais dificuldades surgiram a partir de 1986 em virtude de erros de gestão, da ausência de um sistema de controlo interno, da imposição de obrigações de serviço público sem contrapartidas financeiras e de uma subcapitalização da companhia.

A nível financeiro, a análise da situação de OA revela uma estrutura de balanço desequilibrada : no final de 1992, o valor total do activo elevava-se a 155 mil milhões de dracmas gregas (562 milhões de ecus) enquanto que o endividamento se elevava a 444 mil milhões (1,610 mil milhões de ecus), dos quais 165 mil milhões de dívidas a longo prazo, sendo o equilíbrio do balanço alcançado através de um montante de capitais próprios negativos de 288 mil milhões de dracmas gregas (1,045 mil milhões de ecus). Esta estrutura financeira é a pior de todas as companhias comunitárias comparáveis. Para além disso, esta situação regista uma rápida deterioração em virtude da importância das perdas e da massa crescente de encargos financeiros. Com efeitos, esta situação tem origem nas perdas constantes da companhia. Desde há diversos anos que a conta de exploração da OA é deficitária. Assim, o resultado de exploração negativo representava, respectivamente, 10,95 %, 16,66 %, 11,28 % e 6,44 % do volume de negócios em 1990, 1991, 1992 e 1993. O resultado do exercício era ainda muito mais negativo, representando, respectivamente, 22,85 %, 23,59 %, 33,24 % e 66,83 % do volume de negócios em 1990, 1991, 1992 e 1993.

Na ausência de plano de recapitalização ou de reestruturação e tendo em conta os avultados custos financeiros, as possibilidades de melhoria são nulas. Os custos financeiros em relação ao endividamento representavam, respectivamente, em 1992 e 1993, cerca de 40 e 136 mil milhões de dracmas gregas, ou seja, 22 % e 67 % do volume de negócios. Na realidade, as garantias concedidas pelo Estado grego aos empréstimos da companhia garantiram a sua sobrevivência, permitindo-lhe obter os recursos necessários ao seu funcionamento. Os custos financeiros gerados por este endividamento vieram acrescentar-se ao défice de exploração estrutural da companhia, engendrando perdas consideráveis que não podiam ser financiadas senão através do recurso a novos empréstimos garantidos pelo Estado.

Todavia, a recente e aparentemente espectacular deterioração resultante dos valores anteriormente citados (resultados do execício, endividamento, custos financeiros) é um pouco artificial uma vez que tem origem, em grande parte, em penalidades por atraso infringidas pelo Estado grego à companhia que se vêm somar, de forma exponencial, ao endividamento.

Foi neste contexto económico e financeiro difícil e delicado que a Comissão teve que analisar, ao abrigo do disposto nos artigos 92º do Tratado CE e 61º do Acordo relativo ao Espaço Económico Europeu, os diferentes auxílios concedidos ou previstos pelo Estado grego em benefício da OA.

II

Por ofício de 14 de Julho de 1992, registado em 16 de Julho de 1992, o Governo grego enviou à Comissão, a pedido desta última, uma notificação relativa às garantias que concedeu aos empréstimos contraídos pela OA no decurso do período 1986/1992. Tais garantias estão previstas no artigo 6º da lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1975, relativa à aquisição das acções da OA pelo Estado grego, nos termos da qual « A OA, que é desde a sua origem uma empresa de utilidade pública, pode contrair empréstimos na Grécia e no estrangeiro, dispondo o Estado de plena liberdade para garantir, ajustar ou reembolsar estes empréstimos e, de uma forma geral, as obrigações de qualquer tipo contraídas pela companhia ». Com efeito, segundo as autoridades gregas, todos os empréstimos contraídos pela OA em moeda nacional ou em divisas estrangeiras são garantidos pelo Estado. Tendo em conta o carácter tardio desta notificação de medidas já executadas, a Comissão registou este processo em 8 de Dezembro de 1992 como auxílio não notificado, com o número NN 133/92.

Em seguida, por ofício de 16 de Julho de 1993, registado no secretariado-geral da Comissão em 2 de Agosto de 1993, as autoridades gregas notificaram à Comissão, no quadro das disposições do artigo 93º do Tratado, um plano de reestruturação e de reorganização da OA. Na sua carta de notificação, as autoridades helénicas solicitaram à Comissão que tivesse em conta as características geográficas específicas e parcialmente insulares da Grécia. Invocaram igualmente o benefício da compatibilidade previsto no nº 3, alínea b), do artigo 92º, já que o auxílio se destina a remediar uma perturbação grave da economia grega. O processo foi registado sob o número N 514/93.

O plano notificado à Comissão em Julho de 1993 foi elaborado pelas autoridades gregas e pela direcção da companhia no decurso do primeiro semestre de 1993 sob a coordenação do banco americano Bear Sterns, com o auxílio do gabinete de auditores Coopers & Lybrand foram nomeadamente incumbidos de reconstituir a contabilidade da empresa para 1990, 1991 e 1992 segundo os princípios contabilísticos geralmente reconhecidos a nível internacional. Quando à Avmark, gabinete especializado em questões de aviação civil, realizou um estudo que está na origem das medidas preconizadas pelo plano. Foram elaboradas, para o efeito, projecções financeiras até 1997.

Segundo as autoridades gregas, o plano notificado em Julho de 1993 deveria permitir assegurar, em menos de cinco anos, a viabilidade da companhia no novo ambiente concorrencial da Comunidade. O plano inclui uma vertente financeira e uma vertente gestão (« turnaround program »).

A vertente financeira prevê uma reestruturação do passivo da empresa, tarefa que se impõe tendo em conta as dificuldades financeiras acima descritas com que se debate actualmente a companhia. Inclui as seguintes medidas:

— uma diminuição da carga de dívida da OA no montante de 326 mil milhões de dracmas gregas (1,182 mil milhões de ecus) através de seguinte acção dupla: cancelamento, até um limite de 200 mil milhões (725 milhões de ecus), de dívidas da OA garantidas pelo Estado grego; conversão, até um limite de 126 mil milhões (457 milhões de ecus), de dívidas relativas a três entidades do Estado: o fisco, a autoridade da aviação civil e as refinarias do Estado,

— uma contribuição em capital do Estado grego num montante de 26,6 mil milhões de dracmas gregas (96 milhões de ecus) no decurso de 1993, 1994 e 1995,

— a substituição, no decurso dos quatro próximos anos, da garantia do Estado às dívidas a longo prazo da OA até um limite de 15 mil milhões de dracmas gregas (54 milhões de ecus),

— a concessão de uma nova garantia do Estado até um limite de 64 mil milhões de dracmas gregas (232 milhões de ecus) destinada a facilitar a aquisição de sete novos aparelhos no decurso dos cinco próximos anos,

— a tomada a cargo, pelo Estado, de somas susceptíveis de serem exigidas à OA por eventuais queixosos (sem mais pormenores).

Por forma a garantir o êxito e a continuidade de reestruturação financeira, a mesma deve ser acompanhada de uma vertente gestão. Esta segunda vertente visa essencialmente reactivar a empresa e prevê as seguintes acções:

— uma redução anual dos efectivos de 300 trabalhadores na sequência de partidas naturais,

— uma recomposição de rede da companhia que privilegie as rotas europeias,

— uma racionalização e uma adaptação da frota que se traduzirá por uma redução provisória do número de aparelhos, pela venda dos aparelhos mais antigos e pela aquisição de novos aparelhos de médio curso mais pequenos,

— uma estratégia de alianças com possíveis parceiros na América do Norte, na Europa, na Ásia e no Médio Oriente, com vista a beneficiar das sinergias das redes,

— uma nova abordagem em matéria de comercialização que inclua uma melhor segmentação dos mercados, uma promoção da imagem e dos serviços da OA, bem como um desenvolvimento das actividades comerciais (vendas),

— uma reformulação dos horários com vista a favorecer as correspondências e a melhor satisfazer as expectativas do público,

— uma política de formação de pessoal aliada à criação de uma cultura de empesa e de uma reorganização interna com base em centros de responsabilidade com vista a promover a motivação do pessoal (« strategic business units »),

— uma reorganização interna destinada a promover a circulação de informações, aperfeiçoar os processos de controlo e orientar a « cultura » da empresa para as exigências do mercado.

A Comissão verificou, no entanto, que o plano notificado acima descrito não era suficientemente completo para lhe permitir, com pleno conhecimento de causa, tomar una decisão relativamente a este processo.

Seria conveniente, em primeiro lugar, dispor de dados precisos para 1993. Além disso, era necessário obter mais dados complementares relativos ao modo de cálculo dos resultados previstos para o período 1993/1997. Os documentos notificados à Comissão não forneciam, com efeito, quaisquer dados precisos no que respeita às consequências financeiras das diferentes acções previstas, nomeadamente em matéria de custos e de evolução das partes de mercado. O plano de reestruturação consistia num catálogo de medidas relativamente às quais se ignoravam os custos, os prazos, as modalidades exactas de aplicação e o seu impacte sobre os resultados futuros da empresa, que apenas eram apresentados de forma global.

Também não eram explicitadas na notificação as modalidades de cálculo das alegadas receitas sacrificadas resultantes da política do Governo grego no decurso do período 1975/1991 : as perdas decorrentes do controlo dos preços e das obrigações de serviço público impostas às rotas não rentáveis eram estimadas em 375 mil milhões de dracmas gregas (1,360 mil milhões de ecus) ; a subcapitalização da empresa em virtude do não respeito de um compromisso assumido pelo Estado grego em 1981 no sentido de contribuir com 68 mil milhões de dracmas gregas (247 milhões de ecus) em fundos próprios teria, quanto a ela, ocasionado perdas avaliadas entre 34 e 72 mil milhões de dracmas gregas (123 a 261 milhões de ecus).

A Comissão desejava igualmente obter dados mais pormenorizados sobre a situação da OA nos principais mercados ou rotas em que estava presente e, nomeadamente, a evolução das suas partes de mercado e dos seus coeficientes de margem, o que pressupunha a existência de um sistema de contabilidade analítica no seio da companhia. No que respeita ao mercado doméstico grego, era necessário dispor de um quadro preciso sobre a situação concorrencial do mesmo, bem como das condições de aplicação dos regulamentos comunitários de liberalização, elementos estes que não foram apresentados. Era indispensável, no que se refere a estes aspectos, que fossem comunicados à Comissão a lista e o montante de cada uma das subvenções de que a OA era susceptível de beneficiar para a exploração de certas rotas domésticas gregas, bem como as suas modalidades de cálculo.

Por último, as autoridades gregas tinham fornecido poucas informações no que respeita ao actual e futuro estatuto da OA, nomeadamente nos planos fiscal e social, bem como às obrigações específicas a que estará sempre sujeita enquanto empresa pública.

Perante essas insuficiências, foi enviado às autoridades gregas um pedido de informações complementares relativos a estes diferentes pontos, em francês, em 16 de Agosto de 1993, e um outro, em grego, em 23 de Agosto. Não tendo as autoridades helénicas dado resposta a este pedido de informações, a Comissão decidiu, em 10 de Março de 1994, encetar o processo previsto no nº 2 do artigo 92º do Tratado. A abertura do processo dizia respeito tanto às garantidas de empréstimo de que beneficiava a OA como ao plano de recapitalização e de reestruturação notificado em Julho de 1993. As dúvidas da Comissão que motivaram a abertura do processo tinham por base três elementos principais : uma insuficiência de informações e uma falta de transparência ; uma fraca credibilidade do plano de recuperação da companhia e, por fim, os riscos de transferência das dificuldades da OA para os seus concorrentes comunitários, tendo especialmente em conta os problemas com que a Grécia se debate quanto à aplicação das disposições de liberalização do « terceiro pacote aéreo » ([1]).

Por carta datada de 23 de Março de 1994, a Comissão notificou o Governo grego da sua decisão de abertura do processo e instou-o a apresentar as suas observações. Esta carta foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ([2]) e tanto os outros Estados-membros como as partes interessadas foram igualmente convidados a apresentar as suas observações em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 93º do Tratado.

([1]) Regulamentos (CEE) nº 2407/92, (CEE) nº 2408/92 e (CEE) nº 2409/92 do Conselho (JO nº L 240 de 24. 8. 1992, pp. 1, 8 e 15).

([2]) JO nº C 94 de 31. 3. 1994, p. 4.

III.

Os Governos britânico, norueguês, finlandês e sueco, diversas companhias aéreas concorrentes da OA, em especial a SAS, a South East European Airlines e a British Airways, e outras partes interessadas, nomeadamente a Abela Corporation e os Transportadores Aéreos Independentes da Comunidade Europeia (ACE), apresentaram observações relativas a este processo. Todas estas partes, com excepção de uma, aprovaram a decisão da Comissão de encetar o processo previsto no nº 2 do artigo 93º e colocaram diversas questões associadas em parte às dúvidas manifestadas na referida decisão. Apenas a sociedade Crédit Lyonnais/PK Airfinance indicou que não se encontrava em condições de formular uma apreciação. Manifestou, por outro lado, o receio de não ser reembolsada do empréstimo garantido pelo Estado grego que tinha concedido no âmbito de acordos de *leasing* celebrados pela OA, no caso da Comissão tomar uma decisão negativa.

Nos seus comentários, os quatro Estados que tinham formulado observações partilham as dúvidas manifestadas pela Comissão por ocasião da abertura do processo, nomeadamente, a insuficiência do plano de recuperação, a falta de informação e de transparência e igualmente a transferência de dificuldades para os concorrentes. Insistem particularmente nos efeitos negativos no auxílio para a concorrência no interior do espaço económico europeu, sobretudo no que diz respeito às pequenas companhias privadas. A Noruega solicita que esse auxílio seja o último concedido à OA e evoca igualmente o risco da manutenção da sobrecapacidade ou de preços anti-económicos. O Reino Unido deseja que o Governo grego se comprometa a não voltar a interferir nos assuntos da OA. Além disso, é do parecer que as informações complementares que eventualmente as autoridades gregas enviassem à Comissão deveriam ser comunicadas aos Estados membros do EEE e às partes interessadas a fim de lhes permitir formular novas observações com pleno conhecimento de causa.

Todos estes pontos constam igualmente dos comentários apresentados pelas companhias comunitárias concorrentes da OA e pela ACE que explicitam ainda os seguintes elementos :

— em matéria de assistência em escala, o monopólio detido pela Olympic Airways na totalidade dos aeroportos gregos, sob reserva da auto-assistência que é autorizada, traduz-se por prestações a um preço elevado para uma qualidade medíocre. O auxílio permitirá à OA continuar a abusar desta situação em detrimento dos seus concorrentes comunitários. Por conseguinte, todas as companhias comunitárias que formularam observações solicitam a supressão deste monopólio,

— em matéria de prestação de serviços, o auxílio permitirá à OA, se não for tomada nenhuma precaução, continuar a propor tarifas que não cobrem os seus custos, em especial nas rotas Atenas-Estocolmo e Atenas-Londres, ou manter a sua actual situação de sobrecapacidade, tendo nomeadamente em conta o seu baixo coeficiente de ocupação. É igualmente solicitada uma vigilância estrita das tarifas e uma limitação das capacidades oferecidas pela OA mediante a supressão de serviços ou de rotas não rentáveis e a venda de determinados activos,

— os efeitos negativos dos auxílios são ainda reforçados pela incorrecta aplicação por parte das autoridades gregas do terceiro pacote aéreo e pelo monopólio de designação de que a OA usufrui ainda no território nacional da Grécia. As autoridades helénicas impõem, deste modo, restrições diversas aos transportadores comunitários que servem as ilhas gregas por voos não regulares e igualmente aos transportadores que dispõem de uma licença emitida na Grécia e que desejam explorar rotas não regulares no interior da Grécia.

Foram igualmente invocadas a ocupação demasiado extensiva feita pela OA das instalações aeroportuárias nos aeroportos gregos, a distribuição das faixas horárias nos aeroportos gregos demasiado favoráveis à OA, as horas de abertura de determinados aeroportos gregos determinadas apenas em função das necessidades da OA, a ausência de transparência das subvenções cruzadas entre as rotas rentáveis e as rotas não rentáveis (rotas de serviço público) exploradas pela OA.

Por fim, segundo a sociedade Abela, as dificuldades contratuais com que se debate em relação à OA no que diz respeito à gestão da sociedades Olympic Catering, filial comum da OA e da Abela, constituem um « microcosmos » característico da situação no interior da companhia nacional grega.

Todos estes comentários foral comunicados ao Governo grego.

IV.

Por ofício de 16 de Maio de 1994, as autoridades gregas comunicaram simultaneamente à Comissão as suas observações na sequência do ofício que a Comissão lhes tinha enviado em 23 de Março precedente e as suas respostas aos pedidos de informações formulados em Agosto de 1993.

Nas suas observações, o Governo grego informou que foi realizado pelo gabinete Avmark durante os primeiros meses de 1994 um estudo complementar das possibilidades de recuperação da OA. Tendo em conta os resultados deste estudo e para tomar em consideração as dúvidas levantadas pela Comissão no seu ofício de abertura do processo, as autoridades helénicas completaram o plano de recapitalização e de reestruturação da empresa notificado em Julho de 1993 a fim de colmatar as insuficiências apontadas pela Comissão por ocasião da abertura do processo.

No que diz respeito à vertente financeira, o montante total da recapitalização proposto passou a ascender a 545 mil milhões de dracmas gregas (1,915 mil milhões de ecus) contra 352,6 mil milhões no plano notificado em Julho de 1993. Este montante decompõem-se da seguinte forma :

— uma diminuição da carga de dívidas da OA garantidas pelo Estado grego até a um limite de 427 mil milhões a partir de 1994, contra 200 mil milhões anteriormente,

— uma conversão em capital da dívida contraída pela OA até um limite de 64 mil milhões a partir de 1994, contra 126 mil milhões anteriormente,

— uma injecção de capital de 54 mil milhões em três parcelas respectivas de 19, 23 e 12 mil milhões, respectivamente em 1995, 1996 e 1997, contra 26,6 mil milhões previstos anteriormente, também em três parcelas, em 1993, 1994 e 1995.

A esta recapitalização há a acrescentar as garantias que o Estado grego se propõe conceder à OA com vista a aquisição de novos aparelhos ao longo dos próximos anos num montante total de 378 milhões de dólares dos Estados Unidos (322 milhões de ecus) contra 64 mil milhões de dracmas gregas (232 milhões de ecus) anteriormente. As outras medidas financeiras constam do plano notificado em Junho de 1993, nomeadamente a substituição da garantia concedida pelo Estado às dívidas a longo prazo da OA até um limite de 15 mil milhões de dracmas gregas e a tomada a cargo, pelo Estado, de somas susceptíveis de serem exigidas à OA por eventuais queixosos, foram abandonadas. A salientar que as garantias referentes às dívidas subsistentes após a recapitalização não são suprimidas, mas desaparecerão à medida que estas dívidas forem sendo amortizadas, ou seja, o mais tardar até 2004.

O aumento da recapitalização previsto actualmente em relação ao notificado em Julho de 1993 explica-se pelo facto do endividamento da OA ter aumentado de 153 mil milhões de dracmas gregas durante 1993, passando de 356 para 509 mil milhões. Todavia, 82 % deste aumento da dívida é resultante, na realidade, de penalidades que o Estado grego infringe à OA à taxa estatuária de cerca de 3 % ao mês sobre os montantes em dívida da companhia às autoridades do Estado (autoridades de aviação civil, refinarias do Estado, etc.) por reembolsar.

No que diz respeito à vertente gestão, as medidas previstas no plano notificado em Julho de 1993 são completadas com acções que se destinam prioritariamente a reduzir os custos da companhia. Os três elementos principais desta vertente são :

— a supressão da rota para Tóquio e das ligações americanas para além de Nova Iorque, o que acarretará a venda de um aparelho Boeing 747,

— o termo da exploração de quatro aparelhos A300,

— e sobretudo uma redução dos encargos de pessoal de 15 % em 1994 e de 30 % em 1995 graças a três medidas simultâneas : uma modificação das condições de trabalho (diminuição do tempo de repouso e de benefícios diversos concedidos ao pessoal) ; um congelamento dos salários durante dois anos ; uma redução líquida dos efectivos de 1 500 pessoas de 1994 até 1997, das quais 927 a partir de 1994.

A estes factores de redução de custos há a acrescentar outras medidas relacionadas com a reorganização e a produtividade da empresa, tais como uma redução do número de níveis hierárquicos, o agrupamento de todos os escritórios da companhia num mesmo local, o desenvolvimento da informática nas actividades de assistência em escala e de manutenção, a introdução de um sistema informático de reservas (Hermes II) e da gestão dos cupões *(yield management)*, uma maior atenção conferida à clientela e às agências de viagem, etc. No que diz respeito à importância e à composição da frota, não se prevê, durante o período abrangido pelo plano, qualquer alargamento ; apenas se prevê a renovação de uma parte da frota a favor de aparelhos de médio curso, sem especificar qual o tipo e o número de aparelhos. É necessário salientar que as diferentes medidas do programa de recuperação dizem respeito tanto à OA como à sua filial Olympic Aviation.

O ofício dirigido à Comissão pelas autoridades helénicas em 17 de Maio de 1994 inclui, aliás, respostas à maior parte das perguntas colocadas pela Comissão no seu pedido de informações datado de Agosto de 1993. O Governo grego forneceu, em especial, os balanços e as contas anuais previsionais pormenorizados de 1993 até 1997 e apresentou igualmente as hipóteses subjacentes às projecções efectuadas. O cenário adoptado baseia-se numa hipótese de crescimento médio do tráfego da OA de 3 % ao ano durante o período 1993/1997, ou seja, um ritmo de crescimento inferior ao estimado pelas organizações internacionais AEA e IATA, variável, todavia, em função das regiões do mundo. No que diz respeito ao cupão médio *(yield)*, prevê-se que este diminua ao longo do mesmo período, em conformidade com as previsões da AEA e tendo em conta a desvalorização da dracma grega.

O cenário adoptado foi elaborado a partir de um modelo de base que integra as hipóteses precedentes e a supressão da rota para Tóquio e das rotas americanas para além da Nova Iorque e, igualmente, o fim da exploração de quatro aparelhos A300. Apenas com estes elementos, o resultado da OA continua negativo ao longo de todo o período apesar de um regresso a um nível de custos financeiros moderado em virtude da redução bastante acentuada do endividamento resultante da recapitalização. Todavia, quando ao modelo de base se acrescentam as medidas de redução dos encargos com pessoal e as medidas de melhoria da produtividade, o resultado líquido da companhia passa a ser positivo a partir de 1995 atingindo 30 mil milhões de dracmas gregas antes de impostos em 1997, ou seja 10,8 % do volume de negócios previstos para essa altura.

As autoridades helénicas citaram igualmente o modo como poderiam ser calculadas as alegadas receitas sacrificadas resultantes da política do Governo grego durante o período de 1975/1991 em matéria de controlo de preços, obrigações de serviço público e subcapitalização da empresa. Estas especificações permitem além disso avaliar em 5 mil milhões de dracmas gregas de 1991 a 1993 a perda anual ocasionada à OA pela limitação dos preços nas rotas domésticas gregas. As perdas resultantes de outros encargos de serviço público (transporte de funcionários, de personalidades, da imprensa) podem ser avaliadas em pouco menos de 4 mil milhões de dracmas gregas por ano em 1979 e 1990 e em menos de 2 mil milhões por ano a partir de 1991.

Além disso, as autoridades helénicas forneceram uma análise precisa dos resultados da companhia por destino e por tipo de aeronave, fruto do sistema de contabilidade analítica elaborado pelo gabinete Avmark. Outras informações fornecidas permitem à Comissão conhecer a posição concorrencial da OA nos diferentes mercados em que esta se encontra presente, em especial no interior do EEE e na Grécia. Deste modo, a OA continua a explorar todas as rotas regulares domésticas na Grécia de forma monopolística, mas surgiram recentemente diversas companhias concorrentes gregas cuja actividade continua, todavia, limitada aos voos não regulares. A este respeito, as autoridades helénicas indicaram que a OA nunca tinha recebido e não recebia qualquer subvenção para a exploração das linhas domésticas gregas.

Por outro lado, no seu ofício à Comissão de 16 de Maio de 1994, o Governo grego não contesta que as garantias de empréstimo concedidas e a recapitalização prevista constituem um auxílio, mas defende que este pode beneficiar do disposto no nº 3, alínea a), do artigo 92º do Tratado, relativo aos auxílios regionais. A este respeito, o Governo grego invoca que :

— a Grécia é o país mais pobre da União Europeia,

— os serviços de transporte aéreo prestados pela OA são vitais para a economia grega em virtude do isolamento geográfico da Grécia, da importância do turismo, do papel desempenhado pela comunidade grega no mundo, dos postos de trabalho que a OA assegura na Grécia e da necessidade de uma boa rede de ligação das ilhas.

O Governo grego indicou igualmente que as medidas de auxílio em questão satisfazem as condições de derrogação previstas no nº 3, alínea c), do artigo 92º, na medida em que, nomeadamente :

— a recapitalização faz parte de um programa geral de reestruturação que restabelecerá a viabilidade da empresa especialmente em virtude de diminuição da carga da dívida. Fora do âmbito deste programa, não serão concedidos quaisquer outros auxílio ou garantias à OA, que será gerida como uma empresa comercial,

— a recapitalização será conduzida de forma transparente sob a vigilância de um consultor externo independente,

— a recapitalização não transferirá as dificuldades da OA para os seus concorrentes, uma vez que esta companhia possui apenas 13 % do mercado total das rotas regulares e não regulares com partida ou com destino na Grécia e que as projecções do tráfego da OA no interior do EEE não prevêem qualquer aumento das suas partes de mercado.

As autoridades helénicas declararam por fim, no seu ofício de 16 de Maio de 1994, que consideram vital para o êxito do programa a manutenção do actual regime de assistência em escala nos aeroportos gregos, que é o do monopólio da OA sob reserva da auto-assistência autorizada. Por outro lado, participarão activamente no processo de reestruturação deste sector previsto pela. Além disso, aplicarão integralmente o Regulamento (CEE) nº 2408/92, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, sob reserva, todavia, das derrogações previstas, as quais dizem nomeadamente respeito às ilhas gregas.

V.

No decurso de diferentes reuniões realizadas em Bruxelas na primeira quinzena do mês de Junho de 1994 com os serviços da Comissão, as autoridades helénicas foram instadas a esclarecer as condições de aplicação na Grécia dos regulamentos comunitários que constituem o terceiro pacote aéreo. As autoridades helénicas asseguraram, em especial, que o Regulamento (CEE) nº 2407/92, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas, passaria a ser correctamente aplicado na Grécia, particularemente no que diz respeito à concessão de certificados de operadores aéreos e de licenças. Um documento entregue à Comissão em 13 de Junho de 1994 explicita estes diferentes pontos e prova que os concorrentes gregos da OA obtiveram licenças de exploração em conformidade com a regulamentação comunitária.

No que diz respeito ao Regulamento (CEE) nº 2408/92, o Governo grego indicou que actualmente não aplicava as disposições do seu artigo 4º, relativas à imposição de obrigações de servico público. Em contrapartida, as condições de aplicação das disposições do artigo 5º do mesmo regulamento não puderam ser totalmente verificadas pela Comissão. No que diz respeito ao Regulamento (CEE) nº 2409/92, sobre tarifas aéreas, as autoridades helénicas especificaram que as tarifas dos serviços aéreos regulares no território nacional da Grécia, incluindo com destino às ilhas, eram totalmente livres desde 1 de Janeiro de 1994. De acordo com o supramencionado documento enviado à

Comissão em 13 de Junho de 1994, foi suprimida a comissão de preços responsável pela aprovação das tarifas.

A questão do estatuto da OA foi igualmente abordada durante as referidas reuniões. De acordo com o Governo grego, a OA beneficia de um regime de direito comum, especialmente nos planos social, contabilístico e financeiro; para além do regime de garantias de empréstimos, o único regime derrogatório ao direito comum que subsiste em benefício por uma imposição sobre o volume de negócios). Além disso, de acordo com as autoridades helénicas, as companhias licenciadas na Grécia para além da OA não são, de modo nenhum, discriminadas desfavoravelmente no que diz respeito o aos aeroportos ou às instalações aeroportuárias gregas. Além disso, ainda segundo estas autoridades, a auto-assistência em escala seria plenamente autorizada em todas as suas componentes nos aeroportos gregos.

Por outro lado, em 24 de Junho de 1994, o Governo grego dirigiu à Comissão um ofício no qual assumia diversos compromissos. Deste modo, as autoridades helénicas comprometeram-se:

— No que diz respeito à gestão e ao estatuto da OA:

  — a revogar o artigo 6º da lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1975, que permite ao Estado grego conceder garantias aos empréstimos contraídos pela OA, sob reserva, todavia, de garantias expressamente previstas no plano comunicado à Comissão,

  — a deixar de interferir futuramente na «gestão operacional» da OA,

  — a atribuir à OA um estatuto fiscal comparável ao das empresas gregas de direito comum (sociedade anónima); o Governo grego prevê, todavia, isentar a OA de eventuais impostos susceptíveis de afectar as operações de recapitalização da empresa que fazem parte do programa de reestruturação da companhia,

  — a adaptar as convenções concluídas entre o Estado grego e a OA a fim de ter em conta as disposições do terceiro pacote aéreo,

  — a não conceder qualquer tipo de auxílio à OA durante todo o período abrangido pelo programa de reestruturação;

— No que diz respeito ao acompanhamento do plano aceite pela Comissão:

  — a proceder imediatamente à adopção da legislação necessária à aplicação efectiva do plano em matéria salarial, social e financeira,

  — a aceitar que a Comissão proceda a verificações, se for caso disso, dos principais resultados decorrentes do programa de reestruturação e igualmente da aplicação das condições associadas à aprovação do auxílio, por intermédio de um consultor independente escolhido de comum acordo,

  — a apresentar anualmente à Comissão, pelo menos quatro semanas antes do pagamento de cada uma das parcelas de aumento de capital previsto para Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997, um relatório sobre a aplicação do plano de reestruturação e de recapitalização, a fim de permitir à Comissão formular comentários;

  — a não proceder aos aumentos de capital previstos para 1995, 1996 e 1997 no caso dos objectivos do plano não terem sido atingidos nos excercícios precedentes;

— No que diz respeito às actividades da OA:

  — a que a OA não adquirirá, graças ao auxílio, uma participação em qualquer transportadora aérea da Comunidade;

— No que diz respeito à aplicação do terceiro pacote aéreo:

  — a melhorar o procedimento para o registo de aeronaves ou para a concessão de um COA,

  — a cumprir os princípios de interpretação relativos à aplicação do nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho e as relações entre o procedimento da autorização do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, das disposições dos outros regulamentos do terceiro pacote e do Regulamento (CEE) nº 95/93 do Conselho [1] (estes princípios de interpretação são os que constam do ofício dirigido às autoridades gregas pelos serviços da Comissão em francês, em 18 de Novembro de 1993, e em grego, em 26 de Janeiro de 1994),

  — a responder por escrito aos pedidos formulados pelas companhias comunitárias, dentro de prazos razoáveis e no limite das suas possibilidades,

  — a abrir à concorrência, o mais tardar até 1 de Janeiro de 1996, todas as rotas aéreas domésticas na Grécia continental, sob reserva de uma aplicação do disposto no artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/93,

  — a não subordinar o exercício de direitos de tráfego concedidos às companhias comunitárias para além das companhias registadas na Grécia à condição do depósito de garantias para o repatriamento dos passageiros,

[1] JO nº L 14 de 22. 1. 1993, p. 1.

a respeitar a definição do serviço aéreo não regular tal como decorre indirectamente das disposições do Regulamento (CEE) nº 2408/92; nem impor, em especial aos serviços não regulares, qualquer restrição tal como a proibição do « seat only » nos trajectos ida e volta, a proibição do transporte do frete ou do correio e exigência de uma duração mínima de estada.

Na sequência desta correspondência de 24 de Junho de 1994, realizaram-se novas reuniões em Bruxelas no final do mês de Junho e durante a primeira quinzena do mês de Julho de 1994 entre as autoridades helénicas e os representantes competentes da Comissão. No decurso dessas reuniões, as autoridades helénicas explicaram que entendiam por « gestão operacional » a totalidade da gestão da empresa que não é normalmente da competência dos accionistas da empresa. Indicaram igualmente que o prazo para o pagamento das parcelas de aumento de capital da OA previstas em Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997 seriam adiadas quatro semanas no caso da Comissão decidir submeter à apreciação de um consultor independente escolhido de comum acordo o relatório que lhe será enviado quatro semanas antes do pagamento. Foram igualmente discutidas as restrições a que a OA poderia ser sujeita no interior do Espaço Económico Europeu e a questão do monopólio de designação de que usufrui ainda a companhia nacional grega nas rotas com destino a países terceiros e às ilhas gregas não abrangidas pelo terceiro pacote aéreo. Por ofício de 13 de Julho de 1994, o Governo grego assumiu ainda novos compromissos nos termos dos quais:

— aceita o princípio de que outras companhias gregas para além da OA sejam autorizadas a assegurar rotas entre a Grécia e os países terceiros. As designações de companhias far-se-ão, por conseguinte, em função dos méritos próprios a cada pedido,

— velará por que, durante o plano de reestruturação (1994 a 1997 inclusive), o aumento do número de lugares oferecidos pela OA no interior do Espaço Económico Europeu seja proporcional ao crescimento previsto deste mercado. A base para a determinação do aumento de capital será o período de doze meses que termina em Abril de 1994,

— velará por que a OA não assuma um papel de liderança na fixação das tarifas *(price leader)* nas rotas regulares Atenas-Estocolmo e Atenas-Londres,

— continuará em vigor até 1 de Julho de 1998 a derrogação da aplicação do terceiro pacote aéreo às ilhas gregas.

No que diz respeito ao regime de assistência em escala nos aeroportos gregos, a Grécia especificou que este não sofrerá alterações.

APRECIAÇÃO JURÍDICA

VI.

Nos termos do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo relativo ao Espaço Económico Europeu (adiante designado Acordo), são incompatíveis com o mercado comum e com este acordo, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-membros e entre as partes contratantes, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

O Tratado de Roma e o Acordo instituem o princípio da neutralidade relativamente ao regime de propriedade nos Estados-membros e o princípio da igualdade entre as empresas públicas e privadas (artigo 222º do Tratado e artigo 125º do Acordo). Segundo estes princípios, a acção da Comissão não pode prejudicar nem beneficiar as empresas públicas, nomeadamente quando a Comissão examina uma operação à luz das disposições supracitadas dos artigos 92º do Tratado e 61º do Acordo. É, por conseguinte, conveniente estabelecer, numa base caso a caso, se uma determinada transacção entre um Estado-membro e uma empresa pública constitui uma transacção comercial normal ou se inclui, total ou parcialmente, elementos de auxílio.

Com vista a determinar se existe um auxílio estatal a Comissão deve tomar como base o princípio do investidor numa economia de mercado. Segundo este princípio, uma contribuição não constitui um auxílio estatal sempre que se trate de uma nova contribuição de capital em condições susceptíveis de serem aceites por um investidor privado no contexto das condições normais de uma economia de mercado (1). O Tribunal precisou que « se o comportamento de investidor privado, ao qual deve ser comparada a intervenção do investidor público que prossegue objectivos de política económica, não é necessariamente o do investidor normal que investe capitais com vista à sua rentabilização a mais ou menos curto prazo, deve, pelo menos, ser o de um *holding* privado ou de um grupo

(1) Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 92º e 93º do Tratado às aquisições de participações públicas, Boletim das Comunidades Europeias nº 9-1984; Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, processos apensos 296 e 318/82, Países Baixos e Leewarder Papierwarenfabriek BV contra Comissão, CJ 1985, p. 809, ponto 17, p. 823.

privado de empresas que prosseguem uma política estrutural, global ou sectorial e orientado por perspectivas de rentabilidade a mais longo prazo » (1).

No caso em apreço, devem ser tomadas em consideração quatro transacções ou operações distintas, ou seja, as garantias de empréstimos, o cancelamento da dívida, a conversão da dívida em capital e a injecção de capital em três parcelas.

No que respeita, em primeiro lugar, às garantias de empréstimo, a Comissão informou os Estados-membros, por ofício de 5 de Abril de 1989, dos critérios que tencionava adoptar para o exame das garantias de Estado (2). Considera assim que « todas as garantias concedidas pelo Estado directamente ou por intermédio de instituições financeiras delegadas pelo Estado são abrangidas pelo nº 1 do artigo 92º do Tratado CE. Qualquer caso de concessão de garantias de Estado deve ser notificado em conformidade com o nº 3 do artigo 93º do Tratado CE, quer se trate da aplicação de um regime geral de garantias existente ou de uma medida específica ».

Decorre deste princípio que as garantias de empréstimo concedidas à OA constituem auxílios abrangidos pelo âmbito de aplicação do nº 1 do artigo 92º do Tratado. O mesmo acontece com as novas garantias de empréstimo que o Estado grego tenciona conceder à OA, antes de 1998 e até um limite de 378 milhões de dólares dos Estados Unidos, no âmbito do plano de reestruturação e de recapitalização da companhia tal como resulta das observações enviadas à Comissão pelas autoridades gregas em 16 de Maio de 1994.

A Comissão precisou igualmente que se propunha examinar apenas os regimes que instauram garantias e não todos os casos de aplicação dos mesmos, excepto quando se tratar de uma garantia concedida fora do âmbito de um regime (3).

No que respeita ao caso em apreço, as garantias concedidas pelo Estado grego, entre 1986 e 1993, aos empréstimos da OA, não se incluíam num regime geral. Com efeito, o supracitado artigo 6º da lei de 26 de Junho de 1975 apenas concede ao Estado a possibilidade de garantir empréstimos ou qualquer outra obrigação contraída pela companhia. Nestas condições, as autoridades helénicas deveriam ter notificado à Comissão, juntamente com todas as informações necessárias, cada uma das garantias de que a OA beneficiou. Ao abster-se de o fazer em tempo útil, o Estado grego não cumpriu as obrigações que lhe incumbem a título do nº 3 do artigo 93º do Tratado. Segundo a Comissão, os auxílios em questão foram por conseguinte concedidos ilegalmente, o mesmo tendo acontecido com as garantias concedidas a partir de 5 de Abril de 1989.

A Comissão considera que, de uma forma geral, o auxílio decorrente de uma garantia de empréstimo é igual à diferença entre a taxa de juro numa situação normal de mercado e a taxa de juro efectivamente obtida graças à garantia. No caso da OA, no entanto, o Estado grego utilizou plenamente as suas possibilidades de concessão de garantias entre 1986 e 1993, tendo garantido, de forma indiscriminada, todos os novos empréstimos contraídos pela transportadora. Nos relatórios anuais da mesma encontra-se expressamente indicado que todas as instituições de crédito solicitam a garantia do Estado grego antes de concederem empréstimos à OA. Tal atitude explica-se facilmente pela enormidade dos riscos incorridos já que, desde 1990, o endividamento representava três vezes o valor contabilístico do activo.

Daí que, no contexto desta grave situação financeira, nenhuma instituição de crédito aceite emprestar dinheiro à OA, mesmo a juros muito elevados, sem a garantia do Estado, equivalendo assim as garantias concedidas pelo Estado grego a um auxílio operacional. Neste caso, verifica-se que o montante do auxílio é igual ao montante dos empréstimos que constituem, com efeito, subvenções dissimuladas.

No que respeita, em seguida, ao cancelamento da dívida da OA até um montante de 427 mil milhões de dracmas gregas em 1994, é igualmente óbvio o carácter de auxílio desta operação. Através desta operação, o Estado grego toma a cargo, até ao limite deste montante, o reembolso de uma parte dos empréstimos da companhia no quadro das garantias acima analisadas. Esta operação unilateral e sem contrapartidas alegadas equivale a uma subvenção de um mesmo montante. Tendo em conta a situação da companhia acima descrita, as somas foram desembolsadas pelo Estado grego a fundo perdido. Nenhum investidor privado teria procedido a uma operação idêntica que, por conseguinte, constitui um auxílio. Este auxílio acrescenta-se ao auxílio resultante das garantias de empréstimos anteriormente examinadas uma vez que apenas concretiza o carácter de subvenções dissimuladas que apresentam os empréstimos garantidos.

A conversão em capital, até um limite de 64 mil milhões de dracmas gregas em 1994, das dívidas contraídas pela OA corresponde a uma contribuição de capital de um mesmo montante. A natureza deste investimento deverá ser examinada tendo em conta o princípio do investidor em economia de mercado. Ora, as dificuldades financeiras inextricáveis da OA, cuja situação se continua a degradar, aliadas à não rentabilidade estrutural da companhia, não deixam quaisquer dúvidas quanto à ausência de perspectivas de rentabilidade dos capitais investidos independentemente do prazo fixado para o seu reembolso. Esta contribuição de capital não tem como objectivo, tal como a concessão de garantias e o cancelamento de uma parte da dívida, senão assegurar a sobrevivência da companhia nacional. Trata-se, por conseguinte, de um auxílio.

(1) Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, processo 305/89, Itália contra Comissão, CJ 1991, p. I-1603, ponto 20, p. 1640.
(2) Referência SG(89) D/4328.
(3) Carta da Comissão aos Estados-membros SG(89) D/12772, de 12. 10. 1989.

Esta mesma abordagem é válida no que respeita à injecção da capital de 54 mil milhões de dracmas gregas efectuada em três parcelas no decurso de 1995 (19 mil milhões), 1996 (23 mil milhões) e 1997 (12 mil milhões).

As diferentes categorias de auxílios acima analisados, concedidos directamente pelo Estado grego, afectam as trocas entre os Estados-membros já que são concedidos a uma empresa cuja actividade de transporte, que, por natureza, está intimamente associada às trocas comerciais, abrange o conjunto do mercado comum. Para além disso, falseiam a concorrência no interior desse mercado já que são atribuídos a uma única empresa em situação de concorrência com as outras companhias comunitárias na maior parte da sua rede europeia, especialmente desde a entrada em vigor do terceiro pacote de liberalização dos transportes aéreos em 1 de Janeiro de 1993. Trata-se, por conseguinte, de auxílios na acepção do nº 1 do artigo 92º do Tratado e do nº 1 do artigo 61º do Acordo, ponto que, aliás, não é contestado pelo Governo grego. É, consequentemente, necessário examinar a sua eventual compatibilidade à luz dos nºs 2 e 3 do artigo 92º do Tratado e dos nºs 2 e 3 do artigo 61º do Acordo.

VII.

As disposições do nº 2 do artigo 92º do Tratado e do nº 2 do artigo 61º do Acordo não são aplicáveis aos auxílios em causa na medida em que não se trata de auxílios de carácter social concedidos a consumidores individuais, de auxílios destinados a remediar danos causados por calamidades naturais ou quaisquer outros acontecimentos extraordinários, ou de auxílios concedidos à economia de certas regiões alemãs.

O nº 3 do artigo 92º do Tratado e o nº 3 do artigo 61º do Acordo apresentam uma lista dos auxílios considerados compatíveis com o mercado comum. Tal compatibilidade deve ser apreciada no contexto da Comunidade e não de um único Estado-membro. As derrogações previstas no nº 3 do artigo 92º do Tratado e no nº 3 do artigo 61º do Acordo aplicam-se exclusivamente aos casos em que a Comissão verifica que, na ausência do auxílio em causa, as forças do mercado não teriam sido suficientes para persuadir o futuro beneficiário do auxílio a agir de forma a contribuir para a prossecussão de um dos objectivos de tais derrogações.

Com vista a salvaguardar o bom funcionamento do mercado comum e tendo em conta os princípios da alínea g) do artigo 3º do Tratado, as derrogações aos princípios instituídos pelo nº 1 do artigo 92º, tal como definidos no nº 3 do artigo 92º, devem ser objecto de uma interpretação estrita aquando do exame de um regime de auxílio ou de qualquer medida individual.

O nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado e o nº 3, alíneas a) e c), do artigo 61º do Acordo prevêem derrogações em favor dos auxílios destinados a promover ou a facilitar o desenvolvimento de certas regiões. As autoridades helénicas fizeram referência a essas disposições no seu ofício de 16 de Maio de 1994. Invocaram o baixo nível de desenvolvimento económico da Grécia no território comunitário e igualmente o papel vital que a OA desempenha em favor da economia do país. A Comissão, todavia, não poderia aceitar a argumentação apresentada pelo Governo grego no caso em questão. Com efeito, muito embora a Grécia possa, na sua totalidade, ser abrangida pelo âmbito de aplicação do nº 3, alínea a), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea a), do artigo 61º do Acordo, os auxílios que são objecto da presente decisão, tanto as garantias de empréstimo como os diferentes elementos de recapitalização, não fazem parte de um regime geral de que beneficiariam todas as companhias que exploram rotas aéreas entre a Grécia e o resto do mundo ou ainda todas as companhias aéreas estabelecidas ou registadas na Grécia. Trata-se, pelo contrário, de medidas *ad hoc* em benefício apenas da OA e que visam unicamente garantir a sua sobrevivência, sem qualquer ligação com um regime de auxílios regionais.

Estas medidas tão-pouco visam promover a realização de um projecto importante de interesse europeu comum, tal como previsto pelo nº 3, alínea b), do artigo 92º do Tratado e pelo nº 3, alínea b), do artigo 61º do Acordo. Por outro lado, na sua notificação de 16 de Julho de 1993, as autoridades gregas invocaram as disposições desta mesma alínea b) relativas aos auxílios destinados a remediar uma perturbação grave da economia de um Estado-membro.

É conveniente recordar que estas últimas disposições estão na base da decisão da Comissão de 31 de Julho de 1991 relativa ao Estado grego e à privatização de 208 empresas pertencentes à Organização para a Reconstrução das Empresas e aos diferentes bancos públicos, bem como a certas companhias e organizações públicas ditas « DEKO ». A Comissão havia na altura decidido não levantar objecções a este programa de privatização, dado que os dados económicos da Grécia demonstravam a existência de uma perturbação grave da sua economia. Esta decisão de 31 de Julho de 1991 reservava, no entanto, expressamente o caso da OA e recordava, no que se refere a esta última, o princípio de uma notificação prévia. Como foi já referido, os auxílios em causa visam, antes de mais, evitar a falência da companhia. Dizem respeito a uma única empresa e não poderiam ter como objectivo nem como efeito remediar uma perturbação grave da economia grega. Também as disposições do nº 3, alínea b), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea b), do artigo 61º do Acordo são inaplicáveis no caso em apreço.

No que respeita à derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tradado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo, relativa aos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas, a Comissão pode considerar um auxílio à reestruturação de uma empresa como compatível com o mercado comum se o mesmo responder a um certo número de critérios (1). Esses critérios devem ser examinados à luz dos dois princípios enunciados pelas mesmas disposições : o auxílio deve, do ponto de vista da Comissão, ser necessário ao desenvolvimento de certas actividades e não deve alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum (2).

Estes elementos foram interpretados no contexto sectorial da aviação civil pelo memorando nº 2 (3) que refere que a Comissão pode, em certos casos, considerar como compatível com o disposto no artigo 92º um auxílio concedido a uma companhia aérea a braços com graves dificuldades financeiras, desde que sejam preenchidas determinadas condições :

a) O auxílio deve fazer parte de um programa, aprovado pela Comissão, destinado a restabelecer o equilíbrio da companhia aérea de forma a que a mesma possa, dentro de um prazo razoável, torna-se rentável sem receber outros auxílios ;

b) Os auxílios devem ser concedidos em completa transparência e devem poder ser verificados ;

c) O auxílio em questão não deve transferir as dificuldades deste Estado-membro para o resto da Comunidade.

Tendo em conta a intensificação da concorrência em virtude da liberalização progressiva dos transportes aéreos resultante do terceiro pacote de medidas, a Comissão deve adoptar uma rigorosa política de controlo dos auxílios estatais integrando as perspectivas oferecidas pela liberalização de modo a evitar a emergência de efeitos contrários ao interesse comum.

No seu ofício enviado à Comissão em 16 de Maio de 1994, o Governo grego invocou as disposições do nº 3, alíneas a) e c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alíneas a) e c), do artigo 61º do Acordo com vista a beneficiar de uma derrogação para os auxílios em causa. Invocou, a este respeito, que no caso em apreço se encontravam satisfeitas as três supracitadas condições.

É conveniente verificar ponto por ponto o respeito dessas condições no que diz respeito, nomeadamente, à totalidade dos elementos de facto resumidos nas partes I a V precedentes.

No que diz respeito, em primeiro lugar, à capacidade do programa de recapitalização e de reestruturação previsto para assegurar, dentro de um prazo razoável, a viabilidade da OA no contexto de uma liberalização reforçada, é necessário, antes de mais, examinar a adequação do auxílio às necessidades financeiras da companhia. Em finais de 1993, o balanço da OA apresentava um valor de capitais próprios negativo em 375 mil milhões de dracmas gregas, equilibrando um valor de activo de 192 mil milhões (sem considerar o *leasing)* com montantes de endividamento e de provisões respectivos de 510 e 57 mil milhões. Este importante desequilíbrio na estrutura do balanço agravou-se ainda durante o primeiro semestre de 1994. Todavia, o cancelamento da dívida até um limite de 427 mil milhões de dracmas gregas, associada ao aumento de capital de 64 mil milhões resultante da conversão da dívida, tem como efeito melhorar a estrutura do balanço a partir de finais de 1994. Nessa data, o activo da OA, de 187 mil milhões de dracmas gregas (sem considerar o *leasing)* deveria ser contrabalançado por capitais próprios, por provisões e por um endividamento de montantes respectivos de 40, 66 e 101 mil milhões de dracmas gregas. A rácio do endividamento sobre os fundos próprios situar-se-á, deste modo, em 2,5 em finais de 1994, ou seja, um valor que permanece ainda superior ao que é considerado actualmente como aceitável para uma companhia aérea. As três injecções de capital previstas no programa apresentado à Comissão e igualmente as outras medidas do programa deveriam, todavia, reduzir o valor desta rácio para 0,78 em finais de 1997. Com base nestes valores, a recapitalização proposta parece ser suficiente e não excessiva, tendo em conta a dimensão da empresa e a sua situação específica na periferia da União.

A redução bastante acentuada do endividamento prevista pelo plano terá igualmente como efeito reduzir os encargos financeiros da OA para limites razoáveis : de 136 mil milhões de dracmas gregas em 1993, os custos financeiros deveriam passar para 74 mil milhões em 1994 e para 3 mil milhões em 1995, ou seja, 1,3 % do volume de negócios nesta última data. Por outro lado, de acordo com o plano apresentado, o resultado de exploração da OA melhorará substancialmente de 1993 até 1997 graças às reduções dos custos previstas nomeadamente em matéria salarial e à supressão de encargos de serviços públicos ainda superiores, segundo parece, a 5 mil milhões de dracmas gregas em 1993. Em relação a esta questão da redução dos custos e igualmente do montante da recapitalização necessário, o Governo grego teve em conta as dúvidas formuladas pela Comissão no seu ofício de abertura do processo. O resultado de exploração deveria deste modo passar de − 13 mil milhões em 1993 para + 17 mil milhões de dracmas gregas a partir de 1995. Este último valor não parece, de modo nenhum, inviável se forem efectivamente aplicadas as diferentes medidas de redução dos custos da OA. Com efeito, é conveniente recordar que o resultado da exploração da OA, que depende da capacidade da companhia produzir excedentes de exploração independentemente das fontes de financiamento, melhorou ligeiramente entre 1990 e 1993 apesar de ter permanecido negativo durante este período.

Verifica-se igualmente no plano enviado à Comissão que os benefícios que se passará de novo a obter a partir de 1995 se traduzirão numa capacidade de autofinanciamento reforçada. Esta, somada às parcelas de aumento de capital e às novas possibilidades de endividamento em 1997, deveria simultaneamente satisfazer as necessidades em fundos de maneio e o financiamento de investimentos indispensáveis à actividade da companhia a longo prazo.

(1) Oitavo relatório sobre a política de concorrência, ponto 176.
(2) Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 17 de Setembro de 1980 no processo 730/79, Philip Morris contra Comissão, CJ 1980, p. 2671.
(3) COM(84) 72 final, de 15. 3. 1984.

Além disso, parecem razoáveis as hipóteses de crescimento do tráfego e das receitas em que se baseiam as projecções financeiras. O crescimento anual de tráfego considerado para a OA no programa enviado à Comissão é inferior à média estimada para o sector durante o período de 1994-1997. A redução igualmente prevista do cupão médio *(yield)* tem em conta simultaneamente modificações de comportamento da clientela observadas desde a guerra do Golfo e o aumento da concorrência, especialmente na Europa, no sequência das medidas de liberalização. Os compromissos assumidos pelas autoridades helénicas a este respeito relativos a uma correcta aplicação do terceiro pacote aéreo parecem testemunhar a determinação do Governo grego de colocar a OA num verdadeiro ambiente concorrencial. De igual modo, os compromissos relativos tanto à ausência de qualquer novo auxílio como à gestão e ao estatuto da OA, a qual passará a constituir uma empresa sujeita ao direito comum ao mesmo título que as outras companhias comunitárias, sem previlégios nem obrigações especiais. A Comissão considera, aliás, que os compromissos relativos à revogação do artigo 6º da lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1975, à adopção de um estatuto fiscal de direito comum e ao cumprimento das convenções que ligam a OA aos Estados grego com as disposições do terceiro pacote aéreo, devem ser satisfeitas o mais rapidamente possível e, de qualquer modo, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1994. Além disso, as garantias de empréstimo subsistentes até à extinção das dívidas correspondentes em 2004 e as novas garantias a conceder até 31 de Dezembro de 1997 até um montante de empréstimos de 378 milhões de dólares dos Estados Unidos deverão respeitar as condições que constam do ofício da Comissão aos Estados-membros datado de 5 de Abril de 1989 [1]. Pelo contrário, qualquer manutenção de situações protegidas levaria a duvidar da viabilidade da empresa e igualmente da credibilidade do plano de recuperação, no contexto internacional da concorrência reforçada e no novo quadro de abertura dos mercados que prevalece no seio do EEE. Neste contexto, é conveniente tomar nota do compromisso do Governo helénico, assumido no seu ofício de 13 de Julho de 1994, de não manter, para além de 30 de Junho de 1998, a derrogação da aplicação do Regulamento (CEE) nº 2408/92 de que beneficiam os aeroportos das ilhas gregas.

Por fim, tendo em conta o processo na sua posse, a Comissão considera que o plano de recapitalização e de reestruturação da OA pode permitir à companhia gerar uma actividade duradouramente rentável no prazo de três anos sem receber outros auxílios.

No que diz respeito, em segundo lugar, à transparência e às possibilidades de controlo do auxílio, a Comissão é de parecer que esta segunda condição é igualmente respeitada no caso em apreço. É conveniente, antes do mais, salientar que o Governo grego forneceu à Comissão a quase totalidade das informações que a Comissão tinha solicitado a fim de se encontrar em condições de se pronunciar sobre este processo com pleno conhecimento de causa. As dúvidas manifestadas sobre este ponto pela Comissão por ocasião da abertura do processo podem, deste modo, ser desfeitas nos termos e condições da presente decisão. Diversas questões levantadas pelos Estados-membros e pelas partes interessadas na sequência de abertura do processo foram, por outro lado, objecto de discussões entre as autoridades gregas e a Comissão.

Além disso, os compromissos assumidos pelas autoridades helénicas no que diz respeito ao acompanhamento do plano apresentado à Comissão asseguram possibilidades de verificação e de controlo satisfatórias : o Governo grego adoptará todas as medidas necessárias a uma boa aplicação do plano ; apresentará à Comissão, respectivamente antes de Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997, dois relatórios a este respeito ; a Comissão solicitará eventualmente a um consultor independente que proceda à verificação desta aplicação, especialmente antes do pagamento das duas últimas parcelas de aumento de capital ; por fim, as autoridades gregas não procederão aos aumentos de capital previstos em 1995, 1996 e 1997 no caso dos objectivos do plano não terem sido atingidos.

No que diz respeito, em terceiro lugar, à transferência das dificuldades da OA para os seus concorrentes comunitários, verifica-se do que foi anteriormente referido que o programa de recapitalização previsto surge não só como necessário como também suficiente sem ser excessivo. Não conduzirá a uma « sobrecapitalização » da companhia susceptível de conferir um acesso privilegiado ao mercado de capitais ou de lhe permitir evitar qualquer restrição em matéria de endividamento. O programa visa simplesmente colocar a OA ao nível dos seus concorrentes sem lhe conferir uma vantagem particular em termos de estrutura de balanço.

É conveniente acrescentar que, desde 1992, o tráfego aéreo registou de novo na Europa taxas de progressão elevadas e que as perspectivas parecem igualmente favoráveis para os próximos anos. Este contexto geral de novo crescimento apenas poderá atenuar os efeitos negativos sobre a concorrência dos auxílios atribuídos à OA. Mais particularmente, o plano não deveria, no caso em apreço, traduzir-se por um aumento da actividade da OA em detrimento de outras companhias comunitárias, uma vez que a taxa de crescimento adoptada para a companhia ao mercado interno do EEE ao longo do período abrangido pelo programa é inferior à progressão estimada do tráfego global no mesmo mercado. De igual modo, o plano apresentado à Comissão não prevê um aumento significativo da frota da OA antes de 1998 mas, pelo contrário, o fim da exploração de diversos aparelhos e a simples substituição dos aviões mais antigos da companhia, em breve afectados pelas medidas da Directiva 92/14/CEE, relativa ao ruído dos aparelhos, por aeronaves de capacidade mais reduzida [2].

[1] Ver nota 2 p. 31.

[2] JO nº L 76 de 23. 3. 1992, p. 22.

De qualquer modo, as autoridades gregas assumiram o compromisso de que nas duas rotas Atenas-Londres e Estocolmo nos quais surgiram riscos particulares, a OA não poderá adoptar um comportamento de « price leader ». A Comissão considera que a renúncia a um comportamento de « price leader » implica que a OA não proporá tarifas inferiores às propostas pelos seus concorrentes nas rotas em questão, tomando nomeadamente em consideração a natureza dos serviços e as condições e restrições associadas às tarifas individuais. As autoridades helénicas comprometeram-se igualmente a que a OA se absterá de adquirir, graças ao auxílio, uma participação em qualquer transportadora aérea da Comunidade. Comprometeram-se ainda a que o crescimento do número de lugares oferecidos anualmente pela OA no interior do EEE seria, de 1994 a 1997, proporcional ao do mercado. A Comissão considera que este último compromisso deverá ser cumprido do modo seguinte em conformidade com a política aplicada pela Comissão em matéria de auxílios às transportadoras aéreas. Antes do mais, é conveniente salientar que o eventual crescimento do número de lugares oferecidos pela OA deve ser pelo menos igual ao do conjunto do mercado, a fim de evitar qualquer expansão da companhia em detrimento dos seus concorrentes comunitários em virtude dos auxílios recebidos. É, em seguida, necessário adoptar como período de referência o ano de 1993 no decurso do qual o auxílio foi notificado à Comissão e em relação ao qual a Comissão possui dados completos e fiáveis. Por fim, numa preocupação de limitar os riscos de transferência de capacidade de uma rota para outras susceptíveis de falsear a concorrência, é necessário definir o mercado em questão como o das rotas regulares exploradas pela OA no interior do EEE, incluindo os voos suplementares ou sazonais, excluindo, todavia, as rotas regulares entre a Grécia continental e as ilhas gregas que representam um volume elevado de lugares oferecidos e nas quais a OA não se encontra em concorrência com qualquer outra transportadora comunitária. No mercado do EEE assim definido, o número de lugares oferecidos pela OA elevava-se a 3 518 778 em 1993.

Por outro lado, a Comissão assegurou-se de que a concessão dos auxílios em causa, que garante a sobrevivência da OA e provoca através desta o prosseguimento de uma parte das suas actividades de forma monopolística, não constituirá um obstáculo à abertura dos mercados e ao desenvolvimento da concorrência no interior do EEE, especialmente em relação às companhias que não a OA registadas na Grécia, o que seria contrário ao interesse comum nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e do nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo. Deste modo, os efeitos negativos dos auxílios em questão sobre a concorrência não poderão ser ampliados pela manutenção de situações privilegiadas ou protegidas em contradição, nomeadamente, com as medidas de liberalização do terceiro pacote aéreo. A este respeito, é conveniente recordar as garantias fornecidas pelas autoridades gregas quanto a uma correcta aplicação da regulamentação comunitária em matéria de concessão de COA e de licenças de exploração e quanto à ausência de discriminação em matéria de acesso às instalações aeroportuárias. Inserem-se igualmente nesta linha os compromissos assumidos pelo Governo grego enumerados no ponto V supra no que diz respeito à aplicação de outras disposições do terceiro pacote aéreo, sobretudo as respeitantes ao Regulamento (CEE) nº 2408/92 relativo ao acesso ao mercado, supressão do monopólio de designação em benefício da OA e abertura à concorrência das rotas para as ilhas gregas o mais tardar até 1 de Julho de 1998. No que diz respeito à aplicação do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, a Comissão recorda que este artigo não pode ser invocado para manter uma situação de monopólio em rotas que não eram exploradas antes de 1 de Janeiro de 1993 ou que não eram exploradas de forma contínua depois dessa data. Excluem-se, em especial, do domínio de aplicação do artigo 5º as rotas com carácter sazonal.

Por fim, no que se refere ao interesse comum, a Comissão considera que a recapitalização e a reestruturação da OA contribuirá para o desenvolvimento da actividade dos transportes aéreos numa região fragmentada e periférica da Comunidade da qual constitui uma das partes menos desenvolvidas.

VIII.

Tendo em conta tudo o que precede, os auxílios concedidos pelo Governo grego à OA sob a forma de garantias de empréstimo, cancelamento de dívida, conversão da dívida em capital e injecções de capital, que acompanham o programa de reestruturação da companhia, poderiam beneficiar da derrogação prevista no nº 3, alínea c), do artigo 92º do Tratado e no nº 3, alínea c), do artigo 61º do Acordo, desde que fossem satisfeitas diversas condições que garantem que os auxílios em questão não afectarão as trocas comerciais de um modo contrário ao interesse comum.

No que diz respeito à assistência em escala nos aeroportos gregos, a Comissão toma nota das garantias das autoridades helénicas nos termos das quais é autorizada a auto-assistência em todas as suas componentes nestes aeroportos (1), sem que isso prejudique as acções comunitárias em curso,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Os auxílios para a reestruturação da OA, atribuídos sob a forma de:

— garantias de empréstimos concedidas até ao presente à companhia em aplicação do artigo 6º da Lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1975,

(1) Ver Decisão 94/118/CE da Comissão, relativa à concessão pela Irlanda de um auxílio ao grupo Aer Lingus (JO nº L 54 de 25. 2. 1994, p. 30).

— novas garantias de empréstimo até um limite de 378 milhões de dólares dos Estados Unidos relativas a empréstimos a contrair até 31 de Dezembro de 1997 para a aquisição de novos aparelhos,

— um cancelamento da dívida da companhia até um limite de 427 mil milhões de dracmas gregas,

— uma conversão da dívida da companhia em capital num montante de 64 mil milhões de dracmas gregas,

— uma injecção de capital de 54 mil milhões de dracmas gregas em três parcelas respectivas de 19, 23 e 12 mil milhões em 1995, 1996 e 1997,

são considerados como compatíveis com o mercado comum nos termos do nº 3, alínea c), do artigo 92º na condição de o Estado grego :

a) Respeitar os seus compromissos de revogar, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1994, o artigo 6º da Lei grega nº 96, de 26 de Junho de 1965, que permite ao Esatdo grego conceder garantias aos empréstimos contraídos pela Olympic Airways ;

b) Respeitar os seus compromisos de se abster de intervir futuramente na gestão da OA para além do limite estrito do seu estatuto de accionário ;

c) Respeitar os seus compromissos de atribuir à OA, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1994, um estatuto fiscal de sociedade anónima comparável ao das empresas gregas de direito comum, isentando, todavia, a OA de eventuais impostos susceptíveis de afectar as operações de recapitalização da empresa prevista pelo plano de recapitalização e de reestruturação da companhia comunicado à Comissão (adiante designado plano) ;

d) Respeitar os seus compromissos de, a curto prazo, tornar as convenções celebradas entre o Estado grego e a OA conformes com as disposições do terceiro pacote aéreo o mais tardar até 31 de Dezembro de 1994 ;

e) Respeitar os seus compromissos de não conceder futuramente qualquer tipo de auxílio à OA em conformidade com o direito comunitário ;

f) Respeitar os seus compromissos de proceder à adopção imediata da legislação necessária a uma aplicação eficaz do plano em matéria salarial, social e financeira ;

g) Respeitar os seus compromissos de aceitar que a Comissão solicite, se for caso disso, a um consultor independente, escolhido pela Comissão de comum acordo com o Governo grego, que verifique os principais resultados decorrentes do plano e igualmente a aplicação das presentes condições associadas à aprovação do auxílio ;

h) Respeitar os seus compromissos, por um lado, de apresentar anualmente à Comissão, pelo menos quatro semanas antes do pagamento de cada parcela de aumento de capital previsto para Janeiro de 1996 e Janeiro de 1997, um relatório sobre a aplicação do plano a fim de permitir à Comissão formular comentários e, por outro aldo, adiar por quatro semanas a data de pagamento destas parcelas de aumento de capital no caso da Comissão decidir submeter o relatório em questão à apreciação de um consultor independente ;

i) Respeitar os seus compromissos de não 1996 aos aumentos de capital previstos para 1995, 1996 e 1997 no caso dos objectivos do plano, tal como são explicitados no ponto IV da presente decisão, não terem sido atingidos no decurso dos exercícios precedentes ;

j) Respeitar os seus compromissos de velar por que a OA se abstenha de adquirir, graças ao auxílio, uma participação em qualquer outra transportadora aérea do EEE ;

k) Respeitar os seus compromissos de melhorar o procedimento de registo de aeronaves ou de concessão de um COA em benefício das companhias que não a OA registadas na Grécia, o que implica, especialmente, a ausência de prazos excessivos ou o recurso a procedimentos complexos ou injustificáveis ;

l) Respeitar os seus compromissos de se conformar com os princípios de interpretação da aplicação do nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho e as condições entre o procedimento de autorização do Conselho e as disposições de outros regulamentos do terceiro pacote e do Regulamento (CEE) nº 95/93 do Conselho, tal como constam do documento que lhes foi enviado pelos serviços da Comissão em francês em 18 de Novembro de 1993 e em grego em 26 de Janeiro de 1994 ;

m) Respeitar os seus compromissos de responder por escrito, dentro de prazos razoáveis, aos pedidos de registo de aeronaves, certificados de transportadoras aéreas ou de licenças de exploração formulados por companhias comunitárias, nomeadamente pelas companhias registadas na Grécia para além da OA ;

n) Respeitar os seus compromissos de não sujeitar o exercício dos direitos de tráfego concedidos à companhias comunitárias para além das registadas na Grécia à condição do depósito de garantias para o repatriamento dos passageiros ;

o) Respeitar os seus compromissos de aceitar o princípio de que outras companhias para além da OA sejam autorizadas a assegurar rotas entre a Grécia e os Estados não pertencentes ao EEE, o que implica consequentemente alterar as convenções celebradas entre o Estado grego e a OA, e proceder, na sua sequência, às designações ou às multi-designações apenas com base nos méritos próprios a cada pedido ;

p) Respeitar os seus compromissos de velar por que a OA não assuma, no período de 1994 até 1997 inclusive, um papel de liderança no estabelecimento das tarifas *(price leader)* nas rotas regulares Atenas-Estocolmo e Atenas-Londres (ponto VII) ;

q) Respeitar os seus compromissos nos termos dos quais a derrogação à aplicação do Regulamento (CEE) nº 2408/92 de que beneficiam os aeroportos das ilhas gregas em aplicação do nº 4 do artigo 1º deste regulamento, terminará em 30 de Junho de 1998, o que implica que seja suprimida, o mais tardar nesta data, a concessão exclusiva à OA do serviço regular dessas ilhas;

r) Respeitar a definição do sreviço aéreo não regular tal como decorre indirectamente das disposições do Regulamento (CEE) nº 2408/92; nem impor, em especial aos serviços não regulares, qualquer restrição tal como a proibição do « seat only » nos trajectos ida e volta, a proibição do transporte do frete ou de correio e exigência de uma duração mínima de estada;

s) Velar por que, durante todo o período abrangido pelo plano, o número de lugares oferecidos pela OA nos voos regulares no Espaço Económico Europeu, incluindo os voos suplementares ou sazonais mas fora das rotas entre a Grécia continental e as ilhas, não seja superior ao que a OA ofereceu neste mercado do EEE durante 1993 (3 518 778), tendo, todavia, em conta um eventual aumento proporcional ao aumento do mercado em questão;

t) Velar por que as garantias dos empréstimos subsistentes atribuídos à OA e igualmente as novas garantias a conceder o mais tardar até 31 de Dezembro de 1997, expressamente previstos até um limite de 368 milhões de dólares dos Estados Unidos, respeitem as condições que constam da carta dirigida pela Comissão aos Estados-membros em 5 de Abril de 1989;

u) Não manter, em conformidade com o artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, qualquer exclusividade em benefício da OA nas rotas regulares internas na Grécia continental que não fossem exploradas pela OA antes de 1 de Janeiro de 1993, ou que não tenham sido exploradas de forma contínua pela OA depois desta data, nomeadamente aquelas cuja exploração apresenta um carácter sazonal.

Artigo 2º

Os compromissos e condições referidos no artigo 1º dizem respeito tanto à Olympic Airways como à sua filial Olympic Aviation.

Artigo 3º

A República Helénica é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 7 de Outubro de 1994.

Pela Comissão

Marcelino OREJA

Membro da Comissão