

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Οκτωβρίου 1994

σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγεί το ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(94/696/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 93 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού έταξε στα ενδιαφερόμενα μέρη προθεσμία, σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερομένων άρθρων, για να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων αυτών,

Εκτιμώντας ότι:

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

I

Η ανώνυμος εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία ιδρύθηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση το 1956 και το 1975 εξαγοράστηκε από το ελληνικό Δημόσιο, στο οποίο ανήκει από τότε το σύνολο των μετοχών. Η μεταβίβαση αυτή απετέλεσε το αντικείμενο του ελληνικού νόμου αριθ. 96 της 26ης Ιουνίου 1975.

Ήδη από την ίδρυσή της, η Ολυμπιακή Αεροπορία (στο εξής ΟΑ) θεωρήθηκε ως ο ελληνικός εθνικός αερομεταφορέας. Κατά συνέπεια, της επεβλήθησαν διάφορες υποχρεώσεις και επιβαρύνσεις, οι οποίες αποσκοπούν ιδιαίτερα σε καλή εξυπηρέτηση του συνόλου της ελληνικής επικράτειας και στην ύπαρξη αεροπορικών συνδέσεων με τις κυριότερες ελληνικές κοινότητες στον κόσμο. Ως αντισταθμιστικό αντάλλαγμα για τις υποχρεώσεις αυτές, παραχωρήθηκε μονοπώλιο στην ΟΑ όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφορών, εδάφους και συντήρησης. Αν και οι δραστηριότητες

δημόσιας υπηρεσίας, που έχουν ανατεθεί στην ΟΑ, επαναπροσδιορίστηκαν το 1981, το 1982 και το 1990, τα μονοπώλια υπέρ της εταιρείας καταργήθηκαν εν μέρει με το προεδρικό διάταγμα αριθ. 276 της 17ης Ιουνίου 1991, εξαιρουμένων, εντούτοις, των υπηρεσιών εδάφους και των άλλων τακτικών αεροπορικών γραμμών πλην των ενδοκοινοτικών γραμμών.

Η ΟΑ επί του παρόντος αποτελεί σαφώς τον κυριότερο αερομεταφορέα στην Ελλάδα. Η εταιρεία απασχολεί 11 520 άτομα, ενώ ο κύκλος εργασιών της κατά το 1992 και το 1993 ανήλθε, αντιστοίχως, στα 182,5 και στα 202 δισεκατομμύρια δραχμές (662 και 708 εκατομμύρια Ecu). Αν συνυπολογισθεί και η θυγατρική της εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (Olympic Aviation), η οποία εκμεταλλεύεται τις δευτερεύουσες σημασίας γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας, ο στόλος της ΟΑ απαρτίζεται από 55 αεροσκάφη (34 της ίδιας της ΟΑ και 21 ελικοστροβιλοκινητήρια αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας) και από 3 ελικόπτερα. Ο μέσος όρος ηλικίας των 34 αεροπλάνων της ΟΑ υπερβαίνει τα ένδεκα έτη και συγκαταλέγεται στους υψηλότερους μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Αντιθέτως, ο στόλος της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας είναι πολύ νεώτερος.

Η μεταφορά επιβατών αντιπροσωπεύει το 75 % και πλέον του κύκλου εργασιών της ΟΑ και αποτελεί, συνεπώς, με μεγάλη διαφορά, την κύρια δραστηριότητα της εταιρείας. Ακολουθούν οι υπηρεσίες εδάφους (handling) (13 % του κύκλου εργασιών), η μεταφορά του φορτίου (3 %), η μεταφορά ταχυδρομείου (1 %) και οι υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών. Το δίκτυο της ΟΑ περιλαμβάνει 75 περίπου προορισμούς σε ολόκληρο τον κόσμο, εκ των οποίων 33 στην Ελλάδα. Το εσωτερικό δίκτυο παρουσιάζει μεγάλη πληρότητα, δεδομένου ότι συμπεριλαμβάνει όλα τα σημαντικά ελληνικά νησιά. Η ΟΑ εκτελεί πτήσεις από την Ελλάδα προς τις περισσότερες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Επίσης, εκτελεί αρκετά δρομολόγια προς τη Μέση Ανατολή,

καθημερινό δρομολόγιο προς τη Βόρεια Αμερική (με κομβικό σημείο τη Νέα Υόρκη), ένα δρομολόγιο προς την Άπω Ανατολή (Μπανγκόκ, Τόκιο, Σίδνεϋ), καθώς και ένα δρομολόγιο προς τη Νότια Αφρική μέσω Ναϊρόμπι. Ανά γεωγραφική περιφέρεια, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας προέρχεται κυρίως από τους προορισμούς στην Ελλάδα (41 %)· ακολουθεί η υπόλοιπη Ευρώπη (33 %), η Ασία (12 %) και η Βόρεια Αμερική (9 %).

Για τα δεδομένα της Κοινότητας, η ΟΑ κατατάσσεται στους σχετικά μετρίου μεγέθους εθνικούς αερομεταφορείς. Από την άποψη του κύκλου εργασιών, η ΟΑ έχει ανάλογες επιδόσεις με τις ευρωπαϊκές εταιρείες Sabena, TAP, Finnair, και Austrian Airlines.

Το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ΟΑ έναντι των υπολοίπων κοινοτικών αερομεταφορέων έγκειται στο χαμηλό ύψος ορισμένων από τις δαπάνες εκμετάλλευσης, ανά μονάδα, της εταιρείας. Ειδικότερα, η αναλογία των εξόδων ανά εργαζόμενο, ανά προσφερόμενη θέση/χιλιόμετρο ή ανά προσφερόμενο τόνο/χιλιόμετρο είναι η μικρότερη μεταξύ των κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών. Εντούτοις, η ΟΑ δεν κατάφερε να αξιοποιήσει το συγκεκριμένο πλεονέκτημα, εξαιτίας της χαμηλής της παραγωγικότητας και των περιορισμένων της εσόδων ανά μονάδα. Συγκεκριμένα, το ποσοστό πληρότητας των αεροσκαφών της ΟΑ ήταν 60 % το 1992, από 68,9 % το 1989, ενώ το 1991 το ποσοστό αυτό ήταν το δεύτερο χαμηλότερο μεταξύ των εθνικών αερομεταφορέων στις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, μετά την Austrian Airlines. Η ΟΑ προσέφερε κατά το 1992, το 21 % του συνόλου των διαθεσίμων θέσεων στις διεθνείς γραμμές από και προς την Ελλάδα, αλλά στις ίδιες γραμμές μετέφερε μόνον το 15,5 % της εξυπηρετούμενης κίνησης. Το ποσοστό αυτό περιορίστηκε σε 13 % το 1993. Η διεθνής κίνηση της ΟΑ μειώθηκε, εξάλλου, κατά 4,7 % μεταξύ 1990 και 1992. Η εταιρεία έχει απωλέσει μερίδια αγοράς στις κυριότερες ευρωπαϊκές γραμμές από και προς την Αθήνα. Τη στιγμή που το 90 % των επιβατών που φθάνουν στην Ελλάδα ή αναχωρούν από αυτήν προέρχεται από την Ευρώπη ή ταξιδεύει προς αυτήν, το μερίδιο της αγοράς που κατέχει η ΟΑ στην κίνηση μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Ευρώπης μειώθηκε από 27,6 % το 1988 σε 22,7 % το 1992. Πάντως, είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι στην αγορά αεροπορικών πτήσεων προς ή από την Ελλάδα κυριαρχεί η εποχιακή κίνηση αναψυχής: οι ναυλωμένες πτήσεις αντιπροσωπεύουν το 66 % της κίνησης επιβατών μεταξύ της Ελλάδας και του υπολοίπου κόσμου. Η ΟΑ, όμως, είναι σχεδόν απύσχα από την αγορά ναυλωμένων πτήσεων.

Αφετέρου, η αναλογία εκμετάλλευσης ανά εργαζόμενο της ΟΑ είναι η χαμηλότερη μεταξύ των σημαντικότερων κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών. Από μια σύγκριση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές εταιρείες προκύπτει επίσης ότι η παραγωγικότητα των συντελεστών παραγωγής της ΟΑ είναι χαμηλή, ιδιαίτερα από την άποψη των προσφερομένων θέσεων/χιλιομέτρων ανά εργαζόμενο, καθώς και των επιβατών/χιλιομέτρων ανά εργαζόμενο.

Τελικά, ο συνολικός αριθμός μεταφερομένων επιβατών για την ΟΑ μειώθηκε από 6 660 000 το 1988 σε 6 135 000 το 1990 και σε 5 466 000 το 1992. Η εμφάνιση της πτωτικής αυτής τάσης, η οποία προηγήθηκε της διεθνούς κρίσης που έπληξε τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στα τέλη του 1990, αποδεικνύει τις δυσκολίες που αφορούν αυτή καθεαυτή την

ΟΑ. Σύμφωνα με τις ίδιες τις ελληνικές αρχές, οι εν λόγω δυσκολίες παρουσιάστηκαν από το 1986 και αποδίδονται σε σφάλματα διαχείρισης, στην έλλειψη συστήματος εσωτερικού ελέγχου, στην επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς οικονομικό αντιστάθμισμα και σε ανεπάρκεια των κεφαλαίων της εταιρείας.

Επί χρηματοοικονομικού επιπέδου, από τη μελέτη της κατάστασης της ΟΑ, προκύπτει ότι η διάρθρωση του ισολογισμού της εταιρείας χαρακτηρίζεται από ανισορροπία: στα τέλη του 1992, η συνολική αξία του ενεργητικού υπολογιζόταν σε 155 δισεκατομμύρια δραχμές (562 εκατομμύρια Ecu), ενώ τα χρέη ανέρχονταν σε 444 δισεκατομμύρια δραχμές (1,610 δισεκατομμύρια Ecu), εκ των οποίων τα 165 δισεκατομμύρια δραχμές αφορούν μακροπρόθεσμα χρέη. Υπό τις συνθήκες αυτές, η ισοσκελιστή του ισολογισμού επετεύχθη με την εγγραφή αρνητικού ποσού για τα ίδια κεφάλαια ύψους 288 δισεκατομμυρίων δραχμών (1,045 δισεκατομμυρίων Ecu). Αυτή η χρηματοοικονομική κατάσταση είναι η χειρότερη μεταξύ των άλλων κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών αναλόγου μεγέθους. Επιπλέον, επιδεινώνεται ταχέως, λόγω των σημαντικών ζημιών και του αυξανόμενου ύψους των χρηματοοικονομικών εξόδων. Πράγματι, η κατάσταση αυτή οφείλεται στις σταθερές ζημιές της εταιρείας. Ο λογαριασμός εκμετάλλευσης της ΟΑ είναι ελλειμματικός εδώ και αρκετά χρόνια. Ειδικότερα, το αρνητικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης ανερχόταν σε ποσοστό, αντιστοίχως, 10,95 %, 16,66 %, 11,28 % και 6,44 % του κύκλου εργασιών κατά τα έτη 1990, 1991, 1992 και 1993. Το αποτέλεσμα χρήσεως διαμορφώθηκε σε ακόμη περισσότερο αρνητικά επίπεδα, και συγκεκριμένα σε 22,85 %, 23,59 %, 33,24 % και 66,83 % του κύκλου εργασιών, για τα ίδια έτη 1990, 1991, 1992 και 1993, αντιστοίχως.

Εάν δεν τεθεί σε εφαρμογή κάποιο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου ή αναδιοργάνωσης, οι πιθανότητες να βελτιωθεί η κατάσταση είναι ανύπαρκτες, λόγω του μεγέθους των χρηματοοικονομικών εξόδων. Τα εν λόγω έξοδα, σε σχέση με το ύψος του χρέους, ανέρχονταν αντιστοίχως σε 40 και 136 δισεκατομμύρια δραχμές περίπου, κατά το 1992 και το 1993, δηλαδή σε ποσοστό 22 % και 67 % του κύκλου εργασιών. Στην πραγματικότητα, η ΟΑ επιδιώκει χάρη στις εγγυήσεις που παρέχει το ελληνικό Δημόσιο για τα συναπτόμενα από αυτήν δάνεια, οι οποίες της επιτρέπουν να εξευρίσκει τους απαραίτητους για τη λειτουργία της πόρους. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα που απορρέουν από το δανεισμό αυτό έρχονται να προστεθούν στο διαρθρωτικό έλλειμμα εκμετάλλευσης της εταιρείας, με αποτέλεσμα να σημειώνονται σημαντικές ζημιές· η κάλυψη αυτών των τελευταίων προϋποθέτει, κατ' ανάγκην, την προσφυγή στη σύναψη νέων δανείων με την εγγύηση του κράτους.

Πάντως, η πρόσφατη και προφανώς θεαματική επιδείνωση που προκύπτει από τα προαναφερθέντα αριθμητικά στοιχεία (αποτελέσματα χρήσεως, ύψος του χρέους, χρηματοοικονομικά έξοδα) είναι κάπως τεχνητή, αφού οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους τόκους υπερημερίας που επιβάλλει το ελληνικό Δημόσιο στην εταιρεία. Οι τόκοι αυτοί προστίθεται εκθετικά στα χρέη.

Σε αυτή ακριβώς τη δυσχερή και λεπτή χρηματοοικονομική κατάσταση, εκλήθη η Επιτροπή να εξετάσει, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 92 της συνθήκης και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ), τις διάφορες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν ή προβλέπεται να χορηγηθούν στην ΟΑ από το ελληνικό κράτος.

II

Με επιστολή της 14ης Ιουλίου 1992, η οποία καταχωρήθηκε στις 16 Ιουλίου 1992, η ελληνική κυβέρνηση κατέθεσε στην Επιτροπή, μετά από σχετικό αίτημα της τελευταίας, κοινοποίηση περί των εγγυήσεων που έχει παράσχει για δάνεια συναφθέντα από την ΟΑ κατά την περίοδο 1986-1992. Η παροχή των εν λόγω εγγυήσεων προβλέπεται από το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 96/1975 σχετικά με την απόκτηση των μετοχών της ΟΑ από το ελληνικό κράτος. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η ΟΑ, η οποία αποτελεί από ιδρύσεώς της επιχείρηση κοινής ωφελείας, δύναται να συνομολογεί δάνεια, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό, ενώ το Δημόσιο διαθέτει πλήρη ελευθερία παροχής εγγύησης σε σχέση με τα δάνεια αυτά, αναπροσαρμογής ή αποπληρωμής τους· το ίδιο ισχύει, γενικότερα, για κάθε συμβατική υποχρέωση που αναλαμβάνει η ΟΑ. Πράγματι, κατά τις ελληνικές αρχές, το κράτος παρέχει εγγύηση για το σύνολο των δανείων που συνομολογεί η ΟΑ, είτε πρόκειται για δάνεια σε εθνικό νόμισμα, είτε πρόκειται για δάνεια σε συνάλλαγμα. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη ότι η εν λόγω κοινοποίηση κατετέθη καθυστερημένα και ότι αναφέρεται σε μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοσθεί, καταχώρισε το σχετικό φάκελο στις 8 Δεκεμβρίου 1992 ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση με τον αριθμό NN 133/92.

Εν συνέχεια, με επιστολή της 16ης Ιουλίου 1993, η οποία καταχωρήθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής στις 2 Αυγούστου 1993, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 93 της συνθήκης, πρόγραμμα εξυγίανσης και αναδιοργάνωσης της ΟΑ. Στην επιστολή κοινοποίησης του προγράμματος, οι ελληνικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να συνεκτιμήσει τα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας, καθώς και το νησιωτικό χαρακτήρα της. Υποστήριξαν επίσης ότι η επίμαχη ενίσχυση δύναται να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης, δεδομένου ότι αποσκοπεί στην άρση σοβαρής διαταραχής της ελληνικής οικονομίας. Η υπόθεση καταχωρίστηκε με τον αριθμό N 514/93.

Το πρόγραμμα που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή τον Ιούλιο του 1993 καταρτίστηκε από τις ελληνικές αρχές και από τη διοίκηση της εταιρείας κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 1993, με τη βοήθεια της εταιρείας ελεγκτών Coopers & Lybrand και της εταιρείας συμβούλων Anmark, υπό το συντονισμό της αμερικανικής τράπεζας Bear Sterns. Η εταιρεία Coopers & Lybrand ανέλαβε, ειδικότερα, να επανακαταρτίσει τα λογιστικά στοιχεία της επιχείρησης για τα έτη 1990, 1991 και 1992 με βάση τις λογιστικές μεθόδους που γίνονται ευρέως δεκτές διεθνώς. Όσο για τη συμβολή της εταιρείας Anmark, η οποία ειδικεύεται σε θέματα πολιτικής αεροπορίας, αυτή συνίσταται στην εκπόνηση μελέτης που απετέλεσε και τη βάση για τη διαμόρφωση των μέτρων που προβλέπονται στο πρόγραμμα. Για το σκοπό αυτό, καταρτίστηκαν προβολές των χρηματοοικονομικών μεγεθών μέχρι το έτος 1997.

Κατά την άποψη των ελληνικών αρχών, το πρόγραμμα που κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993 εκτιμάται ότι θα επιτρέψει την εξυγίανση εντός πενταετίας της εταιρείας, ώστε να καταστεί βιώσιμη μέσα στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της Κοινότητας. Το πρόγραμμα αποτελείται από ένα χρηματο-

οικονομικό σκέλος και από ένα σκέλος διαχείρισης («turn-around program»).

Το χρηματοοικονομικό σκέλος του προγράμματος προβλέπει την αναδιάρθρωση του παθητικού της επιχείρησης, η οποία κρίνεται αναγκαία, αν ληφθούν υπόψη οι τρέχουσες χρηματοοικονομικές δυσχέρειες τις οποίες αντιμετωπίζει η εταιρεία και οι οποίες αναλύονται ανωτέρω. Το σκέλος αυτό περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- μείωση του χρέους της ΟΑ κατά 326 δισεκατομμύρια δραχμές (1,182 δισεκατομμύρια Ecu), η οποία θα επιτευχθεί: αφενός, με τη διαγραφή χρεών της ΟΑ, ύψους 200 δισεκατομμυρίων δραχμών (725 εκατομμύρια Ecu), για τα οποία έχει παράσχει εγγύηση το ελληνικό Δημόσιο, αφετέρου, με τη μετατροπή ενός μέρους του χρέους, ύψους 126 δισεκατομμυρίων δραχμών (457 εκατομμυρίων Ecu), που υπέχει η εταιρεία έναντι τριών κρατικών φορέων, και συγκεκριμένα έναντι του Δημοσίου, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των κρατικών διυλιστηρίων,
- εισφορά κεφαλαίων από το ελληνικό Δημόσιο, ύψους 26,6 δισεκατομμυρίων δραχμών (96 εκατομμυρίων Ecu), κατά την περίοδο 1993-1995,
- την αντικατάσταση, εντός της επόμενης τετραετίας, της εγγύησης που έχει παράσχει το Δημόσιο για μακροπρόθεσμα χρέη της ΟΑ, ύψους 15 δισεκατομμυρίων δραχμών (54 εκατομμυρίων Ecu),
- παροχή νέας εγγύησης από πλευράς Δημοσίου, ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών (232 εκατομμύρια Ecu), ώστε να διευκολυνθεί η απόκτηση επτά νέων αεροσκαφών εντός της επόμενης πενταετίας,
- την ανάληψη από πλευράς Δημοσίου της υποχρέωσης να καταβάλει αυτό τα ποσά που ενδέχεται να απαιτήσουν από την ΟΑ δανειστές της (άνευ περαιτέρω διευκρινίσεων).

Η διασφάλιση της επιτυχίας και της διάρκειας των αποτελεσμάτων της χρηματοοικονομικής αναδιάρθρωσης της ΟΑ προϋποθέτει ότι θα εφαρμοστεί, εκ παραλλήλου, μια δέσμη μέτρων διαχείρισης. Πρόκειται για το δεύτερο σκέλος του προγράμματος, το οποίο αποσκοπεί κυρίως στην αποκατάσταση του δυναμισμού της επιχείρησης που περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- μείωση του προσωπικού της εταιρείας, με ρυθμό 300 εργαζομένους ετησίως, η οποία θα επιτευχθεί μέσω της φυσιολογικής αποχώρησης προσωπικού,
- αναδιάταξη του δικτύου της εταιρείας, με απόδοση μεγαλύτερης έμφασης στις ευρωπαϊκές γραμμές,
- ορθολογικότερη εκμετάλλευση και εκσυγχρονισμό του στόλου, μέσω της προσωρινής μείωσης του αριθμού των αεροσκαφών, της εκχώρησης παλαιών αεροσκαφών και της αγοράς νέων μικρότερων αεροσκαφών μεσαίων αποστάσεων,
- στρατηγική σύναψης συμμαχιών με άλλους αερομεταφορείς της Βόρειας Αμερικής, της Ευρώπης, της Ασίας και της Μέσης Ανατολής, προκειμένου να αντληθούν οφέλη από τη διασύνδεση των σχετικών δικτύων,

- νέα προσέγγιση στον τομέα του μάρκετινγκ, η οποία θα περιλαμβάνει καλύτερη κατάτμηση των αγορών, προβολή της εικόνας και των υπηρεσιών της ΟΑ και ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων (πωλήσεις),
- αναδιάταξη των ωραρίων εκτέλεσης των πτήσεων, ώστε να βελτιωθούν οι ανταποκρίσεις και να ικανοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό οι προσδοκίες των πελατών,
- πολιτική κατάρτισης του προσωπικού, η οποία θα συνοδεύεται από την ανάπτυξη επιχειρηματικού πνεύματος και την εσωτερική αναδιοργάνωση της εταιρείας, με άξονα την ανάθεση ευθυνών για την τόνωση του ενδιαφέροντος του προσωπικού («strategic business units»),
- εσωτερική αναδιοργάνωση της εταιρείας, με σκοπό την καλύτερη κυκλοφορία των πληροφοριών, τη βελτίωση των διαδικασιών ελέγχου και της διαμόρφωσης του επιχειρηματικού πνεύματος της εταιρείας κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις της αγοράς.

Παρ' όλα αυτά, το κοινοποιηθέν πρόγραμμα δεν θεωρήθηκε ικανό, υπό τη μορφή που είχε, να επιτρέψει στην Επιτροπή να λάβει θέση επί του θέματος, εν γνώσει των πραγμάτων.

Κατά πρώτον, ήταν σκόπιμο να διατεθούν ακριβή δεδομένα για το έτος 1993. Πέραν αυτού, ήταν αναγκαία η συγκέντρωση πολύ περισσότερων στοιχείων σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού των αποτελεσμάτων που προβλέπονταν για την περίοδο 1993-1997. Είναι γεγονός ότι τα έγγραφα που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή δεν περιείχαν καμία διευκρινιστική πληροφορία, ούτε σχετικά με τις υποθέσεις επί των οποίων στηρίζονται οι χρηματοοικονομικές προβολές για την προαναφερθείσα περίοδο, ούτε σχετικά με τις χρηματοοικονομικές συνέπειες των διαφόρων προβλεπόμενων ενεργειών, ιδιαίτερα όσον αφορά το κόστος και την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς. Το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης είχε τη μορφή ενός αλού καταλόγου μέτρων, χωρίς να παρέχονται στοιχεία, για κάθε επιμέρους μέτρο, αναφορικά με το κόστος του, το χρονοδιάγραμμα και τις ακριβείς λεπτομέρειες εφαρμογής του, καθώς και την επίδρασή του στα μελλοντικά αποτελέσματα της επιχείρησης, τα οποία παρουσιάζονται μόνο στη γενική τους μορφή.

Εξίσου ελλιπής ήταν, όμως, η κοινοποίηση και σε ό,τι αφορά τη μέθοδο με την οποία είχαν υπολογισθεί τα υποτιθέμενα διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας κατά την περίοδο 1975-1991, τα οποία αποδίδονται στην πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης. Επί του προκειμένου, οι ζημιές που προκλήθηκαν από τον έλεγχο των τιμών και την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μη κερδοφόρα δρομολόγια υπολογίστηκαν σε 375 δισεκατομμύρια δραχμές (1,360 δισεκατομμύρια Ecu)· επίσης, προβλήθηκε το επιχείρημα ότι η ανεπάρκεια των κεφαλαίων της εταιρείας, συνεπεία της μη τήρησης από πλευράς ελληνικού Δημοσίου της υποχρέωσης που είχε να αναλάβει το 1981 να συνεισφέρει το ποσό των 68 δισεκατομμυρίων δραχμών (247 εκατομμυρίων Ecu) στα ίδια κεφάλαια της ΟΑ, ευθύνεται από μόνη της για ζημιές που υπολογίζονται στο ποσό των 34 έως 72 δισεκατομμυρίων δραχμών (123 έως 261 εκατομμυρίων Ecu).

Η Επιτροπή είχε επίσης εκφράσει την επιθυμία να της παρασχεθούν λεπτομερέστερα στοιχεία όσον αφορά τη θέση της

ΟΑ στις κυριότερες αγορές ή συνδέσεις στις οποίες δραστηριοποιήθηκε η εταιρεία, και ιδιαίτερα όσον αφορά την εξέλιξη των μεριδίων αγοράς που της αναλογούσαν και των σχετικών συντελεστών περιθωρίου· η κατάρτιση των ανωτέρω στοιχείων προϋποθέτει την εφαρμογή, από την εταιρεία, συστήματος αναλυτικής λογιστικής. Προκειμένου περί της εσωτερικής αγοράς της Ελλάδας, ήταν απαραίτητη η κατάρτιση ενός πίνακα, από τον οποίο θα προέκυπταν με σαφήνεια οι συνθήκες ανταγωνισμού στην εν λόγω αγορά, καθώς και η πορεία της εφαρμογής των κανονισμών που έχει θεσπίσει η Κοινότητα για την απελευθέρωση του τομέα. Οι διαπιστούμενες ελλείψεις αφορούσαν το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων. Από την άποψη αυτή, ήταν απαραίτητο να υποβληθεί στην Επιτροπή κατάλογος του συνόλου των επιδοτήσεων που ήταν δυνατό να λάβει η ΟΑ για την εκτέλεση δρομολογίων σε ορισμένες εσωτερικές πτήσεις· επίσης, έπρεπε να παρασχεθούν στοιχεία για το ποσό καθεμίας από τις επιδοτήσεις αυτές, καθώς και για τη μέθοδο υπολογισμού τους.

Τέλος, οι ελληνικές αρχές δεν είχαν παράσχει παρά ελάχιστα πληροφορίες σχετικά με το ισχύον και το μελλοντικό καθεστώς της ΟΑ, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά το φορολογικό και κοινωνικό καθεστώς που διέπει τη λειτουργία της, καθώς και σχετικά με τις ειδικές υποχρεώσεις στις οποίες θα υπόκειται πάντοτε λόγω της ιδιότητάς της ως δημόσιας επιχείρησης.

Κρίνοντας ανεπαρκή τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή ζήτησε από τις ελληνικές αρχές να της διαβιβάσουν συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τα διάφορα προαναφερθέντα σημεία· η αίτηση υπεβλήθη στα γαλλικά, στις 16 Αυγούστου 1993, και εν συνεχεία στα ελληνικά, στις 23 Αυγούστου του ίδιου έτους. Αφού οι ελληνικές αρχές δεν απάντησαν στην εν λόγω αίτηση για πληροφοριακά στοιχεία, η Επιτροπή απεφάσισε, στις 10 Μαρτίου 1994, να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 της συνθήκης. Η έναρξη της διαδικασίας αφορούσε τόσο τις εγγυήσεις δανείων υπέρ της ΟΑ, όσο και το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και αναδιοργάνωσης που κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής, βάσει των οποίων αιτιολογείται η έναρξη της διαδικασίας, στηρίζονταν σε τρία κύρια στοιχεία: στην ανεπάρκεια πληροφοριών και έλλειψη διαφάνειας, στο χαμηλό βαθμό αξιοπιστίας του προγράμματος εξυγίανσης της εταιρείας, και τέλος, στους κινδύνους μεταβίβασης των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η ΟΑ στους κοινοτικούς ανταγωνιστές της, λαμβανομένων ιδιαίτερα υπόψη των προβλημάτων στα οποία προσκρούει η Ελλάδα όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων ελευθέρωσης της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές⁽¹⁾.

Με την επιστολή της 23ης Μαρτίου 1994, η Επιτροπή έφερε εις γνώση της ελληνικής κυβέρνησης την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία και της έθεσε προθεσμία για να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Η εν λόγω επιστολή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*⁽²⁾. Τα άλλα κράτη μέλη, καθώς και τα ενδιαφερόμενα μέρη, εκλήθησαν επίσης να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 93 παράγραφος 2 της συνθήκης.

⁽¹⁾ Κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου (ΕΕ αριθ. 240 της 24. 8. 1992, σσ. 1, 8 και 15).

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 94 της 31. 3. 1994, σ. 4.

III

Επί του θέματος αυτού υπέβαλαν παρατηρήσεις οι κυβερνήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου, της Νορβηγίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, διάφορες αεροπορικές εταιρείες, ανταγωνιστές της ΟΑ, και ιδιαίτερα οι εταιρείες SAS, South East European Airlines και British Airways, καθώς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η Abela Corporation και η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (Association des Compagnies Aériennes de la Communauté Européenne-ACE). Όλα τα ανωτέρω μέρη, πλην ενός, ενέκριναν την απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 2 και έδιξαν διάφορα ζητήματα, τα οποία άπτονται, εν μέρει, των αμφιβολιών που εκφράζονται στην απόφαση αυτή. Μόνον η εταιρεία Crédit Lyonnais/PK Airfinance ανέφερε ότι δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει την κατάσταση. Αντιθέτως, εξέφρασε τους φόβους της ότι ενδέχεται να μην της επιστραφεί το δάνειο, με την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου, το οποίο χορήγησε στο πλαίσιο συμφωνιών χρηματοδοτικής μίσθωσης που έχει συνάψει με την ΟΑ, σε περίπτωση που η Επιτροπή λάβει αρνητική απόφαση.

Στα σχόλιά τους, τα τέσσερα κράτη, που διετύπωσαν παρατηρήσεις, συμμερίζονται τις αμφιβολίες τις οποίες εξέφρασε η Επιτροπή κατά την έναρξη της διαδικασίας, συγκεκριμένα σχετικά με την ανεπάρκεια του προγράμματος εξυγίανσης, την έλλειψη πληροφοριών και διαφάνειας, καθώς και τη μετακίνηση δυσκολιών στους ανταγωνιστές. Επιμένουν, ιδιαίτερα, επί των αρνητικών επιπτώσεων που πρόκειται να έχει η ενίσχυση στον ανταγωνισμό εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, προπάντων έναντι των μικρών ιδιωτικών εταιρειών. Η Νορβηγία ζητά η ενίσχυση αυτή να είναι η τελευταία που χορηγείται στην ΟΑ. Επικαλείται, επίσης, τον κίνδυνο που υπάρχει να διατηρηθούν πλεονάζουσα ικανότητα ή οικονομικά ασύμφοροι ναύλοι. Το Ηνωμένο Βασίλειο επιθυμεί να αναλάβει δέσμευση η ελληνική κυβέρνηση να μην επεμβαίνει στο μέλλον στις υποθέσεις της ΟΑ. Επιπλέον, κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, οι συμπληρωματικές πληροφορίες που ενδέχεται να διαβιβαστούν στην Επιτροπή από τις ελληνικές αρχές, θα πρέπει να κοινοποιηθούν στα μέλη του ΕΟΧ και στα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου όλοι αυτοί να είναι σε θέση να διατυπώσουν νέες παρατηρήσεις εν πλήρη γνώσει των πραγμάτων.

Όλα αυτά τα σημεία συγκαταλέγονται, ομοίως, μεταξύ των σχολίων που διατύπωσαν οι κοινοτικές εταιρείες, ανταγωνιστές, της ΟΑ, και η ACE. Εξάλλου, οι εν λόγω εταιρείες αναπτύσσουν συγκεκριμένα τα ακόλουθα στοιχεία:

- όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους (holding), το μονοπώλιο της ΟΑ σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια, εκτός των χωριστών υπηρεσιών εδάφους (self-holding) που επιτρέπονται, καταλήγει σε παροχή υπηρεσιών με υψηλή τιμή και μέτρια ποιότητα. Με την ενίσχυση θα επιτραπεί στην ΟΑ να συνεχίσει να κάνει κατάχρηση της κατάστασης αυτής εις βάρος των κοινοτικών ανταγωνιστών της. Κατά συνέπεια, όλες οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες που διατύπωσαν παρατηρήσεις ζητούν την κατάργηση του μονοπωλίου αυτού,
- όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, η ενίσχυση θα επιτρέψει στην ΟΑ, εάν δεν ληφθεί κανένα προληπτικό μέτρο, να συνεχίσει να προτείνει ναύλους που δεν καλύπτουν το κόστος της, ιδιαίτερα στις γραμμές Αθήνα-Στοκχόλμη και Αθήνα-Λονδίνο, ή να διατηρήσει την παρούσα κατάσταση πλεονάζουσας ικανότητας, λαμβάνοντας υπόψη, ιδίως, το χαμηλό της συντελεστή

πληρότητας. Επομένως, συνιστάται αυστηρή επιτήρηση των ναύλων και περιορισμός της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας της ΟΑ, ακόμη και η κατάργηση μη κερδοφόρων γραμμών ή δρομολογίων και η εκχώρηση ορισμένων στοιχείων του ενεργητικού,

- οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης θα είναι ακόμη μεγαλύτερες, επειδή οι ελληνικές αρχές δεν εφάρμοσαν ορθά την τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές και επειδή η ΟΑ απολαμβάνει ακόμη το προνόμιο του μονοπωλίου ανάθεσης εκμετάλλευσης στο εσωτερικό της Ελλάδας. Βάσει αυτού, οι ελληνικές αρχές επιβάλλουν διάφορους περιορισμούς στους κοινοτικούς αερομεταφορείς που εκτελούν μη τακτικές πτήσεις στα ελληνικά νησιά, καθώς και στους μεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκδοθείσα στην Ελλάδα και επιθυμούν να εκτελούν μη τακτικά δρομολόγια στο εσωτερικό της Ελλάδας.

Αναφέρθηκαν επίσης τα ακόλουθα θέματα: το γεγονός ότι η ΟΑ καταλαμβάνει ιδιαίτερα εκτεταμένο χώρο των αερολιμενικών εγκαταστάσεων στα ελληνικά αεροδρόμια, ότι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των ελληνικών αερολιμένων ευνοεί ιδιαίτερα την ΟΑ, ότι οι ώρες λειτουργίας ορισμένων ελληνικών αεροδρομίων έχουν υπολογισθεί βάσει των αναγκών μόνον της ΟΑ, ότι υπάρχει έλλειψη διαφάνειας των εμμέσων επιδοτήσεων μεταξύ των κερδοφόρων δρομολογίων και των μη κερδοφόρων δρομολογίων (δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας) τα οποία εκμεταλλεύεται η ΟΑ.

Τέλος, σύμφωνα με την εταιρεία Abela, οι δυσκολίες στις συμβατικές υποχρεώσεις, τις οποίες αντιμετώπισε με την ΟΑ όσον αφορά τη διαχείριση της εταιρείας Olympic Catering, κοινή θυγατρική της ΟΑ και της Abela, αποτελούν χαρακτηριστικά ενός «μικρόκοσμου», που είναι αντιπροσωπευτικός της κατάστασης που επικρατεί στο εσωτερικό του ελληνικού εθνικού αερομεταφορέα.

Όλα τα ανωτέρω σχόλια διαβιβάστηκαν στην ελληνική κυβέρνηση.

IV

Με την επιστολή της 16ης Μαΐου 1994, οι ελληνικές αρχές διεβίβασαν στην Επιτροπή, αφενός, τις παρατηρήσεις τους κατόπιν της επιστολής που τους απεστάλη στις 23 του προηγούμενου Μαρτίου και, αφετέρου, τις απαντήσεις τους στις πληροφορίες που ζητήθηκαν τον Αύγουστο του 1993.

Από τις παρατηρήσεις που διατύπωσε η ελληνική κυβέρνηση, συνάγεται, ότι κατά τη διάρκεια των πρώτων μηνών του 1994, εκπονήθηκε από την εταιρεία Avmark συμπληρωματική μελέτη σχετικά με τις δυνατότητες εξυγίανσης της ΟΑ. Ενόψει των αποτελεσμάτων της μελέτης αυτής και για να ληφθούν υπόψη οι αμφιβολίες που προέβαλε η Επιτροπή στην επιστολή της για την έναρξη της διαδικασίας, οι ελληνικές αρχές συμπλήρωσαν το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και αναδιοργάνωσης της επιχείρησης, το οποίο κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993, ώστε να καλυφθούν οι ελλείψεις που επεσήμανε η Επιτροπή κατά την έναρξη της διαδικασίας.

Όσον αφορά το χρηματοοικονομικό σκέλος, το συνολικό ποσό της προτεινόμενης αναδιάρθρωσης κεφαλαίου ανέρχεται τώρα σε 545 δισεκατομμύρια δραχμές (1,915 δισεκατομμύρια Ecu) έναντι 352,6 δισεκατομμυρίων στο πρόγραμμα που κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993. Αυτό το συνολικό ποσό αναλύεται ως εξής:

- μείωση του χρέους της ΟΑ, μέσω εγγυήσεων του ελληνικού Δημοσίου, ύψους 427 δισεκατομμυρίων από το 1994, έναντι 200 δισεκατομμυρίων προηγουμένως,
- μετατροπή σε κεφάλαιο του χρέους που υπέχει η εταιρεία ύψους 64 δισεκατομμυρίων από το 1994, έναντι 126 δισεκατομμυρίων προηγουμένως,
- εισφορά κεφαλαίου, ύψους 54 δισεκατομμυρίων, σε τρεις δόσεις 19,23 και 12 δισεκατομμυρίων, αντιστοίχως, το 1995, το 1996 και το 1997, έναντι 26,6 δισεκατομμυρίων που προβλέπονταν προηγουμένως, ομοίως σε τρεις δόσεις, το 1993, το 1994 και το 1995.

Στην ανωτέρω αναδιάρθρωση κεφαλαίου προστίθενται οι εγγυήσεις που προτίθεται να χορηγήσει το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ, με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών κατά τα επόμενα έτη, συνολικού ποσού 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (322 εκατομμυρίων Ecu), έναντι 64 δισεκατομμυρίων δραχμών (232 εκατομμυρίων Ecu) προηγουμένως. Αντιθέτως, εγκαταλείπονται τα άλλα χρηματοοικονομικά μέτρα που περιείχε το κοινοποιηθέν τον Ιούλιο του 1993 πρόγραμμα, συγκεκριμένα η αντικατάσταση της εγγύησης που έχει παράσχει το Δημόσιο για μακροπρόθεσμα χρέη της ΟΑ, ύψους 15 δισεκατομμυρίων δραχμών και η ανάληψη από πλευράς Δημοσίου της υποχρέωσης να καταβάλει αυτό το ποσό που ενδέχεται να απαιτήσουν από την ΟΑ δανειστές της. Να σημειωθεί ότι οι σχετικές εγγυήσεις για τα εναπομένοντα χρέη κατόπιν της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου δεν καταργούνται, αλλά λήγουν σταδιακά, παράλληλα με την απόσβεση των χρεών, δηλαδή το αργότερο το 2004.

Η αύξηση της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου, που προβλέπεται τώρα σε σχέση με εκείνη που κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993, εξηγείται από το γεγονός ότι τα χρέη της ΟΑ αυξήθηκαν κατά 153 δισεκατομμύρια δραχμές κατά τη διάρκεια του 1993 και ανήλθαν από 356 σε 509 δισεκατομμύρια δραχμές. Εντούτοις, 82 % της εν λόγω ανόδου του ύψους των χρεών προέρχεται στην πραγματικότητα από τόκους υπερημερίας που επιβάλλει το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ, με επίσημο επιτόκιο περίπου 3 % μηνιαίως επί των ποσών που οφείλει η εταιρεία στους κρατικούς φορείς (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, κρατικά διυλιστήρια, κ.λπ.).

Όσον αφορά το διαχειριστικό σκέλος, τα προβλεπόμενα μέτρα στο πρόγραμμα που κοινοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1993 συμπληρώνονται με ενέργειες που στοχεύουν, κατά προτεραιότητα, στη μείωση των δαπανών της εταιρείας. Επ' αυτού, τα τρία κυριότερα στοιχεία είναι τα ακόλουθα:

- κατάργηση του δρομολογίου προς το Τόκιο και των άλλων δρομολογίων προς την Αμερική πλην Νέας Υόρκης. Αυτό συνεπάγεται την εκχώρηση ενός αεροσκάφους Boeing 747,
- λήξη της εκμετάλλευσης τεσσάρων αεροσκαφών A300,
- προπάντων, μείωση των δαπανών προσωπικού κατά 15 % το 1994 και κατά 30 % το 1995, χάρη στην ταυτόχρονη εφαρμογή τριών μέτρων: τροποποίηση των συνθηκών εργασίας (μείωση του χρόνου ανάπαυσης και διαφό-

ρων πλεονεκτημάτων που προσφέρονται στο προσωπικό)· πάγωμα των μισθών για δύο έτη· καθαρή μείωση του προσωπικού κατά 1 500 άτομα από το 1994 έως το 1997, εκ των οποίων 927 από το 1994.

Σε αυτούς τους παράγοντες μείωσης των δαπανών προστίθενται και άλλα μέτρα που άπτονται της αναδιοργάνωσης και της παραγωγικότητας της επιχείρησης, όπως μείωση του αριθμού των επιπέδων ιεραρχίας, η συγκέντρωση όλων των γραφείων της εταιρείας σε έναν ενιαίο χώρο, η ανάπτυξη της πληροφορικής για τις υπηρεσίες εδάφους και συντήρησης, η εισαγωγή του συστήματος πληροφορικής για κρατήσεις θέσεων (Hermes II) και διαχείρισης των αποκομμάτων εισιτηρίων («yield management»), μεγαλύτερη προσοχή στην πελατεία και στα πρακτορεία ταξιδίων, κ.λπ. Όσον αφορά το μέγεθος και τη σύνθεση του στόλου, δεν προβλέπεται ουδεμία επέκταση κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του προγράμματος· προβλέπεται μόνον ανανέωση ενός μέρους του στόλου με αεροσκάφη μεσαίων αποστάσεων, χωρίς να διευκρινίζεται ο τύπος, ούτε ο αριθμός αεροσκαφών. Να σημειωθεί ότι τα διάφορα μέτρα του προγράμματος εξυγίανσης αφορούν τόσο την ΟΑ, όσο και τη θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Η επιστολή, την οποία διεβίβασαν οι ελληνικές αρχές στην Επιτροπή στις 16 Μαΐου 1994, περιέχει εξάλλου τις απαντήσεις στα περισσότερα ερωτήματα που υπέβαλε η Επιτροπή στην αίτησή της για πληροφορίες, τον Αύγουστο του 1993. Η ελληνική κυβέρνηση παρουσίασε, συγκεκριμένα, τους λεπτομερείς ισολογισμούς και λογαριασμούς που προβλέπονται για τα έτη 1993 έως 1997, καθώς και τις υποθέσεις, δάσει των οποίων καταρτίσθηκαν οι προβολές αυτές. Το επιλεγέν σενάριο βασίζεται σε μια υπόθεση μέσης αύξησης της κίνησης της ΟΑ κατά 3 % ετησίως κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου 1993-1997, δηλαδή ρυθμό αύξησης κατώτερο από εκείνον που υπολογίζουν οι διεθνείς οργανισμοί ΑΕΑ και ΙΑΤΑ, μεταβλητό όμως σε συνάρτηση με τις περιοχές του κόσμου. Όσον αφορά τη μέση αξία του αποκόμματος εισιτηρίου («απόδοση») υπολογίζεται ότι θα μειωθεί κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΑΕΑ και λαμβανομένης υπόψη της υποτίμησης της δραχμής.

Το επιλεγέν σενάριο έχει καταρτισθεί πάνω στα πρότυπα ενός βασικού μοντέλου, στο οποίο έχουν ενσωματωθεί οι προηγούμενες υποθέσεις, η κατάργηση του δρομολογίου προς το Τόκιο και των άλλων δρομολογίων προς την Αμερική πλην της Νέας Υόρκης, καθώς και η λήξη της εκμετάλλευσης τεσσάρων A300. Με αυτά μόνον τα στοιχεία, το αποτέλεσμα της ΟΑ παραμένει αρνητικό καθόλη τη διάρκεια της περιόδου, παρόλη την επάνοδο σε ένα επίπεδο μετρίων χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων, λόγω της σημαντικότητας μείωσης του χρέους που είναι αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης κεφαλαίου. Εντούτοις, όταν στο βασικό μοντέλο προστεθούν τα μέτρα μείωσης των δαπανών προσωπικού και τα μέτρα βελτίωσης της παραγωγικότητας, το καθαρό αποτέλεσμα της εταιρείας καθίσταται θετικό από το 1995 και διαμορφώνεται σε 30 δισεκατομμύρια δραχμές προ φόρων το 1997, δηλαδή 10,8 % του προβλεπόμενου τότε κύκλου εργασιών.

Οι ελληνικές αρχές έδωσαν επίσης διευκρινίσεις όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο είναι δυνατόν να υπολογισθούν τα υποτιθέμενα διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας κατά το χρονικό διάστημα 1975-1991, τα οποία αποδίδονται στην πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης, σχετικά με τον έλεγχο των τιμών, την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανεπάρκεια των κεφαλαίων της επιχείρησης. Οι διευκρινίσεις αυτές επιτρέπουν, εξάλλου, να υπολογισθεί σε 5 δισεκατομμύρια δραχμές, από το 1991 έως το 1993, η ετήσια ζημία την οποία υπέστη η ΟΑ λόγω του περιορισμού των τιμών στις εσωτερικές ελληνικές γραμμές. Οι ζημίες που οφείλονται σε άλλες επιβαρύνσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (μεταφορά δημοσίων υπαλλήλων, προσωπικότητας, εκπροσώπων του τύπου) είναι δυνατόν να υπολογισθούν σε ποσό λίγο μικρότερο από 4 δισεκατομμύρια δραχμές ετησίως, το 1989 και το 1990, και μικρότερο από 2 δισεκατομμύρια ετησίως, από το 1991 και εφεξής.

Επιπλέον, οι ελληνικές αρχές γνωστοποίησαν μια επακριβή ανάλυση των αποτελεσμάτων της εταιρείας ανά προορισμό και ανά τύπο αεροσκάφους, η οποία είναι καρπός του συστήματος αναλυτικής λογιστικής που κατάρτισε η εταιρεία Avmark. Άλλες παρασχεθείσες πληροφορίες επιτρέπουν στην Επιτροπή να έχει γνώση της ανταγωνιστικής θέσης της ΟΑ στις διάφορες αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται, ιδιαίτερα στο εσωτερικό του ΕΟΧ και στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες αυτές, η ΟΑ συνεχίζει να εκτελεί όλα τα τακτικά εσωτερικά δρομολόγια στην Ελλάδα κατά μονοπωλιακό τρόπο, αλλά πρόσφατα εμφανίστηκαν διάφορες ελληνικές ανταγωνιστικές εταιρείες, των οποίων η δραστηριότητα παραμένει εντούτοις περιορισμένη προς το παρόν σε μη τακτικές πτήσεις. Επ' αυτού, οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι η ΟΑ δεν έλαβε ποτέ και δεν αναμένεται να λάβει ουδεμία επιδότηση για την εκμετάλλευση εσωτερικών ελληνικών γραμμών.

Εξάλλου, στα έγγραφα που διεβίβασε στην Επιτροπή στις 16 Μαΐου 1994, η ελληνική κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι οι παρασχεθείσες εγγυήσεις δανείου και η προβλεπόμενη αναδιάρθρωση κεφαλαίου είναι ενίσχυση, αλλά υποστηρίζει ότι, στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατόν να εφαρμοστούν οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης σχετικά με τις περιφερειακές ενισχύσεις. Επί του θέματος, προβάλλει τα ακόλουθα επιχειρήματα:

- ότι η Ελλάδα είναι η πτωχότερη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- ότι οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχει η ΟΑ είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία, λόγω της γεωγραφικής απομόνωσης της Ελλάδας, της σπουδαιότητας του τουρισμού, του ρόλου που διαδραματίζει η ελληνική κοινότητα στον κόσμο, των θέσεων απασχόλησης που προσφέρει η ΟΑ στην Ελλάδα και της αναγκαιότητας καλής εξυπηρέτησης των νησιών.

Η ελληνική κυβέρνηση σημειώνει, ομοίως, ότι τα επίμαχα μέτρα ενίσχυσης πληρούν τους όρους εξαίρεσης, που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) ιδίως στο βαθμό που:

- η αναδιάρθρωση κεφαλαίου αποτελεί μέρος ενός γενικού προγράμματος αναδιάρθρωσης, το οποίο θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα της επιχείρησης, ιδιαίτερα χάρη στην ελάφρυνση του θάρους των χρεών. Εκτός του πλαισίου του εν λόγω προγράμματος, δεν θα χορηγηθεί ουδε-

μία άλλη ενίσχυση ή εγγύηση στην ΟΑ, της οποίας η διαχείριση θα εκτελείται όπως για μια εμπορική επιχείρηση,

- η αναδιάρθρωση κεφαλαίου θα λάβει χώρα κατά διαφανή τρόπο, υπό την επιτήρηση ενός εξωτερικού ανεξαρτήτου συμβούλου,
- η αναδιάρθρωση κεφαλαίου δεν θα μετακινήσει τις δυσκολίες της ΟΑ στους ανταγωνιστές της, αφού η ΟΑ κατέχει μόνον το 13 % της συνολικής αγοράς τακτικών και μη τακτικών δρομολογίων από και προς την Ελλάδα και, σύμφωνα με τις προβολές της κίνησης της ΟΑ στο εσωτερικό του ΕΟΧ, δεν προβλέπεται ουδεμία αύξηση μεριδίων αγοράς.

Οι ελληνικές αρχές δηλώνουν, τέλος, στην επιστολή τους της 16ης Μαΐου 1994, ότι θεωρούν ως θέμα ζωτικής σημασίας για την επιτυχία του προγράμματος τη διατήρηση του παρόντος καθεστώτος υπηρεσιών εδάφους (holding) στα ελληνικά αεροδρόμια, δηλαδή του μονοπωλίου της ΟΑ, πλην επιτρεπομένων χωριστών υπηρεσιών εδάφους (self-holding). Αντιθέτως, θα συμμετάσχουν ενεργά στην προβλεπόμενη από την Επιτροπή διαδικασία αναδιάρθρωσης του τομέα. Εξάλλου, θα εφαρμόσουν εις το ακέραιο τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, υπό την επιφύλαξη όμως των προβλεπομένων εξαιρέσεων, οι οποίες αφορούν ιδίως τα ελληνικά νησιά.

V

Κατά τη διάρκεια διαφόρων συσκέψεων, που έλαβαν χώρα στις Βρυξέλλες κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του μηνός Ιουνίου 1994, με την Επιτροπή, οι ελληνικές αρχές εκλήθησαν να δώσουν περισσότερες διευκρινίσεις όσον αφορά τους όρους υπό τους οποίους εφαρμόζονται στην Ελλάδα οι κοινοτικοί κανονισμοί που αποτελούν την τρίτη δέσμη μέτρων για τις αεροπορικές μεταφορές. Ιδιαίτερα, προσέφεραν τη διαβεβαίωση ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων εφεξής εφαρμόζεται ορθά στην Ελλάδα, ιδιαίτερα ως προς την εντολή έκδοσης πιστοποιητικών αερομεταφορέα και αδειών εκμετάλλευσης, ανέφεραν ότι οι άδειες εκμετάλλευσης δεν περιορίζονται μόνον στο πεδίο των μη τακτικών δρομολογίων ή σε ορισμένα δρομολόγια, όπως επίσης ότι εφαρμόζονται ορθά οι διατάξεις που αφορούν τη διάρκεια ισχύος των αδειών αυτών. Σε ένα έγγραφο που εδόθη στην Επιτροπή στις 13 Ιουνίου 1994, αναπτύσσονται τα διάφορα αυτά σημεία και σημειώνεται ότι χορηγήθηκαν άδειες εκμετάλλευσης στους έλληνες ανταγωνιστές της ΟΑ, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

Προκειμένου περί του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η ελληνική κυβέρνηση ανέφερε ότι επί του παρόντος δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του άρθρου 4 του κανονισμού αυτού σχετικά με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αντιθέτως, η Επιτροπή δεν κατέστη δυνατό να επαληθεύσει πλήρως τους όρους εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 5 του ίδιου κανονισμού. Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 για τους ναύλους, οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι ναύλοι των τακτικών αεροπορικών γραμμών στο εσωτερικό της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων προς τα νησιά, είναι απολύτως ελεύθεροι από την 1η Ιανουαρίου 1994. Κατά το προαναφερθέν

έγγραφο, που εδόθη στην Επιτροπή στις 13 Ιουνίου 1994, έχει καταργηθεί η επιτροπή τιμών, η οποία ήταν επιφορτισμένη με την έγκριση των ναύλων στο εσωτερικό δίκτυο.

Κατά τη διάρκεια των συσκέψεων αυτών, συζητήθηκε επίσης το θέμα του καθεστώτος της ΟΑ. Σύμφωνα με την ελληνική κυβέρνηση, η ΟΑ διέπεται από καθεστώς κοινού δικαίου, συγκεκριμένα από κοινωνική, λογιστική και χρηματοοικονομική άποψη· πλην του καθεστώτος εγγυήσεων δανείου, το μόνο καθεστώς παρεκκλίσεων από το κοινό δίκαιο, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει προς όφελος της ΟΑ, αφορά φορολογικά θέματα (απαλλαγή από τη φορολογία των επιχειρήσεων, η οποία αντικαταστάθηκε από επιβολή φόρου επί του κύκλου εργασιών). Εξάλλου, κατά τις ελληνικές αρχές, δεν υφίσταται ουδεμία διακριτική μεταχείριση εις βάρος των εταιρειών πλην της ΟΑ, που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, όσον αφορά την πρόσβαση στα ελληνικά αεροδρόμια και τις αερολιμενικές εγκαταστάσεις. Επιπλέον, πάντοτε κατά τις εν λόγω αρχές, οι χωριστές υπηρεσίες εδάφους (self-holding) επιτρέπονται πλήρως, με όλες τις συνιστώσες τους, στα ελληνικά αεροδρόμια.

Κατά τα άλλα, στις 24 Ιουνίου 1994, η ελληνική κυβέρνηση απέστειλε στην Επιτροπή επιστολή, με την οποία ανέλαβε διάφορες δεσμεύσεις. Βάσει αυτής, οι ελληνικές αρχές δεσμεύθηκαν ως προς τα ακόλουθα:

α) όσον αφορά τη διαχείριση και το καθεστώς της ΟΑ:

- να καταργήσουν το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 96/1975, σύμφωνα με το οποίο επιτρέπεται στο ελληνικό Δημόσιο να παρέχει εγγυήσεις για δάνεια που συνάπτει η ΟΑ, υπό την επιφύλαξη πάντως των εγγυήσεων οι οποίες προβλέπονται ρητώς στο πρόγραμμα που διαδιδάστηκε στην Επιτροπή,
- να μην επεμβαίνουν πλέον στο μέλλον στην «επιχειρησιακή διοίκηση» της ΟΑ,
- να ευθυγραμμίσουν το φορολογικό καθεστώς της ΟΑ με το αντίστοιχο των ελληνικών επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα (ανώνυμος εταιρεία)· πάντως, η ελληνική κυβέρνηση προβλέπει την απαλλαγή της ΟΑ από τυχόν φόρους που ενδέχεται να επιβληθούν στις διαδικασίες αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της επιχείρησης, οι οποίες αποτελούν μέρος του προγράμματος αναδιάρθρωσης της εταιρείας,
- να προσαρμόσουν τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΟΑ, ώστε να ληφθούν υπόψη οι διατάξεις της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές,
- να μην χορηγήσουν πλέον ενισχύσεις στην ΟΑ, υπό οποιαδήποτε μορφή, κατά τη διάρκεια του προγράμματος αναδιάρθρωσης·

β) όσον αφορά την παρακολούθηση του προγράμματος που απεδέχθη η Επιτροπή:

- να λάβουν αμέσως τα κατάλληλα νομοθετικά μέτρα για την αποτελεσματική εφαρμογή του προγράμματος όσον αφορά μισθολογικά, κοινωνικά και χρηματοοικονομικά θέματα,
- να αποδεχθούν την ενδεχόμενη διεξαγωγή επαλήθευσης, εκ μέρους της Επιτροπής, των κυριότερων

αποτελεσμάτων που θα αποδώσει το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, καθώς και της εφαρμογής των όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενίσχυσης, από έναν ανεξάρτητο σύμβουλο που θα επιλεγεί κατόπιν κοινής συμφωνίας,

- να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή, τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες πριν από την καταβολή κάθε δόσης αύξησης κεφαλαίου, οι οποίες προβλέπονται για τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης κεφαλαίου, ώστε να καταστεί δυνατό να διατυπώσει η Επιτροπή τις παρατηρήσεις της,
- να μην προδούν στις προβλεπόμενες για το 1995, το 1996 και το 1997 αυξήσεις κεφαλαίου, σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι του προγράμματος για τα προηγούμενα οικονομικά έτη·

γ) όσον αφορά τις δραστηριότητες της ΟΑ:

- η ΟΑ δεν πρόκειται να αγοράσει, χάρη στην ενίσχυση, μετοχές οποιουδήποτε αερομεταφορέα της Κοινότητας·

δ) όσον αφορά την εφαρμογή της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές:

- να βελτιώσουν τη διαδικασία για τη νηολόγηση αεροσκαφών και για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC-Air Operator Certificate),
- να συμμορφωθούν προς τις ερμηνευτικές αρχές αναφορικά με την εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και της σχέσης μεταξύ της διαδικασίας χορήγησης άδειας του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και των διατάξεων των άλλων κανονισμών της τρίτης δέσμης και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου⁽¹⁾. (Οι εν λόγω αρχές ερμηνείας περιλαμβάνονται στο έγγραφο που απηύθυνε στις ελληνικές αρχές η Επιτροπή, στα γαλλικά στις 18 Νοεμβρίου 1993 και στα ελληνικά στις 26 Ιανουαρίου 1994),
- να απαντούν γραπτώς στα αιτήματα που υποβάλλουν οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και εντός των ορίων των δυνατοτήτων τους,
- να αποδώσουν στον ανταγωνισμό, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1996 όλα τα εσωτερικά αεροπορικά δρομολόγια της ηπειρωτικής Ελλάδας, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92,
- η άσκηση δικαιωμάτων μεταφορών, τα οποία παραχωρούνται σε κοινοτικές εταιρείες πλην εκείνων που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, να μην υπόκειται στον όρο κατάθεση εγγυητικής επιστολής για το ταξίδι επιστροφής των επιβατών,

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 14 της 22. 1. 1993, σ. 1.

- να συμμορφωθούν προς τον ορισμό της μη τακτικής πτήσης, όπως αυτός συνάγεται έμμεσα από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92· να μην επιβάλλουν, ιδιαίτερα στις μη τακτικές πτήσεις, ουδένα περιορισμό, όπως την απαγόρευση του «seat only» στις διαδρομές μετ' επιστροφής, την απαγόρευση μεταφοράς φορτίου ή ταχυδρομείου και την απαίτηση ελάχιστης διάρκειας παραμονής.

Κατόπιν της υπόψη αλληλογραφίας της 24ης Ιουνίου 1994, πραγματοποιήθηκαν νέες συσκέψεις στις Βρυξέλλες, κατά το τέλος του μηνός Ιουνίου και κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθήμερου του Ιουλίου του 1994, μεταξύ των ελληνικών αρχών και της Επιτροπής. Κατά τις συνεδριάσεις αυτές, οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι στην πραγματικότητα με τον όρο «επιχειρησιακή διοίκηση» εννοούν το σύνολο της διαχείρισης της εταιρείας, που κατά κανόνα δεν υπάγεται στην αρμοδιότητα των μετόχων της επιχείρησης. Ανέφεραν επίσης ότι η προθεσμία για την καταβολή των δόσεων αύξησης του κεφαλαίου της ΟΑ, οι οποίες προβλέπονται για τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, θα αναβληθεί κατά τέσσερις εβδομάδες σε περίπτωση που η Επιτροπή υποβάλει σε εκτίμηση ανεξαρτήτου συμβούλου, που θα επιλεγεί κατόπιν κοινής συμφωνίας, την έκθεση η οποία θα της υποβληθεί τέσσερις εβδομάδες προ της πληρωμής. Συζητήθηκε, ομοίως, το θέμα των περιορισμών που ενδέχεται να επιβληθούν στην ΟΑ εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, καθώς και το θέμα του μονοπωλίου ανάθεσης εκμετάλλευσης, το οποίο διαθέτει ακόμη ο ελληνικός εθνικός αερομεταφορέας στα δρομολόγια προς τις τρίτες χώρες και προς τα ελληνικά νησιά που δεν καλύπτονται από την τρίτη δέσμη για τις αεροπορικές μεταφορές. Με την επιστολή της 13ης Ιουλίου 1994, η ελληνική κυβέρνηση ανέλαβε τις ακόλουθες συμπληρωματικές δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις οποίες:

- δέχεται την αρχή να επιτραπεί και σε άλλες ελληνικές εταιρείες πλην της ΟΑ να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ της Ελλάδας και των τρίτων χωρών. Κατά συνέπεια, η ανάθεση εκμετάλλευσης σε εταιρείες θα πραγματοποιηθεί σε συνάρτηση με την αξία κάθε επιμέρους αίτησης,
- θα φροντίσει ώστε, κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του προγράμματος αναδιάρθρωσης (από το 1994 έως το 1997), η αύξηση των προσφερομένων από την ΟΑ θέσεων εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου να είναι ανάλογη με την προβλεπόμενη ανάπτυξη της αγοράς αυτής. Βάση για τον προσδιορισμό της αύξησης της προσφερόμενης χωρητικότητας θα αποτελέσει η δωδεκάμηνη περίοδος έως τον Απρίλιο του 1994,
- θα φροντίσει ώστε η ΟΑ να μη διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στον καθορισμό τιμών («price leader») στα τακτικά δρομολόγια Αθήνα-Στοκχόλμη και Αθήνα-Λονδίνο,
- τα ελληνικά νησιά θα συνεχίσουν να εξαιρούνται από την εφαρμογή της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές έως την 1η Ιουλίου 1998.

Όσον αφορά το καθεστώς επίγειας εξυπηρέτησης (handling) στα ελληνικά αεροδρόμια, η Ελλάδα διευκρίνισε ότι δεν θα υποστεί τροποποίηση.

Νομική εκτίμηση

VI

Σύμφωνα με το άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και με το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (στο εξής «η συμφωνία»), ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και με την προαναφερθείσα συμφωνία, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας.

Η συνθήκη και η συμφωνία καθιερώνουν την αρχή της ουδετερότητας έναντι του καθεστώτος ιδιοκτησίας στα κράτη μέλη, καθώς και την αρχή της ισότητας μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών επιχειρήσεων (άρθρο 222 της συνθήκης και άρθρο 125 της συμφωνίας). Βάσει των εν λόγω αρχών, οι ενέργειες της Επιτροπής δεν επιτρέπεται ούτε να δλάνπτουν, ούτε να ωφελούν τις δημόσιες επιχειρήσεις· το ίδιο ισχύει, ειδικότερα, όταν η Επιτροπή εξετάζει συγκεκριμένη πράξη υπό το πρίσμα των ανωτέρω διατάξεων του άρθρου 92 της συνθήκης και του άρθρου 61 της συμφωνίας. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να ερευνάται σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά κατά πόσο δεδομένη συναλλαγή μεταξύ κάποιου κράτους μέλους και μιας δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνήθη εμπορική συναλλαγή ή εάν η συναλλαγή αυτή ενέχει εν όλω ή εν μέρει στοιχεία παροχής ενίσχυσης.

Προκειμένου να αποφανθεί κατά πόσον πρόκειται για περίπτωση χορήγησης κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή καλείται να θεμελιώσει την κρίση της στην αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Βάσει της εν λόγω αρχής, δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση η εισφορά νέων κεφαλαίων από πρόθυμους που θα ήταν αποδεκτές για έναν ιδιώτη επενδυτή ο οποίος ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς⁽¹⁾. Το Δικαστήριο με την απόφασή του της 21ης Μαρτίου 1991 στην υπόθεση C-305/89 Ιταλία κατά Επιτροπής, είχε την ευκαιρία να διευκρινίσει κατά το παρελθόν ότι «καίτοι η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή προς τον οποίο πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημόσιου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής, δεν αντιστοιχεί κατ' ανάγκη προς τη συμπεριφορά του κοινού επενδυτή που τοποθετεί κεφάλαια χάριν αποδοτικότητας υπό κατά το μάλλον ή ήττον βραχυπρόθεσμη προοπτική, οφείλει, τουλάχιστον, να ακολουθεί τη συμπεριφορά μιας ιδιωτικής εταιρείας holding ή ενός ιδιωτικού ομίλου επιχει-

(1) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης σχετικά με τη συμμετοχή του δημοσίου στο κεφάλαιο επιχειρήσεων, Δελτίο ΕΚ αριθ. 9-1984 και απόφαση του ΔΕΚ της 13ης Μαρτίου 1985 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-296 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwder Papierwarenfabriek BV κατά Επιτροπής, Συλλογή ΔΕΚ 1985, σκέψη 17, σσ. 809 και 823.

ρήσεων που επιδιώκουν μια διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας»⁽¹⁾.

Στην παρούσα υπόθεση, είναι εξεταστέες τέσσερις διαφορετικές ενέργειες, και συγκεκριμένα: η παροχή εγγυήσεων για δάνεια, η μείωση του χρέους, η μετατροπή του χρέους σε κεφάλαιο και η εισφορά κεφαλαίου σε τρεις δόσεις.

Όσον αφορά, καταρχάς, την παροχή εγγυήσεων για συνάπτόμενα δάνεια, η Επιτροπή έχει γνωστοποιήσει στα κράτη μέλη, με την επιστολή της της 5ης Απριλίου 1989, τα κριτήρια που σκοπεύει να εφαρμόσει για την αξιολόγηση των περιπτώσεων παροχής εγγύησης από πλευράς Δημοσίου⁽²⁾. Ειδικότερα, στην επιστολή αναφερόταν ότι «η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι όλες οι εγγυήσεις που παρέχονται από το κράτος, είτε απευθείας είτε με τη μεσολάβηση πιστωτικών ιδρυμάτων που ενεργούν με εξουσιοδότησή του, υπάγονται στο άρθρο 92 παράγραφος 1 της συνθήκης. Κάθε περίπτωση παροχής εγγύησης από το Δημόσιο πρέπει να κοινοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης, είτε πρόκειται για την εφαρμογή γενικού καθεστώτος παροχής εγγυήσεων που ισχύει ήδη, είτε πρόκειται για μέτρο που εφαρμόζεται σε συγκεκριμένη περίπτωση.»

Με βάση τα ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η παροχή εγγυήσεων για τα δάνεια που συνήψε η ΟΑ μέχρι σήμερα συνιστά περίπτωση παροχής ενισχύσεων, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης. Το ίδιο ισχύει για τις μελλοντικές εγγυήσεις δανείων που σκοπεύει να παράσχει το ελληνικό Δημόσιο στην ΟΑ, προ του 1998 και ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, στο πλαίσιο του προγράμματος αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της εταιρείας, όπως συνάγεται από τις παρατηρήσεις που διεβίβασαν στην Επιτροπή οι ελληνικές αρχές, στις 16 Μαΐου 1994.

Η Επιτροπή έχει ακόμη διευκρινίσει ότι πρόθεσή της είναι απλώς να εξετάσει τα καθεστώτα δάσει των οποίων παρέχονται οι εγγυήσεις, και όχι όλες τις περιπτώσεις εφαρμογής των καθεστώτων αυτών, εκτός εάν πρόκειται για εγγύηση παρεχόμενη εκτός του πλαισίου κάποιου καθεστώτος⁽³⁾.

Στη προκειμένη περίπτωση, οι εγγυήσεις που παρέσχε το ελληνικό Δημόσιο για τα δάνεια που συνήψε η ΟΑ εντός του χρονικού διαστήματος 1986-1993 δεν εντάσσονται σε κάποιο καθεστώς γενικής εφαρμογής. Πράγματι, δάσει του προαναφερθέντος άρθρου 6 νόμου αριθ. 96/1975, μόνον το Δημόσιο έχει τη δυνατότητα να παρέχει εγγύηση για δάνεια που συνάπτει η εταιρεία ή για οποιαδήποτε άλλη συμβατική υποχρέωση αναλαμβάνει. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ελληνικές αρχές όφειλαν να έχουν ενημερώσει την Επιτροπή για καθεμία από τις εγγυήσεις που παρασχέθηκαν υπέρ της ΟΑ, διαβιβάζοντας συγχρόνως όλα τα απαραίτητα πληροφοριακά στοιχεία. Παραλείποντας να ενημερώσουν εγκαίρως την Επιτροπή, οι ελληνικές αρχές παρέδωσαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν δάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3 της συνθήκης. Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι υπό εξέταση ενισχύσεις χορηγήθηκαν παρανόμως. Το ίδιο ισχύει, ειδικότερα, για τις εγγυήσεις που παρασχέθηκαν μετά τις 5 Απριλίου 1989.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, κατά κανόνα, η ενίσχυση που προκύπτει από την παροχή εγγύησης για κάποιο δάνειο

ισούται με τη διαφορά μεταξύ του επιτοκίου δανεισμού που θα ίσχυε υπό κανονικές συνθήκες αγοράς και του επιτοκίου δανεισμού που επετεύχθη όντως χάρη στην παροχή της εγγύησης. Είναι σαφές ότι, στην περίπτωση της ΟΑ, το ελληνικό Δημόσιο εκμεταλλεύτηκε πλήρως τις δυνατότητες παροχής εγγυήσεων που διέθετε, κατά την περίοδο 1986-1993, παρέχοντας την εγγύησή του για όλα αδιακρίτως τα νέα δάνεια που συνήπτε η Ολυμπιακή Αεροπορία. Στις ετήσιες εκθέσεις της εταιρείας, αναφέρεται ρητώς ότι κανένα πιστωτικό ίδρυμα δεν χορηγεί δάνειο προς την ΟΑ, εάν δεν εξασφαλίσει προηγουμένως την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου. Το γεγονός αυτό είναι ευεξήγητο, αν αναλογισθεί κανείς το μέγεθος του κινδύνου που αναλαμβάνει ο παρέχων το δάνειο, δεδομένου ότι, από το 1990 και μετά, το συνολικό χρέος της εταιρείας ήταν τριπλάσιο της λογιστικής αξίας του ενεργητικού της.

Με βάση την προεκτεθείσα δυσχερή χρηματοοικονομική κατάσταση, κανένα πιστωτικό ίδρυμα δεν θα δεχόταν να δανείσει χρήματα στην ΟΑ, έστω και με υψηλό επιτόκιο, χωρίς την εγγύηση του Δημοσίου, οπότε οδηγείται κανείς στο συμπέρασμα ότι οι εγγυήσεις που παρέχονται από το ελληνικό Δημόσιο υπέρ της ΟΑ ισοδυναμούν με ενίσχυση της λειτουργίας της. Υπό τις δεδομένες συνθήκες, το ύψος της ενίσχυσης ισούται με το ύψος του ποσού των ιδίων των δανείων, τα οποία στην ουσία αποτελούν συγκεκαλυμμένη επιδότηση.

Προκειμένου, κατόπιν, περί της μείωσης του χρέους της ΟΑ κατά 427 δισεκατομμύρια δραχμές το 1994, δεν υφίσταται ουδεμία αμφιβολία ότι η ρύθμιση αυτή έχει χαρακτήρα ενίσχυσης. Πράγματι, με τη ρύθμιση αυτή, το ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει να εξοφλήσει αυτό με αντιστοίχου ύψους δάνεια που έχει συνολολογήσει η εταιρεία με την εγγύηση του Δημοσίου, όπως εξηγείται ανωτέρω. Η εν λόγω μονομερής πράξη, η οποία με βάση τα γνωστοποιηθέντα στοιχεία δεν συνοδεύεται από την παροχή κάποιου αντισταθμιστικού ανταλλάγματος, ισοδυναμεί με επιδότηση αντιστοίχου ύψους. Τα ποσά που καταβάλλει με τον τρόπο αυτό το ελληνικό Δημόσιο παρέχονται χωρίς ελπίδα επιστροφής, αν ληφθεί υπόψη η προεκτεθείσα κατάσταση της εταιρείας. Κανένας επενδυτής του ιδιωτικού τομέα δεν θα είχε προβεί σε μια πράξη αυτής της μορφής, η οποία, κατά συνέπεια, έχει τον χαρακτήρα ενίσχυσης. Συν τοις άλλοις, η ενίσχυση αυτή ευρίσκεται σε αντιστοιχία με την ενίσχυση που είναι αποτέλεσμα των εγγυήσεων για δάνεια, οι οποίες εξετάστηκαν προηγουμένως, διότι επιβεβαιώνει το χαρακτήρα συγκεκαλυμμένης επιδότησης που εμφανίζουν τα εγγυημένα δάνεια.

Η μετατροπή σε κεφάλαιο, ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών το 1994, των χρεών της ΟΑ εξομοιούται, από πλευράς της, με εισφορά κεφαλαίου αντιστοίχου ύψους. Η φύση της επένδυσης αυτής πρέπει να εκτιμηθεί ως προς την αρχή του επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Εξάλλου, οι αδιέξοδες χρηματοοικονομικές δυσχέρειες της ΟΑ, η οποία εξακολουθεί να ακολουθεί φθίνουσα πορεία, σε συνδυασμό με τη διαρθρωτική έλλειψη αποδοτικότητας της εταιρείας, δεν επιτρέπουν την παραμικρή αμφιβολία περί της ανυπαρξίας της προοπτικής να καταστούν αποδοτικά τα επενδύσιμα κεφάλαια, ανεξαρτήτως του χρονικού ορίζοντα της επένδυσης. Κατ' επέκταση, μοναδικός σκοπός αυτής της εισφοράς κεφαλαίου, όπως εξάλλου και της παροχής εγγυήσεων και της διαγραφής μέρους του χρέους, είναι η εξασφάλιση της επιβίωσης του εθνικού αερομεταφορέα. Πρόκειται, συνεπώς, για παροχή ενίσχυσης.

(1) Συλλογή ΔΕΚ 1991, σκέψη 20, σσ. I-1603 και I-1640.

(2) Βλέπε σχετικά SG (89) D/4328.

(3) Επιστολή της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη, SG (89) D/12772 της 12ης Οκτωβρίου 1989.

Το ίδιο σκεπτικό ισχύει και για την εισφορά κεφαλαίου, ύψους 54 δισεκατομμυρίων δραχμών, που πρόκειται να καταβληθεί σε τρεις δόσεις κατά τη διάρκεια του 1995 (19 δισεκατομμύρια), του 1996 (23 δισεκατομμύρια) και του 1997 (12 δισεκατομμύρια).

Οι διάφορες μορφές ενισχύσεων που εξετάζονται ανωτέρω, οι οποίες χορηγούνται απευθείας από το ελληνικό Δημόσιο, αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, δεδομένου ότι αφορούν εταιρεία της οποίας η δραστηριότητα στον τομέα των μεταφορών άπτεται, εξ ορισμού, άμεσα των συναλλαγών και καλύπτει το σύνολο της κοινής αγοράς. Εξάλλου, οι επίμαχες ενισχύσεις νοθεύουν τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της κοινής αγοράς, αφού προέρχονται προς μία και μόνη επιχείρηση, η οποία ανταγωνίζεται τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες της Κοινότητας στο μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού της δικτύου, ιδίως μετά την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία έναρξης ισχύος της τρίτης δέσμης μέτρων για την ελευθέρωση των αερομεταφορών. Κατ' επέκταση, αποτελούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92 παράγραφος 1 της συνθήκης και της παραγράφου 1 του άρθρου 61 της συμφωνίας, γεγονός το οποίο δεν αμφισβητείται εξάλλου από την ελληνική κυβέρνηση. Επιβάλλεται, επομένως, να εξεταστεί η νομιμότητα των ενισχύσεων αυτών υπό το πρίσμα του άρθρου 92 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, καθώς και των ιδίων παραγράφων του άρθρου 61 της συμφωνίας.

VII

Οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 2 της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 2, της συμφωνίας δεν είναι εφαρμόσιμες στην περίπτωση των υπό εξέταση ενισχύσεων, στον βαθμό που δεν πρόκειται για ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε για ενισχύσεις που χορηγούνται για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε βεβαίως για ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Γερμανίας.

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας απαριθμούν τις ενισχύσεις που δύνανται να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Το κατά πόσον δεδομένη ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά κρίνεται με γνώμονα δεδομένα που ισχύουν σε επίπεδο Κοινότητας, και όχι απλώς με βάση τα δεδομένα ενός και μόνον κράτους μέλους. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 της συμφωνίας ισχύουν αποκλειστικά σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι, χωρίς την εκάστοτε ενίσχυση, οι δυνάμεις της αγοράς δεν θα ήταν ικανές από μόνες τους να πείσουν τον μελλοντικό αποδέκτη της ενίσχυσης να ενεργήσει κατά τρόπο ώστε να συμβάλει στην επίτευξη κάποιου από τους στόχους των εξαιρέσεων αυτών.

Προκειμένου να διασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία της κοινής αγοράς και λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που καθιερώνει το άρθρο 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης, οι παρεκκλίσεις από τις αρχές του άρθρου 92 παράγραφος 1, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3, πρέπει να ερμηνεύονται στενά, κάθε φορά που εξετάζεται συγκεκριμένο καθεστώς ενισχύσεων ή οποιοδήποτε μεμονωμένο μέτρο.

Το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας περιέχουν εξαιρέσεις προκειμένου περί ενισχύσεων για την προώθηση ή τη διευκόλυνση της αναπτύξεως ορισμένων περιοχών. Οι ελληνικές αρχές αναφέρθηκαν στις ανωτέρω διατάξεις, στην επιστολή τους της 16ης Μαΐου 1994. Επικαλέσθηκαν το χαμηλό επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας σε σύγκριση με την υπόλοιπη Κοινότητα, καθώς και τον ρόλο ζωτικής σημασίας που διαδραματίζει η ΟΑ προς όφελος της οικονομίας της χώρας. Παρ' όλα ταύτα, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να ακολουθήσει την επιχειρηματολογία που προβάλλει στη συγκεκριμένη περίπτωση η ελληνική κυβέρνηση. Πράγματι, ακόμη και αν η Ελλάδα αποτελεί περιφέρεια υπαγόμενη εξ ολοκλήρου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συμφωνίας, οι ενισχύσεις τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση, τόσο οι εγγυήσεις δανείων, όσο και τα διάφορα στοιχεία αναδιάρθρωσης κεφαλαίου, δεν εντάσσονται σε κάποιο καθεστώς γενικής εφαρμογής, από το οποίο θα ήταν δυνατό να αντλήσουν οφέλη όλες οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ της Ελλάδας και των υπολοίπων χωρών ή, ακόμη περισσότερο, όλες οι αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες ή διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα. Αντιθέτως, πρόκειται για μεμονωμένα μέτρα εις όφελος μόνον της ΟΑ, με αποκλειστικό σκοπό την επιβεβαίωση και μη έχοντα ουδεμία σχέση με ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.

Τα εν λόγω μέτρα δεν αποβλέπουν, όμως, ούτε στην προώθηση της υλοποίησης κάποιου σημαντικού σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, όπως στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας. Αντιθέτως, στην κοινοποίησή τους της 16ης Ιουλίου 1993, οι ελληνικές αρχές έχουν επικαλεσθεί τη διάταξη που περιέχεται στο ίδιο στοιχείο β) του άρθρου 93 παράγραφος 3 και η οποία αναφέρεται σε ενισχύσεις για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους.

Αξίζει να επισημανθεί ότι οι τελευταίες αυτές διατάξεις αποτελούν τη νομική βάση της απόφασης έναντι του ελληνικού κράτους, που εξέδωσε η Επιτροπή στις 31 Ιουλίου 1991· η εν λόγω απόφαση αφορά την ιδιωτικοποίηση 208 επιχειρήσεων που είχαν περιέλθει στον Οργανισμό Ανασυγκρότησης Επιχειρήσεων, καθώς και σε διάφορες κρατικές τράπεζες, όπως επίσης και ορισμένων δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών («ΔΕΚΟ»). Κατά το χρόνο εκείνο, η Επιτροπή αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις για το συγκεκριμένο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων, συνεκτιμώντας ότι τα οικονομικά δεδομένα της Ελλάδας στοιχειοθετούν την ύπαρξη σοβαρής διαταραχής της οικονομίας της. Η προαναφερθείσα απόφαση της 31ης Ιουλίου 1991 διαχώριζε, ωστόσο, ρητώς την περίπτωση της ΟΑ και επεσήμαινε ότι, ως προς την εταιρεία αυτή, υφίσταται καθήκον πρότερης ενημέρωσης. Επιπλέον, όπως ελέχθη ανωτέρω, οι υπό εξέταση ενισχύσεις αποσκοπούν προπάντων στην αποτροπή της πτώχευσης της εταιρείας· αφορούν μία και μόνη επιχείρηση και δεν θα ήταν δυνατό να έχουν ως σκοπό, ούτε ως αποτέλεσμα την άρση κάποιας σοβαρής διαταραχής της ελληνικής οικονομίας. Επομένως, οι διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συμφωνίας δεν είναι εφαρμόσιμες στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Σε ό, τι αφορά την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και το άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας, αναφορικά με ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, η Επιτροπή είναι δυνατό να δεχθεί ότι είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά μια συγκεκριμένη ενίσχυση για την αναδιάρθρωση μιας επιχείρησης, εφόσον ανταποκρίνεται σε μια σειρά κριτηρίων⁽¹⁾. Η συνδρομή των εν λόγω κριτηρίων εξετάζεται με γνώμονα τις δύο αρχές τις οποίες καθιερώνουν οι αυτές διατάξεις: συγκεκριμένα η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία, κατά την άποψη της Κοινότητας, για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας και δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον⁽²⁾.

Η ερμηνεία των ανωτέρω κριτηρίων του κλάδου πολιτικής αεροπορίας, έχει δοθεί το μνημόνιο αριθ. 2⁽³⁾, στο οποίο ορίζεται ότι η Επιτροπή δύναται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να δεχθεί ότι δεδομένη ενίσχυση προς κάποια αεροπορική εταιρεία δεν αντιβαίνει προς το άρθρο 92, όταν η εταιρεία αυτή αντιμετωπίζει σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσχέρειες και εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η ενίσχυση πρέπει να εντάσσεται σε εγκριθέν από την Επιτροπή πρόγραμμα για την εξυγίανση της αεροπορικής εταιρείας, ούτως ώστε να μπορέσει να καταστεί κερδοφόρος εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, χωρίς να λάβει περαιτέρω ενισχύσεις·
- β) οποιαδήποτε ενίσχυση πρέπει να χορηγείται υπό καθεστώς διαφάνειας και να είναι δυνατή η διεξαγωγή σχετικών επαληθεύσεων·
- γ) η εκάστοτε ενίσχυση δεν επιτρέπεται να μετακινεί τις δυσχέρειες του συγκεκριμένου κράτους μέλους προς τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Κοινότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη την ενίσχυση του ανταγωνισμού ως αποτέλεσμα της σταδιακής ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο της εφαρμογής της τρίτης δέσμης μέτρων, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να ακολουθεί απαρέγκλιτα πολιτική ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, συνυπολογίζοντας τις προοπτικές που προσφέρει η ελευθέρωση, προκειμένου να αποτραπεί η εμφάνιση αρνητικών συνεπειών για το κοινό συμφέρον.

Στην επιστολή της προς την Επιτροπή, της 16ης Μαΐου 1994, η ελληνική κυβέρνηση επικαλέσθηκε τις διατάξεις του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συμφωνίας, προκειμένου να της τύχουν εξαίρεσεως οι επίμαχες ενισχύσεις. Επ' αυτού, υποστήριξε ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση πληρούνται οι τρεις προαναφερόμενες προϋποθέσεις.

Είναι σκόπιμο να εξετασθεί σημείο προς σημείο κατά πόσον τηρούνται οι εν λόγω όροι, ιδίως ως προς το σύνολο των πραγματικών περιστατικών που συνοψίζονται στα προηγούμενα μέρη I έως V.

Κατά πρώτον, για να εκτιμηθεί εάν είναι δυνατόν το προβλεπόμενο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και αναδιοργάνωσης να εξασφαλίσει, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, τη βιωσιμότητα της ΟΑ στο πλαίσιο ευρείας φιλελευθεροποίησης, πρώτα απ' όλα, είναι αναγκαίο να εξετασθεί κατά πόσον η ενίσχυση είναι ανάλογη με τις χρηματοοικονομικές ανάγκες της εταιρείας. Κατά το τέλος του 1993, ο ισολογισμός της ΟΑ εμφάνιζε αρνητικό ποσό που αντιστοιχούσε στην αξία των ιδίων κεφαλαίων ύψους

375 δισεκατομμυρίων δραχμών, ισοσταθμίζοντας αξία του ενεργητικού ύψους 192 δισεκατομμυρίων δραχμών (πλην χρηματοδοτικής μίσθωσης) με αντίστοιχα ποσά χρεών και προβλέψεων ύψους 510 και 57 δισεκατομμυρίων δραχμών. Αυτή η σημαντική έλλειψη ισορροπίας στη διάρθρωση του ισολογισμού αυξήθηκε περισσότερο κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 1994. Ωστόσο, η μείωση του χρέους, ύψους 427 δισεκατομμυρίων δραχμών, σε συνδυασμό με την αύξηση κεφαλαίου κατά 64 δισεκατομμύρια δραχμές, λόγω της μετατροπής του χρέους, έχει ως αποτέλεσμα την εξυγίανση της διάρθρωσης του ισολογισμού ήδη από το τέλος του 1994. Κατά την ημερομηνία αυτή, το ενεργητικό της ΟΑ, ύψους 187 δισεκατομμυρίων δραχμών (πλην χρηματοδοτικής μίσθωσης), αναμένεται να αντισταθμιστεί μέσω ιδίων κεφαλαίων, προβλέψεων και χρεών, ύψους αντιστοίχως 40,66 και 101 δισεκατομμυρίων δραχμών. Η αναλογία ξένων προς ίδια κεφάλαια θα διαμορφωθεί, επομένως, σε 2,5 κατά το τέλος του 1994, δηλαδή τιμή η οποία παραμένει ακόμα ανώτερη από εκείνη που επί του παρόντος θεωρείται παραδεκτή για μια αεροπορική εταιρεία. Οι προβλεπόμενες στο πρόγραμμα στην Επιτροπή τρεις εισφορές κεφαλαίων, καθώς και τα λοιπά μέτρα του προγράμματος, αναμένεται πάντως να διαμορφώσουν την τιμή αυτής της αναλογίας σε 0,78 κατά το τέλος του 1997. Βάσει των συγκεκριμένων αριθμητικών στοιχείων, η προτεινόμενη αναδιάρθρωση κεφαλαίου φαίνεται επαρκής και δεν κρίνεται υπέρμετρη, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους της επιχείρησης, καθώς και της ειδικής θέσης της στην περιφέρεια της Κοινότητας.

Η σημαντικότερη μείωση των χρεών που προβλέπονται στο πρόγραμμα, θα έχει ομοίως ως αποτέλεσμα την επάνοδο των χρηματοοικονομικών εξόδων της ΟΑ εντός λογικών ορίων: από 136 δισεκατομμύρια δραχμές το 1993, οι χρηματοοικονομικές δαπάνες αναμένεται να περιορισθούν σε 74 δισεκατομμύρια δραχμές το 1994 και σε 3 δισεκατομμύρια δραχμές το 1995, ήτοι 1,3 % του κύκλου εργασιών κατά το έτος αυτό. Εξάλλου, σύμφωνα με το υποβληθέν πρόγραμμα, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης της ΟΑ θα βελτιωθεί ουσιαστικά από το 1993 έως το 1997, χάρη στην προβλεπόμενη περικοπή δαπανών, ιδίως από μισθολογική άποψη, και χάρη στην κατάργηση των επιβαρύνσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες φαίνεται ότι υπερβάναν τα 5 δισεκατομμύρια δραχμές το 1993. Επί του συγκεκριμένου θέματος του περιορισμού του κόστους, όπως εξάλλου επί του θέματος του αναγκαίου ποσού για την αναδιάρθρωση κεφαλαίου, η ελληνική κυβέρνηση έλαβε υπόψη τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην επιστολή της για την έναρξη της διαδικασίας. Επομένως, το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης αναμένεται να διαμορφωθεί σε + 17 δισεκατομμύρια δραχμές ήδη από το 1995, έναντι - 13 δισεκατομμυρίων το 1993. Το ποσό των 17 δισεκατομμυρίων δραχμών δεν φαίνεται διόλου εξωπραγματικό, εάν πράγματι εφαρμοσθούν τα διάφορα μέτρα περιστολής των δαπανών της ΟΑ. Όντως, είναι σκόπιμο να υπομνησθεί ότι το αποτέλεσμα εκμετάλλευσης της ΟΑ, το οποίο φανερώνει την ικανότητα της εταιρείας να παρουσιάζει πλεονάσματα εκμετάλλευσης, ανεξαρτήτως πηγών χρηματοδότησης, βελτιώθηκε ελαφρά μεταξύ 1990 και 1993, ακόμη και αν παρέμεινε αρνητικό κατά τη διάρκεια της ίδιας χρονικής περιόδου.

Από το πρόγραμμα που διαβιβάστηκε στην Επιτροπή, προκύπτει επίσης σαφώς ότι η επανεμφάνιση κερδών από το 1995 θα συνεπάγεται αυξημένη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης. Η δυνατότητα αυτή, σε συνδυασμό με τις δόσεις αυξήσεως κεφαλαίου και με τις νέες δυνατότητες σύναψης χρεών το 1997, αναμένεται να εξυπηρετήσει τόσο τις ανάγκες σε κεφάλαια κινήσεως, όσο και τη χρηματοδότηση των απαραίτητων επενδύσεων για τις μακροπρόθεσμες δραστηριότητες της εταιρείας.

(1) Όγδοη έκθεση για την πολιτική ανταγωνισμού, σημείο 176.

(2) Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 17ης Σεπτεμβρίου 1980 στην υπόθεση 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής, Συλλογή ΔΕΚ 1980/μέρος III, σ. 13.

(3) COM (94) 72 τελικό της 15ης Μαρτίου 1984.

Εξάλλου, φαίνονται λογικές οι υποθέσεις αύξησης της κίνησης και των εσόδων, επί των οποίων βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβολές. Η επιλεγείσα ετήσια αύξηση της κίνησης για την ΟΑ, όπως αναφέρεται στο πρόγραμμα που υπεβλήθη στην Επιτροπή, είναι κατώτερη από το μέσο όρο που υπολογίζεται για τον κλάδο, κατά το χρονικό διάστημα 1994-1997. Για την προβλεπόμενη επίσης μείωση της μέσης αξίας του αποκόμματος εισιτηρίου (απόδοση) συνεκτιμώνται τόσο οι αλλαγές συμπεριφοράς της πελατείας, που παρατηρήθηκαν με τον πόλεμο του Κόλπου, όσο και η αύξηση του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, κατόπιν της εφαρμογής των μέτρων φιλελευθεροποίησης. Επ' αυτού, οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ελληνικές αρχές σχετικά με την ορθή εφαρμογή της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές αποτελούν μαρτυρία της βούλησης της ελληνικής κυβέρνησης να θέσει την ΟΑ σε ένα γνήσιο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Το αυτό ισχύει για τις δεσμεύσεις που αφορούν, αφενός, η απουσία οποιασδήποτε νέας ενίσχυσης και αφετέρου, τη διαχείριση και το καθεστώς της ΟΑ, η οποία καθίσταται επιχείρηση υποκείμενη στο κοινό δίκαιο όπως και οι άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, χωρίς ιδιαίτερα προνόμια, ούτε εξαρτήσεις. Η Επιτροπή κρίνει, εξάλλου, ότι οι αναληφθείσες υποχρεώσεις-δεσμεύσεις αναφορικά με την κατάργηση του άρθρου 6 του νόμου αριθ. 96/1975, την έγκριση ενός φορολογικού καθεστώτος κοινού δικαίου και την προσαρμογή των συμβάσεων που δεσμεύουν την ΟΑ έναντι του ελληνικού Δημοσίου προς τις διατάξεις της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να εκπληρωθούν το συντομότερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994. Επιπλέον, οι εναπομένουσες εγγυήσεις δανείων που θα συνεχίσουν να ισχύουν έως ότου εξαλειφθούν τα αντίστοιχα χρέη το 2004, καθώς και οι νέες εγγυήσεις που πρόκειται να παρασχεθούν πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1997, ύψους αντιστοίχου προς ποσό δανείων 387 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, θα πρέπει να πληρούν τους όρους που θέτει η Επιτροπή στα κράτη μέλη με την επιστολή της, της 5ης Απριλίου 1989⁽¹⁾. Αντιθέτως, η διατήρηση οποιασδήποτε κατάστασης προστασίας, ενδέχεται να οδηγήσει ή να οδηγήσει σε αμφισβήτηση της βιωσιμότητας της επιχείρησης, και κατ' επέκταση της αξιοπιστίας του προγράμματος εξυγίανσης, σε συνθήκες αυξημένου διεθνούς ανταγωνισμού και στο νέο πλαίσιο ανοίγματος των αγορών εντός του ΕΟΧ. Με αυτά τα δεδομένα, είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη η δέσμευση της ελληνικής κυβέρνησης, την οποία ανέλαβε με την επιστολή της της 13ης Ιουλίου 1994, να μην διατηρήσει εν ισχύ, μετά τις 30 Ιουνίου 1998, την εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 υπέρ των αεροδρομίων των ελληνικών νησιών.

Τέλος, δάσει του φακέλου που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή κρίνει ότι το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της ΟΑ είναι δυνατό να επιτρέψει στην εταιρεία να αναπτύξει εντός τριών ετών κερδοφόρες δραστηριότητες, οι οποίες θα είναι αποδοτικές και στο μέλλον, χωρίς να λάβει άλλες ενισχύσεις.

Κατά δεύτερον, όσον αφορά τη διαφάνεια και τις δυνατότητες ελέγχου της ενίσχυσης, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση πληρούται ομοίως και αυτός ο δεύτερος όρος. Πρώτα απ' όλα, είναι σκόπιμο να τονισθεί ότι η ελληνική κυβέρνηση διεδίδασε στην Επιτροπή σχεδόν

όλες τις πληροφορίες που είχε ζητήσει, ώστε να είναι σε θέση να αποφανθεί επί του θέματος εν πλήρη γνώσει των πραγμάτων. Άρα, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας απόφασης, είναι δυνατό να αρθούν οι αμφιβολίες που εξεφράσθησαν επί του θέματος από την Επιτροπή, όταν κίνησε τη διαδικασία. Εξάλλου, πολλά θέματα που έθιξαν τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στη συνέχεια της διαδικασίας απετέλεσαν το αντικείμενο συζητήσεων μεταξύ των ελληνικών αρχών και της Επιτροπής.

Επιπλέον, οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ελληνικές αρχές όσον αφορά την παρακολούθηση του προγράμματος που παρουσιάστηκε στην Επιτροπή αποτελούν εγγύηση για τις δυνατότητες επαρκούς επαλήθευσης και ελέγχου: η ελληνική κυβέρνηση θα λάβει κάθε αναγκαίο μέτρο για την ορθή εφαρμογή του προγράμματος· θα υποβάλλει στην Επιτροπή, αντιστοίχως, πριν από τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, δύο εκθέσεις επί του θέματος· η Επιτροπή θα προσφύγει, ενδεχομένως, στις υπηρεσίες ενός ανεξάρτητου συμβούλου, για να πραγματοποιήσει επαλήθευση της εφαρμογής, ιδιαίτερα πριν από την καταβολή των δύο τελευταίων δόσεων αύξησης κεφαλαίου. Τέλος, οι ελληνικές αρχές δεν θα προβούν στις προβλεπόμενες για το 1995, το 1996 και το 1997 αυξήσεις κεφαλαίου, εάν δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι του προγράμματος.

Κατά τρίτον, όσον αφορά τη μετακίνηση των δυσχερειών της ΟΑ στις ανταγωνίστριες εταιρείες της Κοινότητας, από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι το προβλεπόμενο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου αποδεικνύεται όχι μόνον αναγκαίο, αλλά και επαρκές, χωρίς να είναι υπέρμετρο. Δεν θα καταλήξει σε «υπερκεφαλαιοποίηση» της εταιρείας, η οποία ενδέχεται να της προσφέρει προνομιακή πρόσβαση στην αγορά κεφαλαίων ή να της επιτρέψει να απαλλαγεί από κάθε περιορισμό όσον αφορά τη δανειακή επιδότηση. Το πρόγραμμα αποσκοπεί απλώς σε μια «επαναφορά σε κανονικό επίπεδο» της ΟΑ έναντι των ανταγωνιστών της, χωρίς να της προσφέρει ιδιαίτερο πλεονέκτημα στη διάρθρωση του ισολογισμού.

Χρειάζεται να προστεθεί ότι, από το 1992, η αεροπορική κίνηση παρουσιάζει εκ νέου στην Ευρώπη υψηλό ρυθμό αύξησης και ότι οι προοπτικές εμφανίζονται εξίσου ευνοϊκές για τα επόμενα έτη. Σε αυτό το γενικό πλαίσιο επανόδου σε ανάκαμψη, είναι βέβαιο ότι θα μετριασθούν οι αρνητικές επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού λόγω των ενισχύσεων που χορηγούνται στην ΟΑ. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα δεν αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση των δραστηριοτήτων της ΟΑ εις βάρος άλλων κοινοτικών εταιρειών, αφού ο επιλεγείς ρυθμός ανάπτυξης της εταιρείας στην εσωτερική αγορά του ΕΟΧ κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του προγράμματος είναι κατώτερος από την υπολογιζόμενη αύξηση της συνολικής κίνησης στην ίδια αγορά. Κατά τον ίδιο τρόπο, το υποβληθέν στην Επιτροπή πρόγραμμα δεν προβλέπει σημαντική επέκταση του στόλου της ΟΑ προ του 1998, αλλά, αντιθέτως, την απόσυρση πολλών αεροσκαφών από την εκμετάλλευση και την αντικατάσταση απλώς των παλαιότερων αεροπλάνων της εταιρείας, για τα οποία σύντομα θα ισχύσουν τα μέτρα της οδηγίας 92/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁾, σχετικά με το θόρυβο των αεροσκαφών, από αεροπλάνα μικρότερης χωρητικότητας.

(¹) Βλέπε υποσημείωση 2, σ. 31.

(²) ΕΕ αριθ. Ι 76 της 23. 3. 1992, σ. 21.

Εν πάση περιπτώσει, οι ελληνικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση ότι η ΟΑ δεν θα μπορεί να διαδραματίσει ρόλο στον καθορισμό τιμών «price leader» στα δρομολόγια Αθήνα — Λονδίνο και Αθήνα — Στοκχόλμη, στα οποία εμφανίστηκαν ιδιαίτεροι κίνδυνοι. Η Επιτροπή κρίνει ότι η εγκατάλειψη του ρόλου αυτού συνεπάγεται ότι η ΟΑ δεν θα προτείνει ναύλους κατώτερους από εκείνους που προτείνουν οι ανταγωνιστές της στα επίμαχα δρομολόγια, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τη φύση των υπηρεσιών, καθώς και τους όρους και περιορισμούς που συνοδεύουν τους επιμέρους ναύλους. Οι ελληνικές αρχές ανέλαβαν ομοίως την υποχρέωση να μην επιχειρήσει η ΟΑ να αγοράσει, χάρη στην ενίσχυση, μετοχές οποιουδήποτε άλλου αερομεταφορέα της Κοινότητας. Ανέλαβαν επίσης τη δέσμευση η αύξηση του αριθμού των προσφερομένων θέσεων ετησίως από την ΟΑ εντός του ΕΟΧ να είναι, από το 1994 έως το 1997, ανάλογη με εκείνη της αγοράς. Η Επιτροπή κρίνει ότι αυτή η τελευταία δέσμευση πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή κατά τον ακόλουθο τρόπο, σύμφωνα με την πολιτική που ακολουθεί η Επιτροπή σε θέματα ενισχύσεων προς τους άλλους αερομεταφορείς. Πρώτον, είναι σημαντικό να τονισθεί ότι η ενδεχόμενη αύξηση του αριθμού των προσφερομένων θέσεων από την ΟΑ πρέπει να είναι το πολύ ίση προς εκείνη του συνόλου της αγοράς, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε επέκταση της εταιρείας εις βάρος των ανταγωνιστών της στην Κοινότητα, χάρη στις λαμβανόμενες ενισχύσεις. Κατόπιν, χρειάζεται να ληφθεί ως χρονικό διάστημα αναφοράς το έτος 1993, κατά τη διάρκεια του οποίου κοινοποιήθηκε η ενίσχυση στην Επιτροπή και για το οποίο η Επιτροπή διαθέτει πλήρη και αξιόπιστα δεδομένα. Τέλος, μεριμνώντας ώστε να περιορισθούν οι κίνδυνοι μεταδίδοσης μεταφορικής ικανότητας από ένα δρομολόγιο σε άλλο, η οποία ενδέχεται να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, είναι σημαντικό να προσδιορισθεί η υπό εξέταση αγορά, όπως είναι εκείνη των τακτικών δρομολογίων που εκτελεί η ΟΑ εντός του ΕΟΧ, περιλαμβανομένων των εποχιακών ή πρόσθετων πτήσεων, εξαιρουμένων πάντως των τακτικών συνδέσεων μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των ελληνικών νησιών, οι οποίες αντιπροσωπεύουν έναν υψηλό αριθμό προσφερομένων θέσεων και στις οποίες η ΟΑ δεν αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από κανέναν άλλο κοινοτικό αερομεταφορέα. Εάν η αγορά του ΕΟΧ προσδιορισθεί κατ' αυτό τον τρόπο, ο αριθμός προσφερομένων από την ΟΑ θέσεων ανερχόταν σε 3 518 778 το 1993.

Εξάλλου, η Επιτροπή θεδαιώθηκε ότι η χορήγηση των επίμαχων ενισχύσεων, με τις οποίες εξασφαλίζεται η επιβίωση της ΟΑ και οι οποίες συνεπάγονται, λόγω αυτού, ότι συνεχίζει να ασκεί μια σειρά από τις δραστηριότητες αυτές κατά μονοπωλιακό τρόπο, δεν θα αποτελέσει εμπόδιο για το άνοιγμα των αγορών και για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ, όπως ιδιαιτέρως έναντι των άλλων εταιρειών, πλην της ΟΑ, που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, γεγονός το οποίο θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον κατά την έννοια του άρθρου 93 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και του άρθρου 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας. Επομένως, δεν υπάρχει κίνδυνος οι υπό εξέταση ενισχύσεις να προκαλέσουν σοβαρότερες αρνητικές επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού, λόγω της διατήρησης προνομιακών ή προστατευμένων καταστάσεων, σε αντίθεση ιδίως με τα μέτρα φιλελευθεροποίησης της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές. Επ' αυτού, ενδείκνυται να υπομνησθεί ότι οι ελληνικές αρχές προσέφεραν διαβεβαιώσεις ότι θα εφαρμοσθεί ορθά η κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την έκδοση ΑΟΚ και αδειών εκμε-

τάλλευσης και ότι δεν θα υπάρξει διακριτική μεταχείριση όσον αφορά την πρόσβαση στις αερολιμενικές εγκαταστάσεις. Στον ίδιο άξονα τοποθετούνται και οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η ελληνική κυβέρνηση, οι οποίες απαριθμούνται στο μέρος V, σχετικά με την εφαρμογή άλλων διατάξεων της τρίτης δέσμης για τις αεροπορικές μεταφορές, προπάλτων εκείνων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 για την πρόσβαση στην αγορά, την κατάργηση του μονοπωλίου ανάθεσης εκμετάλλευσης στην ΟΑ και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό των δρομολογίων προς τα ελληνικά νησιά το αργότερο την 1η Ιουλίου 1998. Ως προς την εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση του εν λόγω άρθρου για να διατηρηθεί κατάσταση μονοπωλίου στα δρομολόγια στα οποία δεν εκτελούνταν πτήσεις πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 ή στα οποία δεν εκτελούνταν πτήσεις κατά συνεχή τρόπο από την ημερομηνία αυτή και στο εξής. Εξαιρούνται ειδικότερα από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 τα δρομολόγια εποχιακού χαρακτήρα.

Τέλος, προκειμένου περί του κοινού συμφέροντος, η Επιτροπή κρίνει ότι η αναδιάρθρωση κεφαλαίου και η αναδιοργάνωση της ΟΑ θα συμβάλει στην ανάπτυξη των αερομεταφορών σε μια κατακερματισμένη και περιφερειακή περιοχή της Κοινότητας, της οποίας αποτελεί ένα από τα λιγότερο ανεπτυγμένα μέρη.

VIII

Υπό το πρίσμα όλων των προαναφερομένων, οι ενισχύσεις που χορηγεί η ελληνική κυβέρνηση στην ΟΑ, υπό τη μορφή εγγυήσεων, εξάλειψης του χρέους, μετατροπής του χρέους σε κεφάλαιο και εισφορών κεφαλαίου, οι οποίες συνοδεύουν το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της εταιρείας, είναι δυνατό να υπαχθούν στην εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης και στο άρθρο 61 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συμφωνίας, εάν πληρούνται, εντούτοις, διάφοροι όροι που αποτελούν εγγύηση ότι οι επίμαχες ενισχύσεις δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες εδάφους (holding) στα ελληνικά αεροδρόμια, η Επιτροπή, λαμβάνει υπόψη της τις διαβεβαιώσεις των ελληνικών αρχών, σύμφωνα με τις οποίες επιτρέπονται οι χωριστές υπηρεσίες εδάφους (self-holding), με όλες τις συνιστώσες τους στα εν λόγω αεροδρόμια (1),

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση της ΟΑ, οι οποίες χορηγούνται υπό τη μορφή:

— εγγυήσεων για δάνεια που έχει συνάψει μέχρι σήμερα η εταιρεία, κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 του νόμου αριθ. 96/1975,

(1) Βλέπε απόφαση 94/118/ΕΚ σχετικά με την ενίσχυση που χορηγείται από την ιρλανδική κυβέρνηση στον όμιλο Aer Lingus (ΕΕ αριθ. L 54 της 25. 2. 1994, σ. 30).

- νέων εγγυήσεων δανείου, ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, για δάνεια τα οποία πρόκειται να συναφθούν πριν τις 31 Δεκεμβρίου 1997 με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών,
- μείωσης του χρέους της εταιρείας, ύψους 427 δισεκατομμυρίων δραχμών,
- μετατροπής του χρέους της εταιρείας σε κεφάλαιο, ύψους 64 δισεκατομμυρίων δραχμών,
- εισφοράς κεφαλαίου 54 δισεκατομμυρίων δραχμών, σε τρεις δόσεις 19, 23 και 12 δισεκατομμυρίων αντιστοίχως το 1995, το 1996 και το 1997,

Θεωρείται ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, δυνάμει του άρθρου 92 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, υπό τον όρο ότι η ελληνική κυβέρνηση:

- α) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να καταργήσει, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, το άρθρο 6 του νόμου αριθ. 96/1975, βάσει του οποίου επιτρέπεται στο ελληνικό Δημόσιο να παρέχει εγγυήσεις για τα δάνεια που συνάπτει η Ολυμπιακή Αεροπορία·
- β) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην επεμβαίνει στο μέλλον στη διαχείριση της ΟΑ, πέραν του αυστηρού ορίου λόγω της ιδιότητάς της ως μετόχου·
- γ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να υπαγάγει την ΟΑ, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994, σε φορολογικό καθεστώς ανώνυμης εταιρείας, ανάλογο με εκείνο των ελληνικών επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα, εκτός της απαλλαγής της ΟΑ από τυχόν φόρους που ενδέχεται να επιβληθούν στις διαδικασίες αναδιάρθρωσης κεφαλαίου της επιχείρησης, οι οποίες προβλέπονται στο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κεφαλαίου και αναδιοργάνωσης της εταιρείας, το οποίο διαβιβάστηκε στην Επιτροπή (εφεξής «το πρόγραμμα»)·
- δ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να προσαρμόσει τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΟΑ προς τις διατάξεις της τρίτης δέσμης μέτρων για τις αεροπορικές μεταφορές, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1994·
- ε) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην χορηγήσει πλέον ενισχύσεις, υπό οιαδήποτε μορφή, στην ΟΑ, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο·
- στ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να προβεί αμέσως στη λήψη των αναγκαίων νομοθετικών μέτρων για την αποτελεσματική εφαρμογή του προγράμματος, όσον αφορά μισθολογικά, κοινωνικά και χρηματοοικονομικά θέματα·
- ζ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να υποδέχεται την ενδεχόμενη διεξαγωγή επαληθεύσεων, εκ μέρους της Επιτροπής, των κυριότερων αποτελεσμάτων που θα αποδώσει το πρόγραμμα, καθώς και της εφαρμογής των παρόντων όρων από τους οποίους εξαρτάται η έγκριση της ενίσχυσης, από έναν ανεξάρτητο σύμβουλο τον οποίο επιλέγει η Επιτροπή σε συνεννόηση με την ελληνική κυβέρνηση·
- η) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει, αφενός, να υποβάλλει ετησίως στην Επιτροπή, τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες πριν από την καταβολή κάθε δόσης αύξησης κεφαλαίου, οι οποίες προβλέπονται για τον Ιανουάριο του 1996 και τον Ιανουάριο του 1997, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος,

προκειμένου να είναι σε θέση η Επιτροπή να διατυπώσει σχόλια, και, αφετέρου, να αναβάλλει κατά τέσσερις εβδομάδες την καταβολή των εν λόγω δόσεων αύξησης κεφαλαίου, σε περίπτωση που η Επιτροπή υποβάλει την εν λόγω έκθεση στην εκτίμηση ανεξάρτητου συμβούλου·

- θ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην προβεί στις προβλεπόμενες για το 1995, το 1996 και το 1997 αυξήσεις κεφαλαίου, σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι του προγράμματος για τα προηγούμενα οικονομικά έτη, όπως αναπτύσσονται στο μέρος IV της παρούσας απόφασης·
- ι) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να φροντίζει ώστε η ΟΑ να μην επιχειρήσει να αγοράσει, χάρη στην ενίσχυση, μετοχές οποιουδήποτε αερομεταφορέα του ΕΟΧ·
- ια) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να δελτιώσει τη διαδικασία για τη νηολόγηση αεροσκαφών ή για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα (ΑΟC), προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών της Κοινότητας, ιδίως προς όφελος εκείνων που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, πλην της ΟΑ, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι δεν μεσολαβούν υπερβολικές καθυστερήσεις, ούτε επιβάλλονται πολύπλοκες και αδικαιολόγητες διαδικασίες·
- ιβ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να συμμορφωθεί προς τις αρχές ερμηνείας όσον αφορά την εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και της σχέσης μεταξύ της διαδικασίας χορήγησης άδειας του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και των διατάξεων των άλλων κανονισμών της τρίτης δέσμης και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, όπως αναπτύσσονται στο έγγραφο που της απεστάλη από την Επιτροπή, στα γαλλικά στις 18 Νοεμβρίου 1993 και στα ελληνικά στις 26 Ιανουαρίου 1994·
- ιγ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να απαντά γραπτώς, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, στις αιτήσεις για νηολόγηση αεροσκαφών, για την έκδοση πιστοποιητικών αερομεταφορέων ή χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης, οι οποίες υποβάλλονται από τις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, ιδίως από τις εταιρείες, πλην της ΟΑ, που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα·
- ιδ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να μην εξαρτά την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφορών, τα οποία παραχωρούνται στις άλλες κοινοτικές εταιρείες, πλην εκείνων που διαθέτουν άδεια στην Ελλάδα, από τον όρο της καταβολής εγγυήσεων για το ταξίδι επιστροφής των επιβατών·
- ιε) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να δέχεται την αρχή ότι επιτρέπεται και σε άλλες εταιρείες, πλην της ΟΑ, να εκτελούν δρομολόγια μεταξύ της Ελλάδας και των κρατών που δεν ανήκουν στον ΕΟΧ, το οποίο συνεπάγεται την ανάλογη τροποποίηση των συμβάσεων που έχουν συναφθεί μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και της ΟΑ, και, κατά συνέπεια, να προβεί σε αναθέσεις εκμετάλλευσης ή σε πολλαπλές αναθέσεις εκμετάλλευσης, επί τη βάση μόνον της αξίας κάθε επιμέρους αιτήσεων·
- ιστ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να φροντίζει ώστε η ΟΑ να μην διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στον καθορισμό τιμών («price leader»), κατά τη διάρκεια

των ετών 1994 έως και 1997, στα τακτικά δρομολόγια Αθήνα — Στοκχόλμη και Αθήνα — Λονδίνο (μέρος VII).

- ιζ) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει, σύμφωνα με την οποία η εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, στην οποία υπάγονται τα αεροδρόμια των ελληνικών νησιών σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 4 του άρθρου 1 του εν λόγω κανονισμού, θα παύσει να ισχύει στις 30 Ιουνίου 1998, γεγονός το οποίο συνεπάγεται ότι θα καταργηθεί, το αργότερο κατά την ημερομηνία αυτή, το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης που έχει παραχωρηθεί στην ΟΑ για την τακτική σύνδεση των νησιών αυτών.
- ιη) τηρεί την υποχρέωση που έχει αναλάβει να συμμορφωθεί με τον ορισμό των μη τακτικών πτήσεων όπως προκύπτει έμμεσα από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και να μην επιβάλει στις μη τακτικές πτήσεις υποχρεώσεις, όπως απαγόρευση του «seat only» στις πτήσεις διπλής διαδρομής ή απαγόρευση μεταφοράς φορτίου και ταχυδρομείου ή επιβολή ελάχιστης παραμονής.
- ιθ) φροντίζει ώστε, καθόλη τη διάρκεια εφαρμογής του προγράμματος, ο αριθμός προσφερομένων από την ΟΑ θέσεων στις τακτικές πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, περιλαμβανομένων των πρόσδετων και εποχιακών πτήσεων αλλά πλην των δρομολογίων μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, να μην είναι ανώτερος εκείνων που προσέφερε η ΟΑ στην εν λόγω αγορά του ΕΟΧ κατά τη διάρκεια του έτους 1993 (3 518 778), λαμβάνοντας πάντως υπόψη μια ενδεχόμενη αύξηση, ανάλογη με την ανάπτυξη της εν λόγω αγοράς.
- κ) φροντίζει ώστε οι εναπομένουσες εγγυήσεις δανείων, οι οποίες έχουν παρασχεθεί στην ΟΑ, καθώς και οι

νέες εγγυήσεις που πρόκειται να παρασχεθούν πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1997, ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, οι οποίες προβλέπονται ρητώς στο πρόγραμμα, να πληρούν τους όρους που τίθενται στην επιστολή την οποία απηύθυνε η Επιτροπή στα κράτη μέλη στις 5 Απριλίου 1989.

- κα) δεν διατηρεί, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, ουδεμία αποκλειστικότητα υπέρ της ΟΑ, στα εσωτερικά τακτικά δρομολόγια της ηπειρωτικής Ελλάδας, στα οποία δεν εκτελούσε πτήσεις η ΟΑ πριν από την 1η Ιανουαρίου 1993 ή στα οποία δεν εκτελούσε πτήσεις η ΟΑ κατά συνεχή τρόπο από την ημερομηνία αυτή και εφεξής, ιδίως στα δρομολόγια που παρουσιάζουν εποχιακό χαρακτήρα.

Άρθρο 2

Οι υποχρεώσεις και οι όροι που προβλέπονται στο άρθρο 1 αφορούν τόσο την Ολυμπιακή Αεροπορία, όσο και τη θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 7 Οκτωβρίου 1994.

Για την Επιτροπή

Marcelino OREJA

Μέλος της Επιτροπής