II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 11 december 2002

om det statliga stöd som Grekland har beviljat Olympic Airways

[delgivet med nr K(2002) 4831)

(Endast den grekiska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/372/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

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

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

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

1. Den 12 oktober 2000 lämnade Hellenic Air Carrier Association (HACA) in ett klagomål (registrerat som TREN(2000) A/69305) mot den grekiska staten för att den fortsatte lämna stöd i olika former till Olympic Airways SA (OA), i strid mot kommissionens beslut 94/696/EG ([2]) och 1999/332/EG ([3]) om stöd till OA. Genom en skrivelse av den 5 december 2000 (registrerad som TREN(2000) D/17807) förmedlades klagomålet till de grekiska myndigheterna för synpunkter. De grekiska myndigheterna lämnade sina synpunkter genom en skrivelse av den 19 februari 2001 (TREN(2001) A/53318). Den 24 juli 2001 (TREN(2001) A/63511) lämnade HACA in ett kompletterande klagomål mot den grekiska staten på samma grunder, mot bakgrund av den nya utvecklingen under 2001. Det kompletterande klagomålet förmedlades till Grekland för synpunkter genom skrivelser av den 22 augusti 2001 (TREN(2001) D/11863) och den 6 december 2001 (TREN(2001) D/18948), som Grekland besvarade med skrivelser av den 7 november 2001 (TREN(2001) A/70124), den 11 december 2001 (TREN(2001) A/72694) och den 12 mars 2002 (TREN(2002) A/55191).

2. Genom ett beslut av den 6 mars 2002, anmält till Republiken Grekland genom en skrivelse av den 11 mars 2002 (SG(2002) D/228848) inledde kommissionen förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget. Förfarandet registrerades som C 19/2002.

3. Kommissionens beslut att inleda det formella undersökningsförfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna sina synpunkter om ärendet.

4. Grekland förmedlade synpunkter till kommissionen genom en skrivelse av den 12 april 2002 (TREN(2002) A/57066).

5. Kommissionen mottog inga synpunkter från berörda parter inom den utsatta tidsfristen som löpte ut den 23 maj 2002.

6. Eftersom de grekiska myndigheterna inte försåg kommissionen med all den relevanta information som hade efterfrågats när förfarandet inleddes, beslöt kommissionen den 9 augusti 2002 om ett föreläggande om att lämna upplysningar. Detta delgavs Grekland genom en skrivelse daterad den 12 augusti 2002 (SG(2002)

([1]) EGT C 98, 23.4.2002, s. 8.
([2]) EGT L 273, 25.10.1994, s. 22.
([3]) EGT L 128, 21.5.1999, s. 1.

D/231156). Genom en skrivelse av den 13 september 2002 (DG TREN(2002) A/66323) underrättade Grekland kommissionen om att ett svar blir klart senast den 25 september 2002. Svaret från de grekiska myndigheterna sändes den 1 oktober (DG TREN(2002) A/67131).

7. Den 16 oktober 2002 hölls ett möte med de grekiska myndigheterna angående läget för OA:s finansiella utveckling och framstegen hittills. Under detta möte överlämnade Greklands företrädare en rapport till kommissionen. Rapporten registrerades som DG TREN(2002) A/69882. Den 14 november 2002 sände Grekland detta dokument, tillsammans med ytterligare upplysningar och en rapport från en begränsad granskning av OA:s resultat i jämförelse med den finansiella planen, gjord 2002 av Deloitte & Touche. Försändelsen registrerades som DG TREN(2002) A/70592.

8. Den 21 november 2002 sände Greklands transportminister Christos Verelis en ny rapport till Loyola de Palacio, vice ordförande för kommissionen, med en översikt av nyckelfrågorna i ärendet OA. Dessa tilläggsupplysningar registrerades som DG TREN (2002) A/70782.

9. Transportminister Christos Verelis underrättade även, genom en skrivelse av den 2 december 2002 (DG TREN (2002) A/71671), Loyola de Palacio om att processen för privatisering av Olympic Airways var väl på gång och att Grekland hade fått sex intresseanmälningar om att överta ett majoritetsinnehav i företaget.

2. **BAKGRUND**

2.1 ***Kommissionens tidigare beslut rörande OA och dess dotterbolag***

2.1.1 **1994 års beslut**

10. Den 7 oktober 1994 antog kommissionen beslut 94/96/EG (1994 års beslut) enligt vilket stöd som Grekland har beviljat och avser att bevilja OA är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c (senare 92.3 c) i fördraget och artikel 61.3 c i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet), förutsatt att Grekland uppfyller ett antal åtaganden som anges i beslutet. Stödet bestod av

— lånegarantier som beviljats OA fram till den 7 oktober 1994 enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96 av den 26 juni 1975,

— nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner US-dollar för lån som skulle tecknas före den 31 december 1997 för köp av nya flygplan,

— minskning av OA:s skuldbörda med 427 miljarder drakmer,

— omvandling av 64 miljarder drakmer av OA:s skulder till eget kapital, och

— ett kapitaltillskott på 54 miljarder drakmer i tre rater på 19, 23 och 12 miljarder för 1995, 1996 respektive 1997.

De fyra sista av dessa fem åtgärder ingick i den omstrukturerings- och rekapitaliseringsplan som ursprungligen hade lämnats till kommissionen. På grundval av denna plan ansåg kommissionen att stödet främjade utvecklingen av lufttransporter genom en omstrukturering av det största lufttrafikföretaget i en fragmenterad och perifer region, som är en av de minst utvecklade i gemenskapen.

11. Stödets förenlighet gjordes dock beroende av att Greklands uppfyllde 21 åtaganden. Dessa villkor ställdes för att säkerställa att stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Enligt dessa åtaganden, som berörde både OA och dess dotterbolag Olympic Aviation måste Grekland uppfylla bland annat följande:

a) Att fram till den 31 december 1994 upphäva artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75 av den 26 juni 1975 enligt vilken den grekiska staten tilläts bevilja garantier för lån till OA.

b) Att avstå från inblandning i ledningen av OA, utanför de snäva gränser som aktieägarrollen sätter.

c) Att senast den 31 december 1994 ge OA samma skatterättsliga status som ett börsnoterat aktiebolag, likvärdig med den status som grekiska företag har enligt allmän lag förutom att OA är undantaget från alla skatter som sannolikt skulle påverka den rekapitalisering som avses i den rekapitaliserings- och omstruktureringsplan som hade meddelats till kommissionen.

d) Att inte bevilja fortsatt stöd till OA i någon som helst form, i enlighet med gemenskapslagstiftningen.

e) Att så snart som möjligt anta den lagstiftning som krävs för en effektiv tillämpning av de delar av planen som rör löner samt sociala och finansiella frågor.

f) Att årligen, och minst fyra veckor före varje delutbetalning av kapitaltillskottet, som enligt planen skulle ske i januari 1996 och januari 1997, lämna in en rapport till kommissionen om genomförandet av omstruktureringsplanen, så att kommissionen kan lämna synpunkter och senarelägga delutbetalningar om kommissionen väljer att lämna planen till en oberoende konsult för granskning.

g) Att inte genomföra kapitaltillskotten planerade för 1995, 1996 och 1997 om omstruktureringsplanens mål, i den form som de fastställs i 1994 års beslut, inte har uppnåtts för de föregående åren.

h) Att säkerställa att OA inte fungerar som prisledare på de regelbundna linjerna Aten–Stockholm och Aten–London under perioden 1994–1997.

i) Att säkerställa att OA under den hela den tid som omstruktureringsplanen omfattar inte erbjuder fler platser på regelbundna linjer i EES, inklusive extra och säsongmässiga flygningar men exklusive inhemska flygningar till de grekiska öarna, än det antal som OA erbjöd på EES-marknaden 1993.

j) Att säkerställa att de återstående lånegarantierna till OA och de nya garantierna avsedda att beviljas före den 31 december 1997 och som uttryckligen anges i omstruktureringsplanen till ett belopp på 378 miljoner US-dollar, uppfyller de villkor som anges i skrivelsen av den 5 april 1989 från kommissionen till medlemsstaterna.

2.1.2 **1998 års beslut**

12. Eftersom flera av villkoren i det ursprungliga beslutet inte uppfylldes, antog kommissionen den 30 april 1996 ([4]) ett beslut om att återuppta förfarandet enligt artikel 87.2 i fördraget och att inleda ett förfarande med avseende på de nya och oanmälda stöd som kommissionen hade fått upplysningar om.

13. Kommissionens tvivel gällde i synnerhet följande punkter:

1) Greklands åtagande om att avstå från inblandning i ledningen av OA, utanför de snäva gränser som aktieägarrollen sätter. Det fanns dock vid den tidpunkten tecken på att den grekiska regeringen blandade sig i ledningen av OA, antingen direkt eller genom styrelsen.

2) Greklands åtagande att inte bevilja något ytterligare stöd, eftersom OA hade befriats från skatter och offentliga pålagor för åren 1995, 1996 och 1997, alla skatter och andra utgifter i samband med lånegarantierna samt kostnaderna i samband med OA-anställdas militärtjänst. Dessa fördelar uppgick till 11 miljarder drakmer. Det fanns även tecken på att OA inte hade betalat landnings- och uppställningsavgifter från den tidpunkt då 1994 års beslut hade meddelats Grekland.

3) Greklands åtagande att se till att avtalen med OA överensstämmer med bestämmelserna i det tredje åtgärdspaketet föreföll att inte uppfyllas, eftersom Grekland otillbörligt fördröjde upphävandet av OA:s ensamrätt till inhemska flyglinjer på det grekiska fastlandet.

4) Greklands åtagande att ge OA samma skatterättsliga status som ett börsnoterat företag, likvärdig med den ställning som grekiska företag har enligt allmän lag, föreföll att inte uppfyllas, eftersom OA enligt flera av bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2271/94 befriades från skatter som har sin grund i omstruktureringen av OA:s balansräkning.

5) Greklands åtagande att godkänna att andra flygbolag än OA tillåts trafikera linjer till länder utanför EES föreföll att inte uppfyllas, eftersom det fortfarande inte fanns någon ikraftvarande lagstiftning enligt vilken OA:s ensamrätt på sådana linjer upphävs.

14. Den 14 augusti 1998 antog kommissionen beslut 1999/332/EG (1998 års beslut) enligt vilket det stöd som Grekland beviljat och avser att bevilja OA är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget (dåvarande artikel 92.3 c) och artikel 61.3 c i EES-avtalet. Stödet bestod av

a) lånegarantier beviljade företaget fram till den 7 oktober 1994 enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75 av den 26 juni 1975,

b) nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner US-dollar för lån som måste tecknas före den 31 december 1997 för köp av nya flygplan,

([4]) EGT C 176, 19.6.1996, s. 5.

c) minskning av OA:s skuldbörda med 427 miljarder drakmer,

d) omvandling av 64 miljarder drakmer av OA:s skulder till eget kapital,

e) ett kapitaltillskott på 40,8 miljarder drakmer, mindre än det ursprungligen avsedda tillskottet på 54 miljarder drakmer, i tre rater på 19, 14 och 7,8 miljarder för 1995, 1998 respektive 1999.

15. De stödåtgärder som godkändes i 1998 års beslut åtföljdes av en reviderad omstruktureringsplan. Planen ([5]) gällde perioden 1998–2002. I den ursprungliga omstruktureringsplanen ingick förbättring av förvaltningen av avkastningar och intäkter, minskning av driftskostnaderna genom omstrukturering av organisationen och ändringar i arbetsvillkoren (lönestopp, minskning av lönetillägg, minskad övertid för fast anställd personal, minskning av antalet säsonganställda), förändringar i ledningen. 1998 års plan omfattade bekräftelse av de ursprungliga åtgärderna och ytterligare åtgärder för att nå fram till omorganiseringen av företagets kostnadsstruktur (lönestopp, personalminskning osv.) och högre avkastning med hjälp av ett förvaltningssystem. Planen omfattade även omdimensionering av flygnätet, företagsomfattande omorganisering av företagets interna struktur och investeringarna för köp av flygplan. Övriga åtgärder gällde flyttning av OA till Atens internationella flygplats Spata och ytterligare investeringar i infrastruktur. Dessa skulle ske utan kapitaltillskott från aktieägarna.

16. Genomförandet av 1998 års omstruktureringsplan och de finansiella uppskattningarna beskrivs med följande indikatorer:

	1998	1999	2000	2001	2002
Finansiella indikatorer					
Omsättning (miljoner drakmer)	324 234	329 071	344 829	359 057	380 626
Rörelseresultat efter ränta (miljoner drakmer)	14 610	21 294	9 622	1 644	8 470
Vinst före skatt (miljoner drakmer)	5 120	20 914	22 587	2 697	6 590
Långfristiga skulder (miljoner drakmer)	59 501	123 993	191 542	171 625	151 708
Driftsmässiga indikatorer					
Planmil per avgång (ASL) (km)	1 014	1 053	1 087	1 097	1 110
Kabinfaktor (beläggningsfaktor)	66,3 %	64,4 %	61,8 %	62,3 %	64,3 %
Avkastning (drakmer/RPK ([1])) – 1998 års priser	100	106	110,4	107,2	106,1
Antalet anställda (heltidsekvivalenter)	8 875	8 467	8 256	8 078	8 032
Totalantalet flygplan	35	37	40	40	40
Flygnätets genomsnittskapacitet	395 595	365 717	357 409	378 745	386 329
Finansiella nyckeltal					
Rörelseresultat Omsättning	4,5 %	6,5 %	2,8 %	0,5 %	2,2 %

([5]) Planen lämnades in till kommissionen genom skrivelser av den 3 och 6 juli 1998.

	1998	1999	2000	2001	2002
Förhållande mellan skulder och eget kapital (gearing)	2,22	2,42	2,76	2,57	2,34
Nyckeltal rörande produktivitet					
ASK ([2]) Antal anställda	1 560 092	1 598 148	1 731 631	1 875 440	1 923 950
Personalutgifter ASK	8,46	8,30	7,86	7,54	7,64
Utgifter för personal i cockpit ASK	1,38	1,38	1,31	1,27	1,29
Utgifter för kabinpersonal ASK	1,43	1,43	1,39	1,37	1,40
Nyckeltal rörande kostnader					
Driftskostnader för luftfart ASK	21,20	21,61	22,37	22,56	23,04
Personalutgifter Totala driftskostnader	37,8 %	36,5 %	33,5 %	31,9 %	31,7 %
Utgifter för personal i cockpit Driftskostnader för luftfart	6,5 %	6,4 %	5,9 %	5,6 %	5,6 %
Utgifter för kabinpersonal Driftskostnader för luftfart	6,8 %	6,6 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %

([1]) RPK: Betalda passagerarkilometer.
([2]) ASK: Tillgängliga platskilometer.

17. Hela scenariot baserar sig på antagandet att OA:s intäkter från luftfart ökar med 25,5 % under den tid planen gäller (från 269 miljarder drakmer 1998 till 337,6 miljarder drakmer 2002), medan intäkterna från hantering på marken minskar med 28,2 % under samma period (från 46,5 miljarder drakmer 1998 till 33,3 miljarder drakmer 2002) till följd av liberalisering av denna verksamhet.

18. Det stöd som godkänns i 1998 års beslut underlyder fyra villkor som fastställs i artikel 1 i det beslutet. Villkoren är följande:

a) Grekland uppfyller de 21 åtaganden som anges i 1994 års beslut.

b) Grekland försäkrar att OA inte skall uppträda som prisledare på de regelbundna flyglinjerna Aten–Stockholm och Aten–London under perioden 1998–2002.

c) Grekland försäkrar att OA till och med år 2002 inte skall erbjuda fler platser på regelbundna flyglinjer i EES, inklusive extra och säsongsmässiga flygningar samt i trafiken mellan det grekiska fastlandet och de grekiska öarna, än det antal som företaget erbjöd på EES-marknaden 1997 (7 792 243 platser), dock med möjlighet till en eventuell ökning i proportion till tillväxten på denna marknad.

d) Grekland försäkrar att OA senast den 1 december 1998 skall ha infört ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning, och senast den 1 december 1998 lämnar en rapport till kommissionen i denna fråga.

19. I beslutet fastställs vidare att raten på 7,8 miljarder drakmer endast betalas ut förutsatt att alla de villkor som ställts för att säkerställa att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden uppfylls, att den reviderade omstruktureringsplanen faktiskt genomförs och att de förväntade resultaten uppnås, i synnerhet beträffande kostnads- och produktivitetskvoterna enligt det beslutet.

20. Med tanke på att 1998 års omstruktureringsplan innebar att den ursprungliga planen sträckte sig förbi 1997 och var avsedd att göra det möjligt för OA att uppnå lönsamhet år 2000, begärde kommissionen ytterligare åtaganden för att säkerställa stödets effekt och förenlighet med den gemensamma marknaden.

21. I 1998 års beslut fastställdes därför att Grekland måste lämna en rapport till kommissionen

a) minst tio veckor före utbetalning av den ovan nämnda raten (planerad för den 15 juni 1999, och

b) i slutet av oktober 1999, mars 2000 och oktober 2000.

22. Rapporterna skulle ge bekräftelse på att alla de villkor som ställts för att säkerställa att stödet är förenligt med den gemensamma marknaden är uppfyllda, att den reviderade omstruktureringsplanen faktiskt genomförs och att de förväntade resultaten uppnås. Den andra raten får således inte frisläppas om inte villkoren är uppfyllda och/eller om målen för den reviderade omstruktureringsplanen inte är uppnådda. I beslutet anges inget om en beredskapsplan eller undantag till denna skyldighet.

2.1.3 **2000 års beslut**

23. Genom en skrivelse till kommissionen av den 17 juli 2000 anmälde Grekland om sin avsikt att använda återstoden av det godkända stödet för lånegarantier som skulle beviljas före slutet av år 2000 för investeringar i samband med flyttningen av OA från Hellinikonflygplatsen till Atens nya internationella flygplats i Spata, och för förlängning av tidsfristen för lånegarantierna till den 31 mars 2001. Vid denna tidpunkt hade den grekiska staten beviljat lånegarantier på sammanlagt 201,6 miljoner US-dollar för köp av fyra Airbus 340-plan. Genom en skrivelse av den 10 november 2000 (SG(2000)D/108307) underrättade kommissionen de grekiska myndigheterna om sitt beslut att ändra artikel 1.1 ii i 1998 års beslut med avseende på den stödåtgärd som gällde lånegarantierna på sammanlagt 378 miljoner US-dollar. Efter denna modifiering bestod stödåtgärden i fråga av nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner US-dollar för lån som måste tecknas före den 31 december 2000 för köp av nya flygplan och för de investeringar som behövdes för flyttning av Olympic Airways till den nya flygplatsen i Spata. Dessa lånegarantier kunde utfärdas fram till den 31 mars 2001.

24. I februari 2001 tecknade OA ett lån på cirka 62 miljarder drakmer från ABN-AMRO för ändamålet.

2.2 *OA:s finansiella och ledningsmässiga utveckling från 1998 till 2002*

25. Efter antagandet av 1998 års beslut frisläppte den grekiska regeringen i september 1998 det andra kapitaltillskottet på 15 miljarder drakmer till OA och utfärdade en del av de statliga garantierna som hade godkänts för ett belopp på 378 miljoner US-dollar för förnyelse av OA:s flygplansflotta, särskilt fyra nya Airbus 340-400.

26. I maj 1999 lämnade Grekland in en rapport till kommissionen om genomförandet av OA:s omstruktureringsplan. Rapporten kompletterades med ett memorandum i juni 1999. Rapporten granskades av en oberoende expert (Deloitte & Touche) i enlighet med det som anges i 1998 års beslut (artikel 1 a i det beslutet och artikel 1 åtagande h i 1994 års beslut).

27. Rapporten baserade sig på det revisorsgranskade resultatet för år 1997, ledningens prognoser för år 1998 och budgeterade prognoser för år 1999. I rapporten konstateras att OA ligger långt efter i genomförandet av planen. Ett antal av målen i 1998 års beslut hade inte uppnåtts i tid, om vilket de grekiska myndigheterna konstaterade att ”de faktiska resultaten för 1997 låg under den mest pessimistiska prognosen från slutet av februari 1998”. Det faktiska rörelseresultatet efter räntor för 1997 uppvisade en förlust på 28 miljarder drakmer (cirka 82 miljoner euro) mot en förutspådd vinst på cirka 1,7 miljarder drakmer (cirka 5 miljoner euro). Det svaga resultatet förklarades med intäktsförluster till följd av en lägre verksamhetsnivå, delvis till följd av arbetskonflikter. Beläggningsfaktorerna hade nått upp till målen enligt planen, men enligt rapporten hade detta uppnåtts på bekostnad av avkastningen. Den främsta orsaken till denna försämring var agenternas provisionsavdrag, som var större än förväntat. Ledningen hade haft bristande kontroll över utvecklingen av agenternas prestationsersättningar, och det rådde tvivel om huruvida instrument för sådan kontroll fanns i funktion vid den tidpunkten. Det svaga resultatet berodde även på bristande punktlighet, åldrande flygplan, strejker och därav följande inställda flygningar.

28. Företaget hävdade att det som motvikt hade vidtagit åtstramningsåtgärder och infört strikt finansiell praxis från februari 1998 till augusti 1999. Trots dessa åtgärder och på grund av arbetskonflikter under denna period kunde målen för 1998 års plan inte uppnås. Till detta bör noteras att omstruktureringsplanen omfattade kostnader för avbrott till följd av arbetskonflikter för 15 miljarder drakmer, medan de faktiska kostnaderna uppgick till 12 miljarder drakmer, dvs. 3 miljarder mindre än uppskattat (rapporten från Deloitte & Touche av den 21 juli 1999, s. 22). Företaget uppvisade således en rörelse-

förlust efter ränta på 10,4 miljarder drakmer (30,4 miljoner euro) i stället för en förutspådd vinst på 14,6 miljarder drakmer (42,3 miljoner euro). Trots detta intygade Grekland att ledningen hade följt omstruktureringsplanen och dess mål.

29. Resultatet av Deloitte & Touche-rapportens analys av bristerna vid genomförandet av 1998 års plan innebar att kommissionen inte kunde fatta ett positivt beslut om frisläppandet av den sista raten. Kommissionen förmedlade denna analys till de grekiska myndigheterna genom skrivelser av den 12 och 25 juli 1999. Kommissionen anmodade även Grekland att lämna in en uppdaterad omstruktureringsplan för OA så att kommissionen kunde granska denna plan i förhållande till kapitaltillskottet på 7,8 miljarder drakmer (22,8 miljoner euro). I sitt svar av den 26 augusti 1999 till kommissionen medgav Grekland att genomförandet av omstruktureringsplanen för 1998–2000 måste revideras ytterligare för att de förväntade resultaten skulle uppnås, och för att kommissionen skulle kunna ge ett positivt utslag rörande frisläppandet av den sista raten.

30. För att åtgärda problemen och för att ”inte slösa mer omstruktureringstid” (memorandum av den 11 april 2002 från de grekiska myndigheterna) hade de grekiska myndigheterna redan beslutat att använda en internationell öppen anbudsinfordran för att få en erfaren internationell ledning för drift av flygbolaget. Kommissionen underrättades om dessa avsikter genom en skrivelse av den 7 juli 1999. Valet föll slutligen på Speedwing, ett konsultföretag och dotterbolag till British Airways (BA). Enligt avtalet fick BA även option på att köpa en andel på upp till 20 % i OA inom ett år från avtalets tecknande.

31. Efter ett möte i augusti 1999 mellan den nya Speedwing-ledningsgruppen och kommissionens företrädare i Bryssel lämnade de grekiska myndigheterna genom en skrivelse av den 18 november 1999 in en modifierad omstruktureringsplan för OA, utarbetad av Speedwing. Båda företagen inledde dock genomförandet innan planen formellt hade godkänts av kommissionen. Deloitte & Touche granskade planen och uttryckte farhågor om vissa aspekter. Den huvudsakliga skillnaden mellan Speedwing-planen och den plan som godkändes i 1998 års beslut och som tillämpades under 1998 och början av 1999, var inriktningen på ökade intäkter och en utökning av bolagets verksamhet. I sin första rapport bedömde Deloitte & Touche Speedwing-planen såsom ”ambitiös”. Även de grekiska myndigheterna konstaterade i sitt memorandum av den 11 april 2002 att ”filosofin i denna plan ligger långt från filosofin i den tidigare godkända planen, eftersom den nya planen främst är inriktad på intäktssidan (utökning och maximering) i stället för på kostnadssidan”.

32. Genom en skrivelse av den 20 mars 2000 förmedlade kommissionen den slutliga versionen av rapporten från Deloitte & Touche till de grekiska myndigheterna. I rapporten bekräftades de ursprungliga farhågorna. Kommissionen uttryckte sina farhågor rörande misslyckandet med att genomföra den reviderade omstruktureringsplanen i den form den godkänts i 1998 års beslut. Speedwing bestred slutledningarna i Deloitte & Touche-rapporten och lämnade in ett svar till kommissionen innan Speedwing lämnade ledningen av OA i mitten av år 2000. Genom en skrivelse av den 29 augusti 2000 till kommissionen bekräftade de grekiska myndigheterna att OA inte hade något officiellt resultat för 1999 i form av revisorsgranskade räkenskaper, och att det sista kapitaltillskottet därför inte skulle friställas. Grekland anhöll om att kommissionen inte skulle fatta något beslut i frågan.

33. Samtidigt ville de grekiska myndigheterna och den nya ledningen efter Speedwing göra en ny bedömning av företagets övergripande finansiella situation i syfte att göra 1999 till en sund bas för vidare omstrukturering av OA. Därutöver avsåg ledningen att ”neutralisera” en del långtidseffekter av beslut som fattats av Speedwing-ledningen och som kunde ha negativ inverkan på företagets finanser, och ”in stället lägga betoningen på flygbolagets kostnadseffektivitet” (Greklands svar av den 11 april 2002). Hösten 2000 blev PriceWaterhouseCoopers (PwC) tillfrågade av OA att sammanställa en rapport om den preliminära (icke-revisorsgranskade) koncernbalansräkningen av den 31 december 1999. PwC upptäckte bland annat att OA och dess dotterbolag Olympic Aviation, enligt lag nr 2271/94 i den form den ändrats genom lag nr 2465/97 (artikel 14), var skyldiga att betala företagsskatt på beskattningsbara vinster från och med 1994. Enligt PwC-rapporten hade dock koncernens räkenskaper och bokföring inte granskats av skattemyndigheterna på ett antal år, närmare sagt sedan 1988 (Olympic Aviation) och 1992 (Olympic Airways). Dessutom hade OA:s och Olympic Aviations 1999 års lagstadgade räkenskaper fram till den rådande tidpunkten (december 2000) inte godkänts av de respektive företagens bolagsstämma.

34. Efter denna grundliga undersökning av OA:s rådande finansiella situation efter att Speedwing-ledningen hade lämnat företaget, erkände de grekiska myndigheterna sommaren 2000 att det inte skulle vara möjligt att fullfölja omstruktureringen av OA enbart på basis av egna medel eller försäljning av en minoritetsandel. I början av

sommaren 2000 underrättade de grekiska myndigheterna kommissionen om sitt beslut att inleda en försäljning av majoritetsandelen i OA i syfte att ordna flygbolagets finansiering. I september 2000 utsåg de grekiska myndigheterna Credit Suisse First Boston som finansiell rådgivare, tillsammans med ett antal andra rådgivare, enligt kraven i den grekiska lagen om privatisering nr 2000/91. Under tiden hade rapporterna för mars och oktober 2000 som krävdes enligt 1998 års beslut fortfarande inte lämnats in till kommissionen.

35. I 1998 års beslut fastställdes även som en del av planen att flyttningen av OA till Spata skulle finansieras med kassaflödesreserver och kompensation (punkt 82 i beslutet). Företaget skulle dock ha erhållit kompensation från den grekiska staten för investeringsförluster vid Hellenikon-flygplatsen till följd av att den stängdes (uppskattningsvis 35 miljarder drakmer). Beträffande denna kompensation bekräftade den grekiska staten för kommissionen i en skrivelse av den 3 juli 1998 att kompensationen inte innehåller något element av stöd till OA och att kompensationen strikt motsvarar det som varje företag i en liknande situation skulle ha rätt till. Dessutom, för att stilla kommissionens farhågor rörande kompensationens tidpunkt, hade Grekland också försäkrat kommissionen om att kompensationen enligt överenskommelsen mellan OA och den grekiska staten betalas ut så att den sammanfaller med företagets utlägg för flyttningen till Spata.

36. Genom en skrivelse av den 12 december 1999 underrättade Grekland kommissionen om att kompensationen till OA för flyttningen till Spata hade utvärderats av konsultföretaget American Appraisal UK som den grekiska staten hade anlitat för att fastställa OA:s förluster till följd av stängningen av Hellinikon och flyttningen till Spata. Utvärderingens resultat uppgick till 33,66 miljarder drakmer (den 20 april 1999).

37. Denna rapport förmedlades till kommissionen, dock utan en formell anmälan om nytt statligt stöd. Kommissionen utsåg Alan Stratford för att verifiera om uppskattningen från konsultföretaget American Appraisal byggde på principen om skäligt marknadsvärde och huruvida det förekom överkompensation. Efter att ha undersökt OA:s situation vid Hellinikon och metoden för hur principen om skäligt marknadsvärde hade tillämpats, konstaterade Alan Stratford i sin slutrapport från maj 2000 att beräkningarna och de resulterade beloppen var skäliga. I rapporten ifrågasattes dock behovet av att inbegripa utrustning som en kompensationspost och huruvida vissa historiska förmåner som OA åtnjutit vid Hellinikon skulle omfattas av kompensationen. I konsultutlåtandet konstaterades att ”det beräknade kompensationsbeloppet skulle vara betydligt högre” om Grekland hade använt en annan metod som föreslagits av Alan Stratford (i synnerhet i fråga om livstidsuppskattningar för byggnader). OA flyttade till Atens internationella flygplats i Spata enligt tidtabellen. Flygplatsen öppnades den 29 mars 2001, samma dag som Hellinikon stängdes.

38. I slutet av januari 2002 tecknade OA ett lån på 19,5 miljoner euro från Commercial Bank of Greece, en offentlig affärsbank, mot att OA överlät sina fordringar hos den grekiska staten för obetalda flygbiljetter (22 miljoner euro). Lånet beviljades för ett år.

2.3 *Klagomålen från HACA*

39. HACA lämnade in två klagomål till kommissionen, ett av den 12 oktober 2000 och ett annat av den 24 juli 2001. HACA är en sammanslutning av följande lufttrafikföretag: Aegean Airlines, Cronus Airlines, Hellenic Star Airways, Cal Aviation, Trans European Airlines, Interjet, Avionic och Aviator. Klagomålen gällde följande frågor:

a) Förmånstillägg till OA-anställda.

b) Oklarheter rörande den grekiska lagen nr 2733/99 som ger möjlighet till kompensation av skulder mellan OA och den grekiska staten.

c) Försenade betalningar av vissa landnings- och uppställningsavgifter vid Hellenikon-flygplatsen och utebliven betalning av flygplatsavgifter till Spata-flygplatsen.

d) Uteblivna betalningar av Spatosimo-skatten (en passagerarskatt för utveckling av grekiska flygplatser) på cirka 47 miljoner euro (16 miljarder drakmer).

e) Uteblivna eller kraftigt försenade betalningar av lokalhyror och landningsavgifter till andra grekiska flygplatser utöver Hellinikon och Spata.

f) Momslättnader på bränsle och reservdelar till en finansiell fördel på 2,6 miljoner euro.

g) Uteblivna eller kraftigt försenade betalningar av sociala avgifter, en åttaprocentig moms på inrikesflygningar samt förfallna belopp till Olympic Catering.

3. **BESLUTET AV DEN 6 MARS 2002**

3.1 ***Föremål för granskningen***

40. De grekiska myndigheternas svar på klagomålen av den 19 februari 2001, 7 och 11 december 2001 samt 12 mars 2002 skingrade inte kommissionens tvivel. Kommissionen beslöt därför att på nytt inleda det formella undersökningsförfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget. De två föremålen för granskning behandlas nedan.

1. **Missbruk av stöd som godkänts i kommissionens beslut från 1994 och 1998**

41. a) Underlåtelse att följa omstruktureringsplanen: Omstruktureringsplanen, som utgjorde grunden för 1998 års godkännande av stöden, verkar inte ha genomförts på avsett sätt. I synnerhet kan nämnas att ändringarna i företagets organisationsstruktur inte hade genomförts och att ledningen hade i stort sett samma jurister som tidigare. Antalet anställda har minskat mer än det som anges i planen (se punkterna 11–17). Detta verkar dock endast bero på att funktioner som tidigare förekom i OA har flyttats över till dotterbolagen. De anställda hade lönestopp 1996–1997, men den resulterande minskningen av produktionskostnaderna uppvägdes till stor del av betydande löneförhöjningar 1998.

42. Det bör konstateras att målen för den omstruktureringsplan som utgjorde grunden för 1998 års beslut inte uppnåddes. Detta hade sin grund i OA:s finansiella situation som den beskrivs tidigare i föreliggande dokument. På grundval av den ovan nämnda situationen hyste kommissionen tvivel om huruvida OA:s ekonomiska och finansiella utveckling motsvarade den plan som omfattade perioden 1998–2002 och som bildade grunden för godkännandet av stödåtgärderna i 1998 års beslut. Kommissionen hyste allvarliga farhågor om att företagets aktuella finansiella situation avvek ytterligare från omstruktureringsplanens mål för åren 2000–2002. Detta i synnerhet som kommissionen inte hade fått några upplysningar om företagets finansiella resultat år 2000 eller uppskattningar för 2001, och eftersom Speedwing inte lyckades få fram en affärs- och omstruktureringsplan som omfattade målen enligt 1998 års beslut.

43. Trots kraven enligt artikel 1.2 i 1998 års beslut lämnades ingen rapport till kommissionen i mars och oktober 2000. Dessutom innebär bristen på upplysningar och trovärdiga resultaträkenskaper att kommissionen under inga omständigheter fullt ut och utan vidare undersökningar kan verifiera efterlevnaden av detta väsentliga villkor.

44. Av det ovan anförda följer att alla de ekonomiska och finansiella prognoser som den grekiska staten använde som grund för planen och som kommissionen godkände, inte har uppfyllts. Övervakningen av hur omstruktureringsplanen genomfördes föranledde allvarliga tvivel med avseende på kontinuerlig kompatibilitet mellan å ena sidan OA:s ekonomiska och finansiella situation och å andra sidan planens driftsmässiga och finansiella indikatorer. Dessa tvivel var av sådan karaktär att de motiverade kommissionen att göra en ny granskning av 1998 års beslut med avseende på huruvida omstruktureringsplanen hade genomförts korrekt eller inte.

45. b) Underlåtenhet att uppfylla villkor och åtaganden i tidigare beslut. I artikel 1 d i 1998 års beslut krävs att OA senast den 1 december 1998 skall ha infört ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning (MIS). Till dags dato har de grekiska myndigheterna inte lämnat någon rapport om MIS och inte heller underrättat om status för och resultat av genomförandet.

46. I 1998 års beslut krävs att Grekland senast den 1 december 1998 har infört ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning. Syftet med att införa ett sådant system var att ge OA:s ledning möjlighet att få tillräcklig information för övervakning av resultaten från omstruktureringsplanen och möjlighet att vid behov ytterligare revidera planen. Det bör även noteras att den grekiska staten, enligt den omstruktureringsplan som utgjorde grunden för 1998 års beslut, måste upprätta koncernredovisning för OA och dess dotterbolag. För att få korrekta indata till en sådan redovisning behövs ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsledningen.

47. Kommissionen har betonat det absolut nödvändiga med detta steg, inte bara med tanke på efterlevnad av beslutets villkor i sig, utan mycket mer med tanke på företagets bästa. Erfarenheterna från 1997 års redovisning som beskrivs tidigare i detta dokument (se punkt 26) visar tydligt hur svårt det är att nå mål enligt en plan som inte har en klar startpunkt. Generellt sett innebär detta att företagsledningen, för att i en viss situation kunna fatta de rätta besluten med tanke på framtiden, måste ha tillgång till en samstämmig, exakt och aktuell bild av tidigare åtgärder och resultat och/eller misslyckanden. När företagsledningen har tillgång till ett sådant verktyg betyder det även att den underliggande information som finns registrerad i företagets redovisningssystem i tid och på korrekt sätt hanteras, kontrolleras och rapporteras till företagsledningen.

48. I artikel 1 a i 1998 års beslut krävs att Grekland uppfyller de villkor som fastställs i artikel 1 a till u i 1994 års beslut. För att belysa det rättsliga sammanhang inom vilket OA från och med 1994 borde ha fungerat på samma sätt alla andra affärsföretag som underlyder normala affärslagar, påminner vi oss om ett antal fakta. OA är för det första ett offentligt företag som inte ingår i den grekiska offentliga förvaltningen och som underlyder privaträttens bestämmelser, särskilt bestämmelserna i lag nr 2190/1920 som reglerar formen och funktionen hos privata (icke-börsnoterade) aktiebolag ("Anonymos Eteria" – "Societé Anonyme"). Dessa företag har strikta skyldigheter när det gäller offentlighet. Trots att OA fanns listat i register nr 422/01/B/86/423 fanns företagets bolagsordning ändå inte med i denna eller någon annan publikation, enligt de upplysningar som kommissionen förfogar över.

49. I lag nr 2190/1920 artikel 25 krävs också att aktieinnehavarna inom sex månader från slutet av varje räkenskapsår samlas till bolagsstämma för att diskutera och godkänna företagets redovisningshandlingar för det avslutade räkenskapsåret. Enligt artikel 43 b paragraf 5 i samma lag krävs även att styrelsen för ett privat aktiebolag måste ge ut företagets redovisning föregående räkenskapsår minst 20 dagar före bolagsstämman. OA gav dock inte ut redovisningen för år 1999 förrän den 28 december 2001. Redovisningen fastställdes den 31 mars 2001 av företagets vd och generaldirektören. Redovisningen granskades av revisorer den 11 december 2001. Dessa datum tyder klart på att de lagenliga krav som gäller för alla privata aktiebolag inte uppfylldes. Utan att det påverkar ytterligare åtgärder som kommissionen kan vidta till följd av denna situation när det gäller tillämpning av artiklarna 3.1 och 5.6 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 ([6]) av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, är denna fråga särskilt viktig med avseende på den konkurrensmässiga ställning som OA och dess konkurrenter har på marknaden, med beaktande av att de revisorer som granskade räkenskapsåret 1999 fäste uppmärksamhet vid det faktum att företagets egna tillgångar låg under 50 % av dess aktiekapital. Det verkar de facto som om de egna tillgångarna för räkenskapsåret 1999 (33 699 706 104 drakmer eller 98,89 miljoner euro) endast motsvarar 27,8 % av aktiekapitalet (120 947 970 000 drakmer eller 354,94 miljoner euro). Enligt artikel 47 i lag nr 2190/1920 bör styrelsen i en sådan situation sammankalla aktieinnehavarna till ett möte för att besluta om upplösning av företaget eller andra åtgärder för att rätta till företagets finansiella situation.

50. Denna särskilda aspekt ger upphov till ytterligare allvarliga farhågor. Det förefaller därför nödvändigt att undersöka de förhållanden under vilka OA och dess dotterbolag har kunnat förbli aktiva efter 1999 utan omstruktureringsåtgärder och i strid med det som krävs enligt normal affärslag. Kommissionen påminner om att en sådan situation, utöver att den innebär en kränkning av de åtaganden och villkor som krävs i det föregående beslutet, även kan inbegripa ett element av stöd (se domstolen, mål Magefesa, C-480/98).

51. Detsamma kan konstateras ([7]) såväl rörande OA:s rättsliga och skattemässiga status som rörande situationen med företagets betalningar till den grekiska staten. Dessa omständigheter tyder på att företaget har kunnat fortsätta med sin affärsverksamhet minst sedan 1999 utan att uppfylla sina skyldigheter med avseende på skatter och sociala avgifter såväl som skyldigheterna att tillbörligen betala flygplatsavgifter, pålagor, hyror och avgifter till olika grekiska flygplatser och den grekiska staten.

52. Den nuvarande situationen med uteblivna eller försenade betalningar av flygplatsavgifter, skatter, hyror, arvoden och andra pålagor till grekiska flygplatser och den grekiska staten väcker en misstanke om att OA beviljas nytt statligt stöd, vilket står i strid med 1998 års beslut och sannolikt ytterligare snedvrider konkurrensen mellan lufttrafikföretag som flyger till och från Grekland.

53. Kommissionen fäster särskilt de grekiska myndigheternas uppmärksamhet vid den extremt svåra situation som OA:s konkurrenter befinner sig i. I detta sammanhang nämns särskilt Axon Airlines. Även andra konkurrenter såsom Cronus Airlines och Aegean Airlines står inför betydande svårigheter som delvis tycks bero på att den grekiska staten behandlar OA på ett sätt som inte är rättsligt och finansiellt jämlikt. Det förefaller därför sannolikt att OA:s aktuella situation rörande uppfyllandet av sina betalningsskyldigheter gentemot grekiska flygplatser och den grekiska staten utgör stöd som strider mot det allmänna intresset.

54. OA:s rättsliga och skattemässiga status. OA står, med stöd av ett antal lagar, under direkt övervakning och kontroll från ministerier som tillämpar rättigheter och skyldigheter som uttryckligen avviker från det som anges

([6]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

([7]) Se särskilt mål C-480/98, REG 2000, s I-8717, punkterna 20–21.

i dessa lagar. Enligt vissa grekiska lagar ges OA exklusivt vissa skatteförmåner, som inte gäller för grekiska börsnoterade aktiebolag eller andra former av affärsföretag.

55. Dessa bestämmelser verkar strida mot den grekiska statens åtagande att säkerställa följande:

a) Att OA ur driftsmässig synvinkel och i fråga om dess status (del VII i 1994 års beslut och artikel 1 a och c i det beslutet), skall ha samma skatterättsliga status som ett börsnoterat aktiebolag och att det skall utvecklas till ett företag som lyder under samma allmänna lagar som gemenskapens andra lufttrafikföretag, utan speciella privilegier eller begränsningar.

b) Att den grekiska staten inte skall blanda sig i OA:s ledning utom inom de snäva ramar som dess roll som aktieinnehavare sätter (artikel 1 b i 1994 års beslut).

c) Att så snart som möjligt anta den lagstiftning som krävs för en effektiv tillämpning av de delar av planen som rör löner samt sociala och finansiella frågor (artikel 1 f i 1994 års beslut).

Den lagstiftning som avses är följande:

56. Lag nr 2271/94 och lag nr 2602/98: I 1998 års beslut konstaterar kommissionen att artikel 2.12 a och artikel 4 i lag nr 2271/94 som antagits för att genomföra OA:s omstruktureringsplan inte kan jämföras med ett privat företags ställning med avseende på personalförvaltningen. Kommissionen konstaterade ytterligare att artikel 4.4. i denna lag i praktiken innebär att OA och dess dotterföretag kategoriseras som ett offentligt (börsnoterat) företag när det gäller rekrytering av personal.

57. I fråga om rekryteringssystemet noterade kommissionen i 1998 års särskilt bestämmelserna i lag nr 2190/94 som gäller offentliga företag och företag inom den offentliga sektorn som lyder under offentlig rätt. De enda undantagen gäller OA:s piloter (artikel 14.2 j i den lagen).

58. Kommissionen konstaterade ytterligare i detta beslut (punkt 66) att det omständliga administrativa förfarandet som tillämpas på fast anställd personal kan lämpa sig för en flexibel personalförvaltning då behovet av sådan personal är planerat på förhand. De berörda bestämmelserna i lag nr 2271/94 har kompletterats med lag nr 2602/98 i vilken anges hur genomförandet av OA:s omstruktureringsplan skall slutföras. Enligt artikel 3.2 i denna lag underlyder all personal (flygbesättning, teknisk personal, markpersonal) bestämmelserna i lag nr 2190/94.

59. Det förefaller därför att den flexibilitet som tidigare tillämpades på rekryteringen av flygbesättning (och piloter) har avskaffats. Det är dessutom inte klart huruvida de bestämmelserna i lag nr 2527/97 som gäller ett specifikt rekryteringsförfarande för OA:s säsongpersonal (vilka omnämns i 1998 års beslut), uttryckligen har avskaffats genom bestämmelserna i lag nr 2602/98. Detta verkar vara fallet eftersom den senare nämna lagen inte uttryckligen utesluter säsongpersonal från bestämmelserna i lag nr 2190/94 om offentliga företag och företag inom den offentliga sektorn som underlyder allmänna lagar, genom vilka flexibiliteten vid rekrytering av säsongpersonal fortfarande skulle bibehållas.

60. Det bör dessutom noteras att OA:s ledning inte underlyder bestämmelserna i lag nr 2190/94 såsom föreskrivet i artikel 2 i lag nr 2608/98 som innehåller bestämmelser rörande OA:s personal (punkt 3 i inledningen). OA är dock enligt bestämmelserna i lag nr 2414/96 ett offentligt allmännyttigt företag (se nedan), och därför är det staten som utser dess ledning, i synnerhet vd och styrelsens ordförande, generaldirektören samt de allmänna och juridiska rådgivarna. Dessa aspekter tar OA:s rekryteringsförfarande ytterligare ett steg längre från de allmänna lagar som tillämpas på icke-börsnoterade och börsnoterade aktiebolag.

61. Lag nr 95/76. I artikel 3.4 i denna lag anges att fordringar som Greklands bank har hos OA för lån som staten har beviljat från och med den 1 januari 1975 skall betraktas som fordringar som ägs av staten och som därefter kan kompenseras mot fordringar som OA kan ha hos staten.

62. I artikel 3.3 i lagen anges att alla avtalsenliga transaktioner som OA går in i för överföring av tillgångar, fast egendom eller annan egendom tillhörande OA, i synnerhet flygplan, flygplansmotorer, helikoptrar och dylikt, liksom även alla andra notariattransaktioner, skall vara befriade från alla notariat- eller registreringsavgifter. I artikel 4.2 i lagen anges att OA:s aktier, genom en akt från ministerkabinettet, kan överföras till den grekiska banken för industriell utveckling (ETVA), vilket utgör en avvikelse från den grekiska lagstiftning som annars tillämpas. I artikel 4.3 i lagen stipuleras att OA under alla omständigheter står under transport- och kommunikationsministerns kontroll och övervakning. Räckvidden för denna bestämmelse är mycket bred och täcker alla verksamhets- och ledningsaspekter som gäller OA. Den utgör en av de viktigaste skillnaderna mellan ett företag som OA och alla andra privata eller offentliga aktiebolag. I artikel 4.4 i lagen anges att alla avtalsenliga transaktioner för överföring av tillgångar eller annan OA:s egendom till andra företag, oavsett dessa företag är börsnoterade eller inte, är befriade från alla skatter, avgifter

och offentliga pålagor. I artikel 6.2 i lagen stipuleras att den måltidsförmån som betalas ut kontant till OA-personalen vid flygplatserna inte utgör en del av lönen och således inte är föremål för innehållning till socialförsäkringskassan eller andra pensionssystem. Denna aspekt nämndes även i det klagomål som HACA lämnade in den 12 oktober 2000 till kommissionen mot den grekiska staten. I artikel 6.3 sista strecksatsen stipuleras att all omvärdering av OA:s egendom och alla resulterande omjusteringar är befriade från alla skatter och andra avgifter.

63. Lag nr 2414/96. Denna lag innehåller bestämmelser om modernisering av offentliga företag och organisationer samt andra bestämmelser. Enligt denna lag finns OA och alla dess dotterbolag med på listan över de offentliga företag som lagen tillämpas på och som kategoriseras som allmännyttiga företag (DEKO på grekiska). De flesta företag som underlyder denna lag är redan privata (icke-börsnoterade) aktiebolag. De som inte är det måste övergå till denna företagsform, enligt det som krävs i artikel 2 i den lagen.

64. Bestämmelserna i denna lag, som också gäller för OA, avviker tydligt från de bestämmelser som gäller för vanliga privata aktiebolag. DEKO-företagen anses vara företag som erbjuder tjänster till det allmänna intresset och därför är den grekiska regeringens inblandning i dessa företags ledning och verksamhet mycket intensivare. Det finns ingen standardmässig rättslig miljö för DEKO-företag. Räckvidden hos statens inblandning kan därför variera.

65. Med undantag av artiklarna 14, 19 och 20, som inte gäller för OA, innebär bestämmelserna i alla andra artiklar i denna lag (totalt 24 artiklar) betydande avvikelser från bestämmelserna i lag nr 2190/1920. Å ena sidan kan den grekiska staten, såsom ensam aktieägare i OA, när som helst tillsätta och avsätta medlemmar i OA:s styrelse, på samma sätt som i vanliga privata aktiebolag där styrelsen utses av bolagsstämman. Enligt de bestämmelser som gäller för DEKO-företag kan dock staten å andra sidan i praktiken även ingripa, och OA måste därför följa annorlunda förfaranden för tillsättningen av styrelsemedlemmar och beslutsfattande. I synnerhet gäller att företagets verkställande direktör utses av staten som regeringens företrädare, och samtidigt kan fungera som företagets styrelseordförande. DEKO-företagen har också, till åtskillnad från vanliga privata aktiebolag, ett extra organ, en direktion vars huvudsakliga uppgift är att se till att företagets politik samordnas med statens politik. Dessutom har DEKO-företagen (och således även OA) företräde till statsfinansierade program för projekt av nationellt, europeiskt eller internationellt intresse.

66. Kommissionen anser att dessa åtgärder som specifikt gäller OA ger upphov till farhågor med avseende på deras förenlighet med det ovan nämna åtagandet från den grekiska statens sida. Detta gäller i synnerhet eftersom artikel 1 c i 1994 års beslut innehåller en hänvisning till skattebefrielse som påverkar kapitaltillskottet och omstruktureringen av OA eftersom de härstammar direkt från omstruktureringsplanen. I och med att de endast gynnar OA utgör de även nytt stöd. De åtgärder som anges i lagarna nr 75/96 och nr 2414/96 sträcker sig längre än denna bestämmelse i 1994 års beslut. De visar också tydligt att OA fortfarande inte har tilldelats samma status som ett vanligt privat eller offentligt företag, i strid med det som anges i artikel 1 a, b och f i 1994 års beslut.

2. **Inledning av förfarandet med avseende på det nya olagliga stödet.**

67. Kommissionen anser att i synnerhet följande åtgärder, förutom att de kan innebära överträdelser av tidigare beslut, förefaller att utgöra statligt stöd:

a) Greklands tolerans när det gäller OA:s bristande respekt för normala affärslagar (lagarna nr 2190/1920, 2271/94, 2602/98, 95/76 och 2414/96).

b) Greklands tolerans när det gäller OA:s uteblivna eller försenade betalningar av sociala avgifter och skatter.

c) Greklands tolerans när det gäller OA:s uteblivna eller försenade betalningar av olika flygplatsavgifter.

d) Undantaget från skatter, notariats- och registreringsavgifter för OA:s transaktioner.

e) Möjligheten att på ett icke-öppet sätt kompensera statliga skulder och OA:s skulder, eller mellan flygplatser och OA, även Spatosimo-skatten.

i) Det faktum att OA genom presidentdekret nr 138/97 åläggs att betala flygplatsavgifter och inte är befriat från hyror eller andra avgifter och pålagor för användning av utrymme vid grekiska flygplatser, innebär i sig inte att OA i verkligheten uppfyller sina skyldigheter att betala sådana avgifter och pålagor. I själva verket godkänner

de grekiska myndigheterna i sina inlagor till kommissionen rörande klagomålet från HACA att OA har legat efter med betalningar och att företaget faktiskt har begärt att dess skulder kompenseras mot dess fordringar gentemot Grekland.

ii) Samma argument tillämpas på kompensationen av skulder mellan OA och den grekiska staten med stöd av lag nr 2733/99. Det bör betonas att en sådan kompensation av skulder inte anses vara oförenlig med artiklarna 87–89 i fördraget. Den åtgärd det gäller utgör dock inte ett objektivt, relevant, öppet, neutralt och icke-diskriminerande sätt att kompensera skulderna på var och en sida. Det uppstår därför allvarliga tvivel om hur de kompenserade beloppen har beräknats. Det finns därför även allvarliga tvivel rörande förenligheten hos beräkningsmetoden och de kompenserade beloppen enligt lag nr 2733/99, dvs. 9 862 639 493 drakmer (28,9 miljoner euro) som utestående belopp den 31 december 1998. Detta belopp förefaller också att innehålla pålagor som OA borde ha erlagt för försenade betalningar för flygplatsavgifter och lokalhyror fram till den 31 maj 1999.

iii) Det förekommer vidare allvarliga tvivel rörande betalningsvillkoren för landningsavgifterna vid Atens internationella flygplats såväl som rörande betalningen av Spatosimo (skatten för utveckling av flygplatser). Kommissionen har särskilda farhågor när det gäller de grekiska myndigheternas synpunkter rörande tilläggsklagomålet, i fråga om att OA har begärt kompensation av ett förfallet belopp på 15 miljoner euro för Spatosimo såväl som för obetalda flygplatsavgifter och lokalhyror vid andra grekiska flygplatser. Mot bakgrund av att OA är den största operatören vid alla grekiska flygplatser betyder uteblivna betalningar för dessa avgifter och hyror att flygplatserna går miste om betydande inkomster och det uppstår betydande snedvridning av konkurrensen mellan de lufttrafikföretag som använder dessa flygplatser.

iv) Det verkar som om den grekiska staten skulle tolerera att OA ligger efter med betalningarna av flygplatsavgifter, skatter, hyror och andra pålagor till flygplatserna och den grekiska staten, eftersom den inte har erlagt hela denna kompensation till OA. Läget för den grekiska statens ersättningar som vid denna tidpunkt är avtalade eller utestående till OA för investeringsförluster vid Hellinikon ger upphov till tvivel med avseende på dessa ersättningars förenlighet. I det sammanhanget blir de grekiska myndigheternas bedömning i synpunkterna rörande tilläggsklagomålet från HACA föremål för särskilt övervägande.

f) Beviljandet av bränslepåfyllningsanläggningens driftstillstånd till ett dotterföretag till OA utan ett öppet anbudsförfarande eller fastställande av avgifter. Rörande bränslepåfyllningsanläggningen finns det två aspekter som ger upphov till frågor: OA är den största aktieinnehavaren i OFC (Olympic Fuel Company) (66 %). OFC valdes av den grekiska staten genom ett anbudsförfarande att uppföra och driva bränslepåfyllningsanläggningen i Spata. Det förekommer betydande brister på överensstämmelse mellan de slutliga kostnaderna i jämförelse med de planerade kostnaderna för denna anläggning. Det uppstår allvarliga tvivel om huruvida de belopp som OFC debiterar som bränslepåfyllningsavgifter för att täcka investeringen endast återspeglar skillnader i växelkurs eller om de även innehåller element av statligt stöd.

g) Beviljandet av ett lån på 19,5 miljoner euro från en offentlig affärsbank (Commercial Bank of Greece) till OA mot att OA överlåter sina fordringar gentemot den grekiska staten på 22 miljoner euro för obetalda biljetter.

68. Vid samma inledning av förfarandet fattade kommissionen beslut om ett föreläggande om att lämna upplysningar, enligt artikel 10 i rådets förordning (EG) 659/99 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([8]). Föreläggandet gällde alla de upplysningar som kommissionen behövde för att fatta beslut om de påstådda brotten mot åtagandena och villkoren i 1998 års beslut, om huruvida genomförandet av omstruktureringsplanen hade följt detta beslut och om det påstådda nya olagliga stöd som omnämns ovan. Upplysningarna skulle inbegripa alla relevanta element och i synnerhet följande:

a) De revisorsgranskade räkenskaperna för åren 2000 och 2001.

b) Hur lånegarantierna som godkändes i 1998 års beslut hade använts för köp av flygplan och för flyttning av Olympic Airways till Spata.

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

c) Läget för all finansiell och operationell leasing för flygplan som användes av Olympic Airways och dess dotterbolag.

d) Alla upplysningar om införandet av riktlinjer och program för avkastningsförvaltning.

e) Alla upplysningar om läget i fråga om flyttningen av all OA-verksamhet till Spata.

f) Rapporterna med tidsfrist i mars och oktober 2000 rörande genomförandet av omstruktureringsplanen.

g) Läget och detaljuppgifter om OA:s betalningar av Spatosimo-skatten och momsbetalningar som berör företaget och dess dotterföretag, flygplatsavgifter vid Hellinikon och Spata, alla utestående hyror, avgifter och pålagor till Hellinikon, Spata och alla andra grekiska flygplatser från 1998 till dags dato.

h) Alla upplysningar och i synnerhet alla betalningsdetaljer och villkor för lånegarantin på 19,5 miljoner euro som den grekiska staten (Greklands affärsbank) i februari 2002 beviljade OA för att täcka driftskostnaderna.

69. De grekiska myndigheterna lämnade sitt svar den 11 april. Trots att de lämnade upplysningarna var mycket innehållsrika saknades fortfarande de revisorsgranskade räkenskaperna för 2000 och 2001 såväl som de rapporter om genomförandet av omstruktureringsplanen som borde ha lämnats in i mars och oktober 2000. I samma skrivelse underrättade Grekland kommissionen om att en ny process för privatisering av OA hade inletts.

3.2 *Föreläggande om att lämna upplysningar*

70. På grund av bristerna antog kommissionen den 9 augusti 2002 ett nytt föreläggande om att lämna upplysningar. I detta uppmanades Grekland att lämna in nedan uppräknade element.

a) De upplysningar som redan hade efterfrågats i beslutet av den 6 mars 2002, nämligen följande:

i) De revisorsgranskade räkenskaperna för åren 2000 och 2001.

ii) Exakta och kvantitativa upplysningar om de driftskostnader som Olympic Airways inte kunde betala år 2001 ([9]) (med närmare detaljer om å ena sidan avgifterna för år 2001 och å andra sidan avgifterna för de föregående åren), såväl som återbetalningsplanen för skulder från den 1 januari 2002.

b) Följande tilläggsupplysningar:

i) Exakta och kvantitativa upplysningar om alla aktuella skulder till finansinstitut och andra, såväl som återbetalningsplan för skulderna ([10]).

ii) Konkreta ekonomiska uppgifter för Olympic Airways för de första sex månaderna av 2002 och en objektiv analys om företagets möjligheter att nå lönsamhet under 2002. Denna analys skall kontrolleras och certifieras av en oberoende expert.

iii) Lagstiftningen genom vilken lag nr 2414/96 och artiklarna 3.2, 3.3, 4.2–4, 6.2 och 6.3 i lag nr 95/76 ändras så att Olympic Airways kan fungera som ett effektivt privat aktiebolag, fritt från annan inblandning av staten än det som följer av statens ställning som aktieinnehavare.

71. Den 1 oktober 2002 sände Grekland ett svar med en anhållan om att kommissionen sammankallar ett möte för att behandla frågan. De revisorsgranskade räkenskaperna för 2001 saknades dock fortfarande bland de upplysningar som sändes till kommissionen. Analysen av 2002 som certifierats av en oberoende expert sändes senare, den 14 november 2002.

4. SYNPUNKTER FRÅN DE GREKISKA MYNDIGHETERNA

72. Kommissionen vill betona det faktum att upplysningarna som Grekland har lämnat in efter det att förfarandet inleddes och beslut fattades om de två föreläggandena om att lämna upplysningar (skrivelser av den 11 april 2002 och den 1 oktober 2002 och vid mötet den 16 oktober) ofta har varit sena och ofullständiga. Enligt de grekiska myndigheterna är situationen rörande dels missbruket av stöd som godkänts i 1994 och 1998 års beslut, dels det nya olagliga stödet följande:

([9]) Det gäller skulder till leverantörer och andra tredje parter (flygplatsavgifter, sociala avgifter osv.).

([10]) Det gäller finansiella skulder (banker) eller eventuellt skulder relaterade till finansiering av flottan.

1. ***Missbruk av stöd som godkänts i kommissionens beslut från 1994 och 1998***

a) **Underlåtelse att följa omstruktureringsplanen**

73. De grekiska myndigheterna underströk att resultaten för år 1997 var sämre än de mest pessimistiska prognoserna. Dessutom vare det år 1998 inte möjligt att nå de uppställda målen, särskilt med avseende på produktivitet, på grund av strejker, finansiell kris, brist på flygplan och betydande bortfall av personal. Vissa åtgärder vidtogs dock (strikt ledning, införandet av ett Frequent Flyer-program, vidareutveckling av ett informationssystem för företagsledningen). Den 18 november 1999 presenterade Speedwing en ny omstruktureringsplan. På grund av oenigheter med den expert som kommissionen hade utsett (Deloitte & Touche) godkändes dock inte denna plan. År 2000 inleddes en privatiseringsprocess. Samtidigt genomförde OA:s ledning en rationalisering av verksamheten (minskning av kapacitet och kostnader osv.).

74. Vid mötet som hölls i Bryssel den 16 oktober mellan företrädare för kommissionens generaldirektorat för energi och transporter och de grekiska myndigheterna konstaterades att OA hade gjort betydande framsteg efter tillsättandet av den nya ledningen sommaren 2000 i fråga om kostnadsminskningar och åtgärder för att maximera vinsten.

75. Som resultat av detta hade OA:s inhemska marknadsandel under första halvan av 2002 gått upp till 57 % i jämförelse med 53 % under samma period 2001. Den internationella marknadsandelen var 25,2 % i jämförelse med 22,6 % 2001. Flygnätets övergripande beläggningsfaktor hade gått upp till 63 % under första halvan av 2002 i jämförelse med 60,84 % under samma period 2001.

76. Trots dessa framsteg registrerade det grekiska flygbolaget ekonomiska förluster. Rörelseresultatet före finansiella kostnader, avskrivningar och skatt, EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes and Depreciation of Assets) indikerade en förlust på 132 miljoner euro för år 2000. Enligt OA kan det negativa resultatet förklaras med ledningsbyte, dyrare dollarkurs och höjda oljepriser. För år 2001 beräknas EBITDA indikera en förlust på 149 miljoner euro (främst på grund av flyttningen till Spata som ökar driftskostnaderna på marken med 1000 %). OA-ledningens första uppskattningar för år 2002 tyder på att företaget skulle kunna uppnå ett positivt EBITDA-resultat på 11 miljoner euro.

77. Även i den nya Deloitte & Touche-rapporten som Grekland lämnat in konstateras att företaget haft framsteg när det gäller driften och de ekonomiska resultaten. I rapporten konstateras dock att EBITDA-resultatet, beroende på vilken hypotes man väljer, kan komma att ligga mellan −10 miljoner euro och −58 miljoner euro. Enligt det mest sannolika scenariot är förlusten 39 miljoner euro. Skillnaderna beror främst på variationer i vinstuppskattningarna men enligt rapporten även på en negativ inverkan av personalkostnaderna i jämförelse med planens mål, en skillnad som kan uppgå till 7,4 miljoner euro. Deloitte konstaterar att denna inverkan kan kopplas till fortsatt otillfredsställande personalproduktivitet: ”Personalens produktivitet har dock, i jämförelse med produktiviteten per ASK (tillgängliga platskilometer) för år 2000 försämrats med 5,7 %”.

78. Med alla driftskostnader (dvs. avskrivningar och räntor) inberäknade skulle resultatet, enligt OA:s ledning, bli en förlust på 41 miljoner euro. I rapporten från Deloitte & Touche anges även lägre siffror, med en förlust som ligger mellan 63 och 111 miljoner euro, med mest sannolika scenario på 92 miljoner euro. Även om dessa uppskattningar tyder på en förbättring i jämförelse med de föregående årens driftsresultat (förlust på 194 miljoner euro för 2001 och förlust på 164 miljoner euro för 2000), är resultatet fortfarande negativt.

79. Dessutom innehåller vinst- och förlustkontot extraordinära resultat på cirka 60 miljoner euro för 2002 (57 miljoner euro 2001 och 69 miljoner euro för 2002), som enligt företagets prognoser skulle möjliggöra en nettovinst på 18 miljoner euro för 2002. Enligt de driftsresultat som granskats av Deloitte skulle nettoresultatet enligt ledningens prognoser förbli en förlust mellan 3 och 50 miljoner euro, med mest sannolika scenario på 31 miljoner euro. OA underrättade kommissionen om att dessa inkomster skulle komma från följande flygplansförsäljning, Galileo Hellas, Olympic Catering osv. Eventuella åtgärder av denna typ har inte kvantifierats i rapporten från Deloitte och har endast nämnts såsom ledningens förväntningar. Konsulterna noterar dock även ett eventuellt behov för OA att bygga upp en fond (vilket innebär extra utgifter) på cirka 23,5 miljoner euro,

med tanke på straffavgifter och pålagor för försenade betalningar som väntar på uppgörelse med Grekland.

80. Enligt balansräkningen har företaget ett negativt aktiekapital på 136 miljoner euro sedan slutet av 2001. Detta kommenteras inte i den nya rapporten från Deloitte.

81. Mot bakgrund av de senaste utvecklingarna anser de grekiska myndigheterna att det har skett framsteg i fråga om omstruktureringen av företaget. De anser därför att kommissionen inte bör göra en för stel bedömning av hur planen har genomförts.

82. I fråga om de uteblivna rapporterna för mars och oktober 2000 konstaterar de grekiska myndigheterna att de endast kunde ha sänt en rapport på grundval av Speedwing-rapporten. Eftersom det dock blev uppenbart att planens resultat fram till sommaren 2000 inte var tillfredsställande i jämförelse med tidsplanen för omstruktureringen av OA (uppställda vinstmål som inte uppnåddes, kostnadsökningar), ansåg Grekland att det behövdes en realistisk bedömning av flygbolagets situation (dvs. PricewaterhouseCoopers rapport) innan beslut fattades om omstruktureringen. Grekland ansåg det därför vara lämpligt att underrätta kommissionen efter att en sådan bedömning och verifiering av situationen hade erhållits.

83. Grekland hävdar slutligen i sina synpunkter av den 21 november 2002 att omstruktureringsprocessen har stött på ”oöverstigliga hinder”. OA har för det första kontinuerligt fungerat i ostabila förhållanden på grund av flera ledningsbyten, för det andra har ingen omstruktureringsplan någonsin kunnat genomföras helt och för det tredje har det beviljade stödet fördröjts av kommissionen. Det gäller särskilt utbetalningen av det sista kapitaltillskottet på 7,8 miljarder drakmer (22,9 miljoner euro) som inte godkändes, vilket hindrar omstruktureringsinsatserna från att bära frukt. Som fjärde och sista punkt konstateras att ett antal kritiska externa faktorer (t.ex. den 11 september, flyttningen till Spata, nedgången på flygmarknaden) har haft en negativ inverkan på OA:s resultat.

b) **Underlåtenhet att uppfylla villkor och åtaganden i tidigare beslut**

84. Artikel 1 d i 1998 års beslut, om ett informationssystem för företagsledningen. De grekiska myndigheterna hävdar att den tidsgräns (1.12.1998) före vilken informationssystemet enligt beslutet skall införas, i praktiken medför krav om att OA inför systemet inom fyra månader. Detta krav anses vara orealistiskt eftersom systemet måste införas från grunden.

85. I artikel 1 a i 1998 års beslut krävs att Grekland uppfyller de villkor som fastställs i artikel 1 a till u i 1994 års beslut. Grekland anser att dessa villkor allmänt taget har uppfyllts fullt ut. Villkoren var dessutom en förutsättning för antagandet av det beslutet. Tillämpningen av normala affärslagar på OA var en av de grundläggande frågorna i 1998 års beslut. Beträffande OA:s bolagsordning konstateras att den har offentliggjorts i regeringens nyhetsblad 4518 av den 15 juni 2000. I fråga om artikel 47 i lag nr 2190/1920 fäster Grekland kommissionens uppmärksamhet vid att Grekland i egenskap ensam aktieinnehavare inte kunde ha sammankallat ett möte för upplösning av företaget. Grekland har i stället fattat beslut om att privatisera företaget, även med beaktande av det faktum att den sista raten på 7,8 miljarder drakmer av kapitaltillskottet inte hade frisläppts. Fördröjningen i fråga om räkenskaperna för 1999 förklaras med att OA behöver ha en sund bas för framtida beslut, och inte längre kan förlita sig på ”mest sannolika scenario”. 1999 valdes som en sådan grund. Grekland hävdar dock att ledningen hade tillgång till tillräcklig ekonomisk information långt innan räkenskaperna granskades av revisorer.

86. Vad företagets rättsliga och skattemässiga status beträffar vidhåller Grekland att lag nr 2271/94 har upphävts eller modifierats i enlighet med kommissionens förslag, eftersom antagandet av 1998 års beslut innehöll villkor om detta. Dessutom har bestämmelserna i lag nr 2602/98 inte upphävt lag nr 2527/97 som innehåller bestämmelser om ett specifikt rekryteringsförfarande för OA. Den förstnämnda lagen, som antogs i mars 1998, var föremål för en ingående granskning hos kommissionen innan 1998 års beslut antogs och godkändes. Samma förklaring gäller för lag nr 2414/96, som innan antagandet av 1998 års beslut till största delen uttryckligen upphävdes genom artikel 1 i lag nr 2602/98. Tillämpningen av lag nr 2414/96 på OA upphävdes formellt efter att beslut hade fattats om privatisering av företaget. Lag nr 2602/98 var en förutsättning för antagandet av 1998 års beslut. De grekiska myndigheterna anser detta vara fullt förenligt med kravet i 1994 och 1998 års beslut att anta den lagstiftning som behövs för genomförandet av planen.

87. Beträffande lag nr 95/76 betonar de grekiska myndigheterna att artikel 1 i 1994 års beslut innehåller ett krav om att Republiken Grekland upphäver lagens artikel 6 till den del som berör beviljandet av garantier för lån som tecknas av OA. Det ställdes inga krav på de grekiska myndigheterna om att upphäva artikelns andra punkt. Detta är förklaringen till varför en sådan begäran inte framfördes t.ex. när undersökningsförfarandet inleddes år 1996. Lag nr 2602/1998 (artikel 1.3) innebar i

huvudsak att måltidsförmånen för hela flygbesättningen upphävdes och minskades till 10 % av bruttomånadslönen för OA:s övriga personal. Av det följer att det undantag från sociala avgifter som motsvarar denna andel på 10 % av markpersonalens månadslön saknar betydelse. Om kommissionen fortfarande anser att det finns problem rörande denna lag, måste förslag till lämpliga åtgärder för en modifiering av lag nr 96/75 komma från den europeiska institutionen, eftersom lagen är daterad före anslutningen.

88. Allmänt taget anser Grekland att det ”blotta faktum att fördröjningar eller avvikelser som förekommit under genomförandet av en omstruktureringsplan inte i sig är tillräckligt för att bedöma det beviljade stödet såsom missbrukat”. Grekland anser att dessa element inte är bevis på en överträdelse av beslutet. Det är dessutom alltid möjligt att ändra omstruktureringsplanen.

2. ***Beviljandet av nytt olagligt stöd***

89. A. Statens tolerans när det gäller OA:s bristande respekt för normala affärslagar. De grekiska myndigheterna förnekar kategoriskt ett sådant påstående. De anser att åtgärderna i detta fall inte skall betraktas som statligt stöd utan att de endast kan bedömas i samband med en undersökning av förenligheten med villkoren. Det finns i sig inget kausalt samband mellan fördröjningen med att offentliggöra 1999 års OA-räkenskaper och företagets förmåga att överleva efter 1999. När det gäller det påstådda stödet till OA genom uteblivna eller försenade betalningar hänvisar de grekiska myndigheterna till den dåliga funktionen inom den grekiska förvaltningen, som inte har tillgång till moderna och effektiva resurser och infrastruktur. Både lagen och förvaltningens kan dock tillämpas allmänt och utgör ingen diskriminering som gynnar OA.

90. Fallet Magefesa kan inte tillämpas på det aktuella fallet eftersom de grekiska myndigheterna anser att de har använt alla tillgängliga rättsliga metoder för att säkerställa betalning av de förfallna beloppen. En sådan behandling av OA innebär ingen diskriminering eftersom behandlingen är densamma i alla liknande fall. Även OA:s konkurrenter har skulder till staten (cirka 1,5 miljarder drakmer) och en del av dem försöker göra upp förfallna skulder med Spata exakt på samma sätt som OA har gjort. Även i ett fall där ett extremt begränsat antal rättsliga bestämmelser fortfarande gäller för OA finns det inget pekuniärt stödelement till OA och således inget statligt stöd i den mening som anges i artikel 87 i fördraget. I fråga om OA:s konkurrenter kan Grekland inte se varför deras ekonomiska svårigheter skulle tillskrivas den grekiska staten, t.ex. i fallet Axon som upphörde med sin verksamhet endast på affärsmässiga grunder. Detta företags aktieinnehavare ville inte ackumulera förluster i tider som är svåra för luftfarten. I sina synpunkter av den 21 november hävdar Grekland att de klagande är obetydliga aktörer i jämförelse med OA och att de inte är verkliga konkurrenter till OA. Grekland anser också att OA inte kan tillskrivas någon snedvridning av konkurrensen eftersom företaget sedan 1998 har mist nästan 40 % av sin marknadsandel. Grekland anser att OA:s framtida förhållande med staten nu har rationaliserats. Generalsekreteraren för ekonomi- och finansministeriet har redan gett ut ett beslut om att alla flygbiljetter i framtiden kommer att betalas enligt marknadspraxis (dvs. kontant). Även OA har skickat ut ett internt dokument till alla OA-avdelningar med ett förbud om att utfärda biljetter till statsanställda på kredit.

91. B. Statens tolerans när det gäller OA:s uteblivna eller försenade betalningar av sociala avgifter och skatter. I enlighet med tillämplig grekisk lagstiftning har en uppgörelse slutits med socialförsäkringsinstitutionen IKA rörande OA:s försenade betalningar av socialavgifter för perioden mars–december 2000. Efter undertecknandet av uppgörelsen är OA skyldigt att erlägga alla nya betalningar i tid, och om så inte sker förfaller alla utestående uppgjorda belopp omedelbart på nytt. I sitt svar från februari och oktober 2001 rörande påståendet om att Olympic Aviation inte betalar moms på bränsle hävdade de grekiska myndigheterna på nytt, med bifogade bevis (momsutdrag), att OA köper bränsle för sig och Olympic Aviation, som i sin tur sedan betalar moms till OA. När det gäller frågan om att OA inte betalar åttaprocentig moms på inrikesflyg (rutter till öarna) kan konstateras att OA, när företaget har rutter mellan ett visst antal öar, betalar en reducerad moms (momssatsen på 8 % reduceras med 30 % förutsatt att OA bibehåller dessa rutter). De grekiska myndigheterna hävdar att det gäller en ”obetydlig andel av den totala säljvolymen”, och att de därför i sitt svar av den 24 oktober 2001 inte redogjorde för momssituationen för flygen till de berörda öarna. De grekiska myndigheterna medger dock att en sådan situation (passagerarna på dessa flyg betalar tydligen upp till 3 euro per flygning, en betalning som sedan går till staten) inte är förenlig med den lagstiftning som tillämpas, men att det inte är fråga om statligt stöd.

92. C. Statens tolerans när det gäller OA:s uteblivna eller försenade betalningar av olika flygplatsavgifter. Grekland

hävdar att de förfallna betalningarna har gjorts upp genom kompensationer på ett öppet sätt och att det inte finns några oegentligheter i uppgifterna. Angående de uteblivna hyresbetalningarna för användning av olika anläggningar (Förenta staternas tidigare hangar) vid Hellinikon kan konstateras att OA enligt presidentdekretet nr 138/97 är skyldigt att betala flygplatsavgifter. Lagstiftningen innehåller inga undantag från hyror eller andra avgifter för användning av utrymmen vid grekiska flygplatser. Om OA blir efter med betalningarna används tillämpliga förfaranden (t.ex. ränta). När det gäller påståendena om OA:s skuld till Spata för obetalda avgifter (cirka 30 miljoner euro) är det inte fråga om statligt stöd eftersom Spata-flygplatsen fungerar som ett privat företag. Det har dock förekommit en ackumulering av skulder på grund av flyttningen till OA som lett till en 1000 % ökning av OA:s driftskostnader. De två företagen, Spata-flygplatsen och OA, har dock slutit ett avtal om att göra upp OA:s alla utestående skulder. Detta avtal kommer att förmedlas till kommissionen efter att det har undertecknats.

93. Beträffande fördröjningarna med att betala lokalhyror och landningsavgifter till övriga grekiska flygplatser, konstateras att normal grekisk lag gäller fullt ut ifall att OA inte sköter sina betalningsskyldigheter. Kompensationen av skulder mellan OA och den grekiska civila luftfartsmyndigheten HCAA (vars skuld till OA är cirka 750 miljoner drakmer) är på gång, och Grekland har lovat förse kommissionen med en uppdatering inom en månad, räknat från den 11 april. Beträffande underlåtenheten att betala Spatosimo hävdar de grekiska myndigheterna att OA i fall av uteblivna betalningar måste betalar räntor och straffavgifter. Enligt den aktuella situationen måste OA betala straffavgift och räntor som uppgår till 5,1 miljarder drakmer (15 miljoner euro) för obetald Spatosimo på sammanlagt 2,2 miljarder drakmer. OA bestrider för närvarande betalningen av en straffavgift på 15 miljoner euro, förvaltningsdomstolarna har bilagt talan och beordrat upphävandet av besluten och taxeringen från den grekiska civila luftfartsmyndigheten HCAA. Slutligen konstateras att det inte förekommer några utestående skulder mellan Olympic Airlines och Olympic catering, utom normala affärsskulder.

94. De grekiska myndigheterna bestrider allmänt taget påståendet om att de tolererar uteblivna betalningar från OA och att de inte tillämpar fördröjningsräntor eller straffavgifter. De grekiska myndigheterna anser att deras svar av den 19 februari och 24 oktober 2001, såväl som bilagorna 19–21 i deras memorandum innehåller bevis för att OA behandlas som alla andra grekiska företag. OA har begärt att staten betalar sina försenade skulder, för att OA skall kunna förbättra sitt kassaflödesläge under vintersäsongen 2002, som alltid är svår (och ännu mer efter den 11 september). Vid sidan om detta har Grekland inlett tillämpliga förfaranden för att erhålla förfallna betalningar som OA inte har erlagt.

95. D. Undantaget från skatter, notariats- och registreringsavgifter för OA:s transaktioner. De grekiska myndigheterna försäkrar att OA inte åtnjuter något sådant undantag. Lagstiftning har antagits för att uttryckligen upphäva artiklarna 3.2, 3.3, 4.2, 4.4 och 6.3 i lag nr 96/75.

96. E. Möjligheten att på ett icke-öppet sätt kompensera statliga skulder och OA:s skulder, eller mellan flygplatser och OA, även Spatosimo-skatten. De grekiska myndigheterna anser att systemet för skuldkompensationer är öppet.

97. Totalbeloppet för OA:s senaste års uteblivna betalningar till den grekiska staten (inbegripet Spatosimo) har bestyrkts som skuld till staten, i enlighet med allmän grekisk lag, och har vidareförmedlats för betalningsarrangemang (inklusive alla motsvarande räntor och straffavgifter; detta är det vanliga förfarandet som även tillämpas på andra flygbolag. Så snart som OA har utestående betalningar tillämpas förfaranden för indrivning. OA:s utestående fordran på 19 miljarder drakmer som ersättning för den tvingade tidiga flyttningen från Hellinikon är fortfarande en öppen fråga, och kan således inte användas för att kompensera OA:s skuld till staten. Enligt grekisk lag kan kompensationer endast göras mot bestyrkta fordringar gentemot staten). Beträffande argumentet om att flygplatserna går miste om betydande intäkter på grund av försenade eller uteblivna betalningar från OA (den största betalaren) och att detta påverkar konkurrensen, konstaterar de grekiska myndigheterna i sitt svar att flygplatserna i Grekland inte är självständiga utan får sin finansiering ur statsbudgeten. Även alla inkomster går till staten, och således förekommer det inte någon snedvridning av konkurrensen.

98. F. Beviljandet av bränslepåfyllningsanläggningens driftstillstånd till ett dotterföretag till OA utan ett öppet anbudsförfarande eller fastställande av avgifter. Det förekom en internationell anbudsrunda 1997 som anordnades av Spata-flygplatsen, inte av den grekiska regeringen. Valet föll på OFC, på grundval av klart definierade bedömningskriterier. Hela utvecklingskostnaden

uppgår till cirka 14 miljarder drakmer, medan OFC budgeterar utgifterna på en 12-månadersbasis till cirka 600 miljoner drakmer.

99. Den särskilda avgift som OFC debiterar flygbolagen för lagring och distribution av flygbränsle uppgår till 4,36 US-cents/US-gallon (enligt växelkursen mellan euro och dollar i april 2002). Avgiften täcker driftskostnaderna och låneamortering samt ger en årlig avkastning under 15 % på det investerade kapitalet. Med en uppskattad ökning av bränslekonsumtionen på 2 % per år uppgår det aktuella värdet på OFC:s avgifter över en 21-årig driftsperiod till cirka 30 miljarder drakmer. Detta enligt de grekiska myndigheterna. Kommissionens uppskattning ligger på 100 miljarder drakmer. Grekland konstaterar slutligen att OA, eftersom företaget är den största användaren av flygplatsen, har beslutat att gå med i OFC i syfte att säkerställa att avgiften inte stiger betydligt och att den inte endast kontrolleras av oljebolag och raffinaderier.

100. G. Beviljandet av ett lån på 19,5 miljoner euro från en offentlig affärsbank (Commercial Bank of Greece) till OA mot OA:s fordringar gentemot den grekiska staten på 22 miljoner euro för obetalda biljetter. The Commercial Bank of Greece (CBG) utgör inte del av den offentliga sektorn, utan 10 % har övertagits av Crédit Agricole Caisse Nationale. OA behövde detta lån för att klara kassaflödet under vintern 2002, med hänvisning till att vintersäsongen alltid är mycket svår. CBG beviljade lånet mot en bestyrkt fordran som OA har hos staten för obetalda flygbiljetter till ett belopp på 22 miljoner euro. Det handlar inte om en garanti från staten. Lånet har dessutom beviljats på sämre marknadsvillkor än om det hade omfattats av en statlig garanti, dvs. Euribor + 1,25 %.

5. OA:s SITUATION I NOVEMBER 2002

101. Före en bedömning av eventuellt missbruk av tidigare beviljat stöd och ett påstått nytt stöd, är det nödvändigt att granska den aktuella ekonomiska och finansiella situationen.

102. Kommissionen vill betona det faktum att granskningen av OA:s aktuella situation kunde göras först efter två förelägganden om att lämna upplysningar. Utöver att svaren har varit sena (exempelvis den efterfrågade objektiva analysen om huruvida företaget kommer att nå lönsamhet under 2002 sändes inte förrän den 14 november 2002), har Grekland dessutom fortfarande inte försett kommissionen med viktiga upplysningarna rörande de revisorsgranskade räkenskaperna för 2001.

5.1 *Missbruk av stöd som godkänts 1994 och 1998*

5.1.1 Omstruktureringsplanen

103. Kommissionen betonar det faktum att analysen av OA:s resultat och finansiella situation måste göras med hänsyn tagen till att det inte finns tillförlitliga, revisorsgranskade uppgifter längre än fram till år 2000. För 2001 har kommissionen förlitat sig till upplysningarna från Grekland (som dock inte omfattar de revisorsgranskade räkenskaperna för 2001) och för år 2002 på uppskattningar som gjorts av företaget och som har granskats av en oberoende konsult.

104. Alla sifferuppgifter som anges i texten är avrundade till närmaste miljon euro eller miljard drakmer.

105. I tabellen visas nyckelindikatorerna enligt 1998 års beslut sammanställda av kommissionen på grundval av upplysningarna från Grekland. Vissa sifferuppgifter och kvoter för 1998 har inte gått att få fram på grund av brister i de upplysningar som för närvarande finns till förfogande.

Finansiella indikatorer ([1])	1998		1999		2000		2001		2002	
	Plan	Faktisk	Plan	Faktisk	Plan	Faktisk	Plan	Uppskattning	Plan	Prognos
Omsättning										
Miljoner drakmer	324 234	269 519	329 071	273 602	344 829	283 083	359 057	—	380 626	—
Miljoner euro	951,5	791	965,7	802,9	1 011,9	830,8	1 053,7	761,8	1 117	802,8
Rörelseresultat efter ränta ([2])										
Miljoner drakmer	14 610	−10 362	21 294	−16 832	9 622	−55 651	1 644	—	8 470	—
Miljoner euro	42,3	−30,4	62,5	−49,4	28,2	−163,3	4,8	−194,3	24,9	−41,7
Vinst före skatt ([3])										
Miljoner drakmer	5 120	1 660	20 914	−25 980	22 587	−32 378	2 697	—	6 590	—
Miljoner euro	15	4,9	61,4	−76	66,3	−95	7,9	−137,3	19,3	18,6
Förh. skulder/eget kapital	2,22	2,01	2,42	3,87	2,76	303	2,57	NS ([4])	2,34	uppgifter saknas
Totalantalet flygplan ([5])	35	33	37	33	40	32	40	32	40	26

([1]) Uppgifterna för 1998 till 2000 härrör från OA:s balansräkning. Uppskattningarna för 2001 och prognoserna för 2002 härrör från preliminära värden som lämnats av de grekiska myndigheterna.
([2]) Eller EBT (Earnings Before Taxes (intäkter före skatt) och särredovisade poster).
([3]) Och efter särredovisade poster.
([4]) Förhållandet mellan skulder och eget kapital kan inte kalkyleras eftersom det egna kapitalet är negativt.
([5]) Uppgifter andra än i planen – inbegriper inte dotterföretagens flygplan.
1 euro = 340,75 GRD

106. Man kan se att det redan 1998 uppstod allvarliga svårigheter med genomförandet av planen. För 1997 uppvisade rörelseresultatet efter ränta en förlust på 28 miljarder drakmer (cirka 82 miljoner euro), mot en förväntad vinst på cirka 1,7 miljarder drakmer (cirka 5 miljoner euro). Trots åtstramningsåtgärderna 1998 för att motverka denna utveckling uppnåddes inte målen i planen för 1998. För 1998 uppgick företagets rörelseförlust efter ränta till 10,4 miljarder drakmer (30,4 miljoner euro), mot en förväntad vinst på 14,6 miljarder drakmer (42,3 miljoner euro).

107. Enligt omstruktureringsplanen skulle omsättningen öka betydligt över hela den tid som planen omfattade. Under 2002 borde omsättningen ha ökat till 380 miljarder drakmer (117 miljoner euro) från 275 miljarder drakmer under 1997 (+ 38 %). I själva verket stannade omsättningen på 270–283 miljarder drakmer (792–831 miljoner euro) mellan 1998 och 2002. Härvid bör man minnas att år 2001 totalt sett var ett svårt år för flygbranschen.

108. Rörelseresultatet var avsett att bli positivt redan år 1998. Enligt omstruktureringsplanens prognoser skulle det ske en sänkning till nästan nollresultat för 2001 och därefter en svängning till högre positivt resultat år 2002. I verkligheten stannade rörelseförlusten för år 1998 och 1999 (efter alla rörelsekostnader inbegripet avskrivningar och finansieringsräntor men före extraordinära poster) på cirka 10 respektive 17 miljarder drakmer (30 respektive 49 miljoner euro). Under 2000 och 2001 ökade förlusten till 55 respektive 66 miljarder drakmer (163 respektive 194 miljoner euro). För år 2002 uppskattas förlusten till 14 miljarder drakmer (41 miljoner euro).

109. Huruvida det uppskattade EBITDA-värdet på 11 miljoner euro i verkligheten utgör en förbättring i jämförelse med de två senaste åren (som hade negativt resultat) kan inte bekräftas förrän räkenskaperna för 2002 har granskats av revisorer. Det är dock mycket osannolikt att OA når upp till detta resultat, vilket konstateras i rapporten som de grekiska myndigheterna lät Deloitte göra ([11]).

110. I detta hänseende bör betonas att det resultat som de grekiska myndigheterna kallar Rörelsevinst i sitt svar av

([11]) Se punkt 75 och framåt.

den 1 oktober 2002 till kommissionen inte kan betraktas som en sådan. Begreppet är inte heller detsamma som definitionen för motsvarande post i 1998 års beslut och i den ingående tabellen (som återges ovan). Påståendet om att företaget nu skulle ha nått upp till ett positivt rörelseresultat stämmer därför inte, eftersom denna påstådda vinst i verkligheten motsvarar begreppet EBITDA. För alla företag gäller att EBITDA inte bara måste täcka den normala lönsamheten för aktieinnehavarna – något som inte ens nämns i fråga om OA – utan även de två följande viktiga kostnadskomponenterna:

— Avskrivningen av materiella tillgångar. I räkenskaperna är denna post ett uttryck för värdesänkningen på grund av användning av de tillgångar som företaget har investerat i för sin verksamhet (i detta sammanhang främst flygplan och relaterade inventarier), dvs. amorteringen av tillgångarna under deras förväntade livstid. Denna post spelar också en viktig roll för den framtida finansieringen av nya tillgångar som skall ersätta de existerande, och bidrar således till att säkerställa företagets verksamhet i framtiden.

— Räntor. Här avses de räntor som företaget betalat till banker och övriga finansinstitut från vilka företaget får finansiering för verksamheten och/eller investeringar.

111. Det bör därför betonas att det är ohållbart med en så låg nivå på EBITDA. Enligt de uppgifter som har lämnats till kommissionen uppgår OA:s avskrivningar av materiella tillgångar och räntekostnader till sammanlagt en uppskattning på 52 miljoner euro. Om detta belopp dras av från EBITDA, blir rörelseresultatet eller EBT (Earnings before taxes ([12]) för 2002 en förlust på mer än 41 miljoner euro, och den mest sannolika uppskattningen en förlust på 92 miljoner euro (enligt granskningen av Deloitte).

112. Grekland hävdar dock i sitt svar av den 21 november att rapporten från Deloitte & Touche innehåller indikationer på att en tillämpning av de internationellt accepterade redovisningsnormerna (IAS) i stället för de grekiska normerna skulle ge ett betydligt bättre värde på EBITDA. Det bör dock understrykas att det endast handlar om en klassificeringsfråga, eftersom användningen av IAS i detta fall endast skulle innebära att leasingkostnaderna betraktas som anskaffningskostnader, och en del av kostnaderna således skulle överföras från de finansiella kostnaderna till avskrivningarna. I rapporten från Deloitte & Touche konstateras därför klart att ”det inte är troligt att en sådan ändring skulle innebära betydande ändringar i OA:s totalresultat”, dvs. det rörelseresultat som sedan 1994 varit föremål för kommissionens analyser.

([12]) Och även före särredovisade poster.

113. Enligt upplysningarna från Grekland skulle det från och med 2000 ha genererats extraordinära intäkter till betydande belopp, och dessa skulle då ha minskat de nämnda förlusterna. Dessa belopp är i själva verket mycket betydande (68 miljoner euro år 2000, uppskattningsvis 57 miljoner euro för år 2001 och en prognos på 60 miljoner euro för år 2002). För åren 2000 och 2001 består denna post främst av kompensationen från staten för flyttningen från Hellinikon till Spata (51 miljoner euro år 2000 och 65 miljoner euro år 2001). Därutöver har en byggnad sålts (22 miljoner euro år 2000). För år 2002 förutspås extraordinära intäkter i form av en kompensation på 6 miljoner euro för flyttningen till Spata, vinst från försäljningen av materiella tillgångar (såsom flygplan, upp till 16 miljoner euro) och finansieringstillgångar (såsom kapitalandelar, upp till 25 miljoner euro). Dessa intäkter, som delvis kan kopplas till avyttring av mindre viktiga tillgångar, kan mycket väl underlätta företagets finansiella situation. De är dock engångsföreteelse som inte har någon inverkan på företagets kostnadsstruktur, som är och förblir oroväckande. Det bör betonas att på lång sikt betraktat är det endast rörelsevinsten som kan möjliggöra ett företags överlevnad.

114. De lämnade upplysningarna innehåller också hänvisningar till extraordinära intäkter år 2000 på 5 miljoner euro i form av en kompensation som Grekland erbjöd till alla grekiska flygbolag till följd av händelserna den 11 september 2001 och stängningen av luftutrymme. Denna stödordning finns registrerad hos kommissionen som NN 119/2002 och är för närvarande föremål för granskning med avseende på reglerna om statligt stöd. I föreliggande beslut ges inga förhandsbedömningar om resultatet av den granskningen.

115. Enligt de senaste upplysningarna rörande år 2000 (från OA:s ledning och de grekiska myndigheterna den 16 oktober 2002) förväntas utöver denna extraordinära post på 60 miljoner euro även ytterligare 112 miljoner euro i form av tillfälliga intäkter. Upplysningarna om posten åtföljdes dock inte av några formella bevis på dess existens. OA:s ledning förklarade endast i stora drag att det kan gälla upp till 37 miljoner euro för försäljning av företagets innehav i verksamhet inom catering och bokningssystem. Den återstående och större delen (75 miljoner euro) förklaras med försäljning och återförhyrning av flygplan. Storleksordningen för denna påstådda vinst i jämförelse med dessa tillgångars värde enligt företagets senaste balansräkning av den 31 december 2000

(bokfört bruttovärde på cirka 155 miljoner euro och bokfört värde efter avskrivningar på cirka 41 miljoner euro), i kombination med de rådande dåliga försäljningspriserna för andrahandsflygplan (många plan står på marken i väntan på köpare eller uthyrare), gör att kommissionen inte kan bedöma dessa uppgifter som tillförlitliga så länge som det inte finns några slutliga bevis.

116. Företaget gör fortsättningsvis kraftiga förluster och därför är aktiekapitalsituationen, den ökande skuldsättningsgraden och gearing-situationen (förhållandet mellan skulder och kapital) fortfarande på nivåer som kännetecknar ett företag i svårigheter.

— Den negativa skillnaden mellan uppgifterna i planen och läget i verkligheten rörande aktiekapitalet har ökat från 32 miljarder drakmer (93 miljoner euro) år 1997 till 37 miljarder drakmer (108 miljoner euro) år 1998, vidare till 85 miljarder drakmer (249 miljoner euro) år 1999 och slutligen till 132 miljarder drakmer (387 miljoner euro) år 2000. De egna tillgångarna år 2000 låg nästan på noll (645 miljarder drakmer, dvs. under 2 miljoner euro). De icke-revisorsgranskade uppgifterna för år 2000 som lämnats till kommissionen tyder på att de egna tillgångarna ytterligare minskat till ett negativt tal på 136 miljoner euro.

— Enligt de olika uppgifterna för 2002 ([13]) som anges ovan, och beroende på hur stor andel av de extraordinära intäkterna som verkligen flyter in, kan de egna tillgångarna den 31 december 2002 variera mellan ett underskott på 209 miljoner euro och ett underskott på 6 miljoner euro, med ett mest sannolikt underskott (enligt Deloitte) på 139 miljoner euro. Även enligt den mest gynnsamma bedömningen av de extraordinära intäkternas effekt på företagets finansiella situation kommer det egna kapitalet att under alla omständigheter ligga under aktiekapitalet under omstruktureringsplanens slutperiod.

— Nivån på det egna kapitalet är mycket ovanlig för ett företag som fortfarande är verksamt. Den kritiska gränsen på 50 % förlust av aktiekapitalet nåddes 1999, enligt de revisorsgranskade räkenskaperna för det året. Normalt utlöser en sådan situation omedelbart reaktioner från aktieinnehavarnas sida (ökning av aktiekapitalet och/eller kraftiga omstruktureringsåtgärder rörande kostnadsstrukturen), vilket kan leda till en anpassning av företagets verksamhet. Det har inte förekommit några sådana reaktioner från Greklands sida, varken i fråga om ökning av aktiekapitalet eller att i tid göra en betydande anpassning av omstruktureringsplanen.

— På grund av denna situation är företaget sedan slutet av år 2000 beroende av lånade tillgångar för finansiering av verksamheten. Under 2001 ökade behovet ytterligare i fråga om externa tillgångar från banker och andra tredje parter, handelspartners, leverantörer och de statliga myndigheterna, genom tilläggslån eller beviljade betalningsuppskjutningar. Denna finansiering genom lån utgör inte endast företagets enda tillgångar utan även aktiekapitalet med ett underskott på 136 miljoner euro.

— Företagets skulder har ökat betydligt under 2000 och 2001. De finansiella skulderna ökade under 2000 med cirka 15 miljarder drakmer (cirka 44 miljoner euro), dvs. skulden fyrfaldigades i jämförelse med 1999. Dessutom ökade även leverantörsskulderna med cirka 11 miljarder drakmer (cirka 32 miljoner euro) och skatte- och socialavgiftsskulderna var cirka 11 miljarder drakmer högre än 1999. I båda fallen var siffrorna för år 2000 det dubbla i jämförelse med år 1999. En så kraftig ökning av skulderna kan inte förklaras med företagets verksamhetsutveckling, dvs. omsättningen (som i verkligheten låg kvar på ungefär samma nivå), i den mening att en kraftigt ökad omsättning kunde ha inneburit högre kostnader för anskaffningar, löner osv. Skuldsituationen hör således samman med OA:s totala finansiella situation och företagets brist på tillgångar som behövs för att uppfylla de aktuella finansiella skyldigheterna gentemot tredje parter.

— Enligt OA:s revisorsgranskade uppgifter ökade de totala skulderna ([14]) från 39 miljarder drakmer (116 miljoner euro) år 1999 till 86 miljarder drakmer (252 miljoner euro) år 2000. Under 2001 ökade de långfristiga skulderna med 187 miljoner euro till följd av ett statsgaranterat lån för finansiering av kostnaderna i samband med OA:s flyttning till Spata.

([13]) Se punkt 78: Nettoresultatet kan enligt ledningens uppskattningar uppgå till en vinst på 18 miljoner euro och enligt Deloittes analys uppgå till en förlust på 3–50 miljoner euro. Det kan också förekomma tillfälliga intäkter på 12 miljoner euro och kostnader på 23 miljoner euro.

([14]) Posten Skulder C 2 i OA:s balansräkning.

— Under 2001 ökade skulderna till tredje parter med ytterligare 90 miljoner euro, från 252 miljoner euro år 2000 till uppskattningsvis 342 miljoner euro år 2001, dvs. skulderna var då nästan trefaldiga i jämförelse med år 1999. Siffrorna visar att OA:s socialavgiftsskulder steg från 19 miljoner euro år 1999 till 29 miljoner euro år 2000 och nästan 44 miljoner euro i slutet av år 2001. Mellan slutet av 1999 och slutet av 2001 tiofaldigades OA:s skatteskulder (10 miljoner euro år 1999, 33 miljoner euro år 2000 och 99 miljoner euro år 2001). Återigen kan konstateras att denna ökning av skulden inte kan förklaras med verksamhetsförändringar som skulle leda till högre skuld. De tillgångar som normalt hade finansierats externt på ovan beskrivet sätt, minskade dock i viss mån, från 313 miljoner euro år 2000 till 301 miljoner euro enligt de icke-revisorsgranskade uppgifterna för år 2001, vilket borde ha minskat behovet av finansiering. Det akuta behovet av kontanta tillgångar för att kompensera nyligen inträffade förluster är den enda förklaringen till den ovan beskrivna utvecklingen.

— Gearing, dvs. förhållandet mellan skulder och kapital är en indikator som anges i 1998 års beslut i avsikt att övervaka genomförandet av omstruktureringsplanen. Denna kvot beräknas som företagets sammanräknade skulder dividerat med aktiekapitalet ([15]). Gearing-kvoten förväntades, beroende på investeringarna och rörelseresultatet för de enskilda åren, ligga mellan 2,22 och 2,76, med ett sämre värde för år 2000. Efter en positiv start 1998 (2,01 i stället för 2,22) ledde skuldernas tyngd i kombination med svaga rörelseresultat till att kvoten gick upp till 3,87 för år 1999. I slutet av år 2000, när aktiekapitalet var nästan förbrukat, utgjorde skulderna 303 gånger aktiekapitalet och gearing-kvoten steg upp till 303.

— I nuläget kan kvoten inte längre beräknas, på grund av ett negativt aktiekapital. Detta är ytterligare ett element som bevisar att OA är ett företag i finansiella svårigheter, långt från alla möjligheter att nå lönsamhet på egen hand utan ett ingripande utifrån. En gearing-kvot på 2,76 (den högsta tillåtna kvoten för år 2000 enligt omstruktureringsplanen från 1998) som ställs i förhållande till den totala skuldnivån ([16]) år 2000 och 2001 betyder att OA:s aktiekapital borde vara minst 200–300 miljoner euro, i det fall att de förväntade extraordinära intäkterna år 2000 kan förverkligas. Det enda sättet att i den aktuella finansiella situationen öka företagets aktiekapital är ett få in ett motsvarande kapitaltillskott från aktieinnehavarna. För att kompensera det negativa aktiekapitalet för år 2001 behövs ett kapitaltillskott på 340–450 miljoner euro.

— Dessa belopp motsvarar det minsta nödvändiga kapitaltillskottet utifrån antagandet om att OA från och med 2003 minst når upp till nollresultat. Under förutsättning att alla villkor och skyldigheter enligt den aktuella omstruktureringsplanen som kommissionen godkände 1998 uppfylls, kan OA fortfarande få den sista planenliga kapitaltillskottsraten på 23 miljoner euro (7,8 miljarder drakmer). Utöver att villkoren och skyldigheterna inte ens delvis har uppfyllts, är beloppet för den sista raten av omstruktureringsstödet från 1998 (23 miljoner euro) långt från tillräckligt för att motsvara det ovan beskrivna minsta nödvändiga kapitaltillskottet som behövs för att betala OA:s aktuella skulder.

117. *Slutsats*: Grekland konstaterade inför kommissionen sitt åtagande att genomföra 1994 och 1998 års omstruktureringsplaner. De flesta av målen i omstruktureringsplanerna har inte uppfyllts. Dessutom har villkoren och skyldigheterna enligt planerna inte uppfyllts eller har inte uppfyllts korrekt. Företaget har fortsättningsvis allvarliga finansiella svårigheter. OA:s finansiella situation och de allvarliga svårigheterna leder till brist på lönsamhet på både kort och lång sikt.

5.1.2 **Införandet av ett informationssystem för företagsledningen**

118. Rörande effektiviteten hos det informationssystem som OA införde i september 1999 konstaterar Alan Stratford and Associates, de oberoende sakkunniga som granskar systemet, följande: Det verkar tillfredsställande att ledningen kommer att få relevant och tillförlitlig information, men för detta förutsätts att data matas in enligt de definierade tidtabellerna. Enligt kraven i kommissionens 1998 års beslut skulle informationssystemet ha

([15]) Post B: Reserver för skulder och kostnader + post C: Fordringshavare + post D: Kostnader/intäkter och förutbetalda intäkter dividerat med post A: Nettokapital i skulderna i OA:s balansräkning.

([16]) Såsom beräknat enligt föregående fotnot: 575 miljoner euro i slutet av år 2000, 825 miljoner euro i slutet av år 2001.

varit infört senast i december 1998. Enligt konsulterna var systemets framgång beroende av ”anskaffning och effektivt införande av ett nytt system för intäktsredovisning” som kan ge underlag för beräkning av intäkter och lönsamhet. Konsulterna identifierade två potentiella svagheter i systemet. Dessa hör samman med det faktum att informationssystemet inte används av alla dotterföretag till OA (t.ex. Olympic Aviation) och att vissa nyckeluppgifter för företagsledningen ännu inte har inbegripits, vilket kraftigt minskar ledningens möjligheter att få en korrekt översikt över hela affärsverksamheten.

119. I sina upplysningar av den 11 april 2002 hävdar Grekland att tidsfristen fram till den 31 december 1998 var orealistisk, eftersom den medförde att informationssystemet borde ha införts inom fyra månader. Grekland lämnade även till kommissionen, i bilaga 39 till de nämnda upplysningarna, uppgifter om OA:s informationssystem för företagsledningen, och konstaterade att systemet hade slutförts i oktober 2000 och tillämpats sedan dess.

120. Enligt bilaga 39 används inte informationssystemet av dotterbolagen och särskilt inte av Olympic Aviation eller Macedonian Airlines, som båda är verksamma inom luftfrakttjänster. Kommissionen har inte tillgång till uppgifter som skulle bekräfta att systemet har införts på ett framgångsrikt sätt och huruvida systemet har nått en nivå som motsvarar ett ”fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning” enligt kraven i kommissionens 1998 års beslut. De uppgifter som har lämnats (sidan 4 i bilaga 39) tyder på att systemet inte är så tillgängligt som ett fullständigt införande skulle förutsätta. Systemet har haft begränsat tillträde sedan oktober 2000. Informationssystemets faktiska tillämpning eller resultaten från systemets användning framgår inte av de upplysningar som kommissionen har fått.

121. Det mest betydelsefulla beviset för att informationssystemet inte är funktionsdugligt kommer från OA:s officiella revisorer (SOAL SA – auktoriserade revisorer) i revisionsberättelserna för åren 1998, 1999 och 2000 och det faktum att det förekom en lång fördröjning innan räkenskaperna kunde granskas av revisorer.

122. Här bör påpekas att revisionsberättelser i regel kan uppdelas i tre huvudkategorier. Den mest gynnsamma och den överlägset oftast förekommande varianten är revisionsberättelser utan anmärkningar, så kallade ”rena revisionsberättelser”. I dem uttrycker revisorerna inga förbehåll och intygar att företagets redovisning ger en rättvisande bild. I det motsatta fallet gäller att revisorerna i mycket svåra fall eller om bedrägeri misstänks kan vägra att bestyrka räkenskaperna. Däremellan finns en gråzon med ”orena revisionsberättelser” där revisorerna godkänner redovisningen med villkoret att revisorerna även uttrycker sina förbehåll i revisionsberättelsen. I detta sammanhang bör noteras att det finns fall där vissa förbehåll inte kan undvikas, t.ex. i fråga om det första redovisningsåret eller vid stora förändringar i redovisningsprinciperna. Dessa är dock undantag som inte är relevanta i det fall som behandlas här. En oren revisionsberättelse är alltid, med undantag av de nämnda specifika situationerna, en negativ händelse som ledningen alltid försöker undvika genom att försöka få revisorerna att lätta på sina förbehåll. En oren revisionsberättelse påverkar alltid företagets situation beträffande kunder, leverantörer och kreditinstitut.

123. Alla OA:s senaste revisionsberättelser för åren 1998, 1999 och 2000 var orena och innehöll förbehåll rörande mycket allvarliga finansiella frågor. Dessa redogörs för nedan.

124. Förbehåll rörande revisionsprocessen, dess omfattning och begränsningar. För år 1998 konstaterar revisorerna följande: Vi har till dags dato (den 10 september 1999) ännu inte fått ett nöjaktigt antal bestyrkningshandlingar för koncernens skulder och fordringar. För år 1999 konstateras följande: Saldona på vissa fordrings- och skuldkonton har inte granskats fullt ut och på grund av oegentligheter, korskontrollresultat, brist på data osv. uttrycks förbehåll gentemot resultaten. Revisorerna konstaterar även följande: Fördröjningen med att föra in bokslutsposterna och transaktionerna i balansräkningen hade betydande inverkan på möjligheterna till en enhetlig tillämpning av inventeringsmetoden mellan olika år. För år 2000 konstateras följande i fråga om den försenade redovisningen: Den nämnda fördröjningen begränsade våra möjligheter att tillämpa grundläggande revisionsprocedurer (fysisk avräkning, verifiering och avstämning av kassa och kassaekvivalenter, inventarier och andra tillgångar).

125. Kommissionen förstår av det ovan anförda att revisorerna, för att kunna lämna ett yttrande som inte var negativt, måste påminna revisionsberättelsens målgrupp om att det arbete och de utvärderingar som i regel förutsätts inom yrket inte kunde genomföras fullt ut eftersom de relevanta bevisen inte fanns tillgängliga. Ett revisionsuppdrag innebär aldrig en hundraprocentig granskning, även om uppdragets genomförande måste vara förenligt med gängse revisionsnormer enligt nationella lagar och föreskrifter såväl som med internationella revisionsnormer, vilket revisorerna hänvisar till i början av varje revisionsberättelse. I fallet OA är dessa hänvisningar i revisionsberättelsen formulerade så att de ger ett uttryck

för att revisorerna inte kan intyga förenligheten med gängse revisionsnormer.

126. Förbehåll rörande redovisning, ledning och internkontroll. För år 1998 konstaterar revisorerna följande: Allmänt taget behöver systemet för intäktsbokföring och hela redovisningssystemet förbättras i syfte att säkerställa full förenlighet med redovisningsnormer och -principer. För 1999 gick revisorerna ett steg längre genom att konstatera följande: Det bristfälliga systemet för uppföljning av intäkter och de anförda svagheterna i redovisningsorganisationen samt internkontrollens ineffektivitet innebär att åtgärder omedelbart måste vidtas för att undanröja dessa betydande svagheter. För år 2000 var kritiken rörande samma område inte bara precisare, utan även hårdare: Det ofullständiga genomförandet av informationssystemet och den därav följande bristfälliga uppföljningen av intäkter, fordringar och skulder såväl som de betydande bristerna i företagets redovisningsinfrastruktur medför tillsammans med avsaknaden av internkontroll att det krävs omedelbara åtgärder för att undanröja dessa betydande svagheter.

127. Det framgår tydligt av de på varandra följande revisionsberättelserna att revisorerna utöver sitt missnöje och sin brist på tillit i fråga om OA:s informationssystem även var allt mer oroade för varje år. När revisorerna i sin berättelse för år 1998 tar upp behovet att förbättra systemet för intäkter och redovisning, betonas i revisionsberättelsen för år 1999 behovet att åtgärda svagheter på intäktssidan såväl som svagheter i internkontrollen, som klassas som bristfällig. För år 2000 hade revisorerna ännu mer förkrossande omdömen. Inte endast intäktscykeln utan även alla nyckelaspekter i förhållandet till tredje parter (inbegripet kunder och leverantörer) rapporterades vara svaga och i behov av omedelbara åtgärder. Beträffande interkontrollen är bedömningen synnerligen klarspråkig – från bristfällig för år 1999 rapporteras full avsaknad för år 2000.

128. Till följd av detta kan kommissionen inte dra slutsatsen att ett informationssystem för företagsstyrning skulle ha genomförts. De revisorer som har gjort de flesta granskningarna har mycket uttryckligt beskrivit företagets nedåttrend under de senaste åren, vilket är föga positivt för företagsledningen och deras övervakning av åtgärderna inom företaget, och gör det svårt för tredje parter att behålla förtroendet rörande företagets förmåga till resultat. Dessutom har systemet för intäktsuppföljning nyligen lagts ut hos en utomstående, vilket är ytterligare ett bevis på företagets svaga funktion i detta hänseende. Åtgärden verkar inte endast vara kopplad till ett försök att minska kostnaderna utan även till en fullständig brist på intern organisering av detta system och särskilt en oförmåga att hålla tidtabeller.

129. Fördröjningen med att få fram den slutliga redovisningen är en bekräftelse på den övergripande negativa trend som omnämns i revisionsberättelsen.

130. Kommissionen noterar att OA under omstruktureringsperioden inte en enda gång har lämnat de slutliga revisorsgranskade räkenskaperna i tid. Enligt grekisk lagstiftning, särskilt artikel 43.5 i lag nr 2190/1920, krävs även att styrelsen för ett privat (icke-börsnoterat) aktiebolag måste offentliggöra redovisningen för föregående räkenskapsår minst 20 dagar före bolagsstämman. Bolagsstämman måste sammankallas sex månader efter räkenskapsårets slut. I artiklarna 3 och 5.6 i förordning (EEG) nr 2407/92 krävs att ett lufttrafikföretag utan fördröjning förser den licensgivande myndigheten med den revisorsgranskade redovisningen för föregående räkenskapsår. Sedan 1998 har dock Olympic Airways inte klarat av att lämna de slutliga årsredovisningarna i tid.

— Räkenskaperna för år 1998 har enligt revisionsberättelsen slutförts den 10 september 1999, mer än drygt åtta månader efter räkenskapsårets slut. Detta var redan sent i jämförelse med den lagstadgade tidsfristen i Grekland och allmän praxis i Europa, enligt vilken tidsfristen löper ut sex månader efter räkenskapsårets slut.

— För 1999 års redovisning lämnades revisionsberättelse den 11 december 2001, nästan två år efter räkenskapsårets slut och mer än fem månader efter att tidsfristen för 2000 års räkenskaper hade löpt ut.

— Revisionsberättelsen för redovisningen 2000 lämnades den 1 augusti 2002, 17 månader efter räkenskapsårets slut och efter att tidsfristen för 2001 löpt ut.

— För år 2001 har ingen revisorsgranskad redovisning lämnats in till kommissionen och det finns starka tvivel om huruvida dessa räkenskaper alls existerar. Den bästa uppskattningen från OA:s ledning, lämnad muntligt vid mötet den 16 oktober 2002, är att redovisningen för år 2001 undertecknas i början av 2003. Detta är dock ett år efter det berörda räkenskapsårets slut och minst sex månader efter tidtabellen.

131. Problemet med att få fram revisorsgranskade redovisningar har alltså inte blivit mindre utan större, eller minst blivit kvar på den störande nivå som redogörs för ovan. De grekiska myndigheterna anser att den senaste förkortningen av fördröjningen tyder på att situationen

håller på att bli bättre. Kommissionen vill däremot betona den försämring som inträffade mellan 1998 och de efterföljande åren. Ifall förseningarna kan förkortas ytterligare kan man hoppas på, dock utan någon säkerhet, att redovisningen för år 2000 eller eventuellt år 2003 ges ut i tid.

132. Dessa ackumulerade förseningar leder till ytterligare svårigheter eftersom ledningen i sitt dagliga arbete inte får något stöd av korrekta revisorsgranskade redovisningar. Dessutom får varken aktieinnehavarna eller tredje parter tillgång till korrekt insyn och säkerhet med avseende på företagets förmåga och resultat. Förseningarna och de orena revisionsberättelserna kan endast leda till starkare tvivel rörande redovisningens tillförlitlighet och alla tillhörande uppgifter. Slutsatserna i rapporterna från Deloitte & Touche till kommissionen ([17]) rörande åren 1998 och 1999 pekar i samma riktning. Grekland har inte underrättat kommissionen om åtgärder som skulle förbättra situationen i framtiden.

133. Mot bakgrund av det ovan anförda måste stor försiktighet iakttas vid användning av de icke-revisorsgranskade uppgifterna från 2001, även om dessa uppgifter behövs för att få en uppfattning om läget. För de senaste åren kan betydande skillnader spåras mellan företagets senast annonserade uppgifter och de uppgifter som framgår av den revisorsgranskade redovisningen för det berörda året. I sin utvärdering av uppgifterna för år 19997 rapporterade Deloitte & Touche, som utsetts av kommissionen som sakkunniga, en förändring från en nettovinst på 15 miljarder drakmer till en förlust på 7 miljarder drakmer mellan den sista prognosen och de slutliga uppgifterna.

134. Senare, den 11 april 2002 ([18]), rapporterade Grekland en nettoförlust på uppskattningsvis 26 miljarder drakmer (76,3 miljoner euro) för år 2000. Denna uppgift, som lämnades mer än 12 månader efter det berörda räkenskapsårets slut, måste sedan ändras till en förlust på 32,4 miljarder drakmer (95 miljoner euro) i den revisorsgranskade redovisningen som undertecknades den 1 augusti 2002. Detta bekräftar den ihållande bristen på tillförlitlighet hos de icke-revisorsgranskade uppgifter som lämnas in.

135. Beträffande införandet av ett tillförlitligt system för företagsstyrning inom OA-koncernen, omnämns i revisionsberättelserna för 1999 och 2000 att OA inte har lämnat någon koncernredovisning, trots skyldigheten till detta enligt grekisk lagstiftning och enligt rådets sjunde direktiv 83/349/EEG av den 13 juni 1983 baserat på artikel 54.3 g i fördraget om koncernredovisning ([19]), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/65/EG ([20]). Utöver att ett sådant agerande innebär en överträdelse av lagen innebär det, mot bakgrund av den växande rollen hos de två största dotterföretagen Olympic Aviation och Macedonia Airlines (i OA:s hela flygnät och transportverksamhet), en brist på information till alla parter, ledningen, aktieinnehavarna och berörda tredje parter, inbegripet kommissionen, och därmed brist på en möjlighet att få en rätt bild av OA-gruppens verksamhet, resultat och finansiella flöden.

136. Även de senaste upplysningarna, rapporten från Grekland av den 14 november 2002, nyligen utarbetad av Deloitte & Touche, bekräftar bristen på tillförlitliga uppgifter hos OA. Konsulterna konstaterar följande: Såsom noterat i tidigare rapporter bygger informationen till företagsledningen på manuella system som i vissa fall är opålitliga eller inkonsekventa.

137. *Slutsats*: Det finns inget tillförlitligt informationssystem för företagsstyrning i användning hos OA och dess dotterföretag. Inga andra bevis än Greklands försäkran om informationssystemets införande har lagts fram för kommissionen. OA:s ledning har fortfarande inte stöd av tillförlitliga data eller möjlighet att ta fram tillförlitliga uppgifter. Det är därför inte möjligt att utvärdera verkningarna av den omstruktureringsplan som kommissionen godkände år 1998.

5.1.3 **OA:s särskilda status**

138. Grekland har underrättat kommissionen om att den berörda lagstiftningen (lagarna nr 2271/94, 2602/98, 2527/97 och 2414/96) inte strider mot artikel 1 a i 1998 års beslut (artikel 1, åtagandena 1, b, c, och f i 1994 års beslut), eftersom lagstiftningen blev granskad, verifierad och godkänd av kommissionen inom ramen för förfarandet som ledde till antagandet av 1998 års beslut. Kommissionen konstaterar att den berörda lagstiftningen var godtagbar i samband med 1998 års beslut.

139. Beträffande lag nr 95/76 indikerade de grekiska myndigheterna dock sin vilja att rätta till den situation som

([17]) Sidorna 55 och 56 i utkastet till rapport av den 3 juli 1998 och sida 74 i rapporten av den 21 juli 1999.

([18]) Bilaga 2 till Greklands memorandum som lämnades den 11 april 2002.

([19]) EGT L 193, 18.7.1983, s. 1.

([20]) EGT L 283, 27.10.2001, s. 28.

hade uppstått till följd av bestämmelserna i denna lag till förmån för OA. De grekiska myndigheterna motsäger inte kommissionens tvivel rörande förenligheten. Mot bakgrund av att den berörda lagen trädde i kraft innan Grekland blev medlem i gemenskapen (1.1.1981), verkar det nödvändigt att rätta till situationen genom krav på tillbörliga åtgärder. Dessa innebär att relevanta bestämmelser i den lagen upphävs, dvs. artikel 3.2 och 3, artikel 4.2, 4.3 och 4.4 samt artikel 6.2.

140. Kommissionen noterar att OA:s bolagsordning inte har offentliggjorts.

141. Beträffande bokföringen hävdar de grekiska myndigheterna att det faktum att den revisorsgranskade bokföringen gavs ut efter en försening inte har något samband med koncernens förmåga att överleva. Kommissionen medger att det strikt taget inte finns något sådant samband. Kommissionen noterar dock att Grekland, genom sin tolerans med att revisorsgranskade årsredovisningar inte ges ut i tid (tvärtom, förseningen ökar), även tolererar det att OA klart bryter mot europeisk och nationell grekisk lag. Dessa förseningar och överträdelser tyder också på att informationssystemet för företagsstyrning inte har genomförts enligt det som krävs i 1998 års beslut.

5.2 ***Det nya olagliga stödet***

5.2.1 **Beviljandet av ett lån på 19,5 miljoner euro**

142. OA beviljades den 8 februari 2002 ett lån från en offentlig affärsbank (Commercial Bank of Greece) mot att OA överlät till banken sina fordringar gentemot den grekiska staten på 22 miljoner euro för obetalda biljetter. Lånet skulle återbetalas inom ett år. Lånets räntesats fastställdes till Euribor + 1,25 %. Vid utebliven eller sen betalning utgår en straffränta som består av ett tillägg på 2 % på den fastställda räntesatsen. Enligt uppgifter lämnade av Grekland (bilaga 10) efter den ömsesidiga uppgörelsen av skulder mellan den grekiska staten och OA (och Olympic Aviation) i december 1998, uppgick den grekiska statens upplupna skuld gentemot OA den 31 december 2001 till 14 844 375 105 drakmer (cirka 43 563 830 euro), av vilket 12 711 474 679 drakmer (cirka 37 304 401 euro) bestod av utgjorde förfallna belopp för obetalda biljetter. Denna bevisuppgift verkar stämma överens med Greklands bekräftelse av en skuld på 22 miljoner euro gentemot OA, och att OA har överlåtit denna fordran till Greklands affärsbank som säkerhet för lånet på 19,5 miljoner euro.

5.2.2 **Grekland tolerans med uteblivna eller försenade betalningar eller varje annan gynnsam behandling enligt grekisk skatte- och affärslagstiftning**

143. De grekiska myndigheterna lämnade i bilaga IX i sitt svar av den 1 oktober 2002 ett utdrag (artikel 22) ur den grekiska lagen nr 2731/1999 av den 5 juli 1999 om samarbete och utveckling rörande frivilligorganisationer och andra frågor. I denna lag finns en uttrycklig hänvisning till OA. I den berörda bestämmelsen konstateras att när ett beslut fattas i enlighet med artikel 2 i den grekiska lagen nr 2000/91 rörande privatisering av företag, är bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2414/96 om allmännyttiga företag (DEKO-företag), moderniseringen av offentliga företag och organisationer samt andra bestämmelser, inte tillämpliga, utom artiklarna 9 och 10 i den lagen. Dessa artiklar gäller det förfarande som skall följas vid privatisering (artikel 9) och den procentandel av kapitalet i företag som privatiseras som alltid måste förbli i Grekland (minst 51 %).

144. Det förefaller således att OA inte längre är ett allmännyttigt företag (DEKO-företag). Detta har bekräftats av de grekiska myndigheterna i upplysningarna av den 1 oktober 2002 (punkt 5), i vilka det konstateras att OA i juni 1999 inte var föremål för bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2414/96 om allmännyttiga företag. Detta var den tidpunkt då den grekiska staten överlät ledningen av OA till Speedwing.

145. Enligt tillämpning av artikel 2 i den grekiska lagen nr 2000/91 krävs ett beslut för att privatisera ett företag som tidigare har underlytt bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2414/96 om allmännyttiga företag. I sin skrivelse av den 26 augusti 1999 hänvisade de grekiska myndigheterna till OA:s nya ledning, dock utan att nämna något om ett privatiseringsförfarande. Beslutet om att privatisera OA fattades inte av grekiska staten förrän den 13 december 1999. Förfarandet inleddes den 20 december 2000 och i februari 2002 konstaterades att privatiseringen hade misslyckats. De grekiska myndigheterna underrättade dock aldrig kommissionen om att företagets status hade förändrats.

146. Med beaktande av att OA inte längre klassas som ett allmännyttigt företag och således sedan juni 1999 (eller t.o.m. december 1999) inte underlyder bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2271/94 utan endast bestämmelserna i den grekiska lagen nr 2190/1920 om börsnoterade aktiebolag, borde vissa bestämmelser i de grekiska lagarna nr 2271/94 och nr 2602/98 ha tillämpats i enlighet med detta, eftersom de utgör en separat rättslig ram för rekrytering av och bestämmelser rörande OA:s personal. Kommissionen noterar att OA trots att det är ett vanligt börsnoterat aktiebolag fortsättningsvis är föremål för lagstiftningen som gäller för allmännyttiga bolag.

147. Beträffande betalningen av sociala avgifter konstateras i upplysningarna från Grekland (i bilaga 53, punkt 15 och 16 samt i bilagorna 31 och 32 i svaret av den 11 april 2002) att OA har haft skulder till den grekiska staten i form av obetalda sociala avgifter mellan 1993 och 2001. Under de åtta år då OA inte betalade dessa sociala avgifter vidtog socialförsäkringsinstitutionen (IKA) inga åtgärder i form av böter, auktioner eller dylikt som föreskrivs enligt gällande lag ([21]). I april 2001 gjordes uppgörelse med socialförsäkringsinstitutionen IKA till förmån för OA, för ett belopp på 32 miljoner euro. Utestående betalningar plus upplupna räntor uppgick till sammanlagt 45 miljoner euro. Beloppet skulle betalas i 24 månadsrater plus en startbetalning (2 rater). Månadsraten fastställdes till 1 760 821 euro. Beloppen för de fortlöpande månatliga betalningarna varierar, men ligger kring 2,235 miljarder drakmer (cirka 6 559 060 euro). Som rättslig grund för uppgörelsen användes den grekiska lagen nr 2676/1999, enligt vilken en uppgörelse av detta slag tillåts under villkoret att ingen betalning efter uppgörelsens datum uteblir eller försenas. I annat fall kollapsar hela uppgörelsen. Enligt samma lag gavs OA en möjlighet att skjuta upp förfallna betalningar för tre månader förutsatt att betalningar hade erlagts under en period på sex månader efter uppgörelsen. Denna möjlighet gällde dock inte de löpande månadsbetalningarna.

148. För att garantera betalningen av sin fordran verkställde socialförsäkringsinstitutionen IKA i juli 2001 en utmätning av OA:s fasta tillgångar för ett belopp på 21 218 264 euro. Det finns dock inga bevis på ytterligare åtgärder rörande OA:s egendom för att garantera denna betalning. Efter uppgörelseavtalet förefaller OA att endast ha skött betalningarna fram till september 2001. För oktober–december 2001 utnyttjade OA möjligheten till en tre månaders uppskjutning av betalningarna enligt uppgörelsen. OA förefaller att under dessa månader inte ha betalat löpande och förfallna sociala avgifter till socialförsäkringsinstitutionen IKA.

149. OA har således inte endast underlåtit att betala sociala avgifter under åtta år utan straffpåföljder. Företaget har dessutom brutit mot uppgörelsen som borde ha kollapsat eftersom OA underlåtit att betala en av månadsraterna (oktober 2001). Av uppgörelsens totalbelopp på 45 miljoner euro har OA erlagt betalning för sex månader under 2001 plus startbetalningen. Betalningar verkar ha verkställts för januari och februari 2002. Beloppet för verkställda betalningar uppgår således till 17 608 210 euro.

150. Beträffande Olympic Aviations underlåtelse att betala moms på bränsle och reservdelar, innehåller bilagorna 28 och 29 till Greklands memorandum av den 11 april inga bevis på att Olympic Aviation skulle ha erlagt denna moms till skattemyndigheterna mellan januari och maj 2001 och november till december 2001.

151. Beträffande möjligheten att på ett icke-öppet sätt kompensera statliga skulder och OA:s skulder, eller mellan flygplatser och OA, inbegripet Spatosimo-skatten, tar kommissionen upp frågan om vagheterna i den grekiska lagen nr 2733/1999 när det gäller ömsesidiga skulder som beräknas och görs upp enligt den lagen. I upplysningarna av den 11 april 2002 presenterade Grekland avtalet om kompensation mellan den grekiska staten och OA av den 24 juni 1999 samt en specifikation av de utestående och obetalda beloppen på var sida. Kompensationsbeloppet uppgick till 9 862 639 493 drakmer (cirka 28,9 miljoner euro).

152. OA:s skulder till den grekiska staten består av flygplatsavgifter för inrikes- och utrikesflygningar mellan november 1994 och december 1998, såväl som ”hyror”. Den lämnade dokumentationen ([22]) täcker alla flygplatsavgifter. Det finns dock inga specifikationer (endast ett totalbelopp) för ”hyror”, som endast anges för perioden 1996–1998. Det finns således ett oidentifierat belopp på 509 192 802 drakmer (cirka 1 494 330 euro).

153. Det bör också noteras att det inte finns någon tidsperiod angiven för den grekiska statens skyldigheter gentemot OA. Det är därför inte möjligt att bekräfta de lämnade uppgifternas riktighet. I avtalet om kompensationer anges i synnerhet, under punkt 2 a i bilaga 15 till Greklands memorandum av den 11 april, att 3 402 729 422 drakmer (cirka 9 986 000 euro) motsvarar belopp som förfallit för obetalda biljetter till tjänstemän anställda hos den grekiska civila luftfartsmyndigheten HCAA, underhåll av flygplan som HCAA hade använt för transport av tjänstemän och utnyttjandekostnader för HCAA:s byggnader. En specifikation av dessa kostnader i en bilaga till avtalet tyder på att dessa kostnader endast uppgår till 2 443 981 910 drakmer (cirka 7 172 361 euro). Det finns ingen förklaring till skillnaden mellan de två sifferuppgifterna. Enligt punkt 2 b i avtalet om kom-

([21]) Den grekiska lagen nr 2238/1994, i synnerhet artikel 95 och IKA-cirkulär nr 42/1999 rörande uppgörelse av skyldigheter.

([22]) I bilaga 15.

pensationer utgörs 6 459 910 071 drakmer (cirka 18 957 317 euro), dvs. återstoden av det belopp som har kompenserats, av skulder som olika ministerier och organisationer för allmänna tjänster har haft gentemot OA. Även här saknas hänvisning om vilken tidsperiod dessa skulder motsvarar. Grekland har inte heller lämnat några bevis för de angivna beloppen (biljetter eller fakturor).

154. För perioden 1998–2001 finns det inga uppgifter från Grekland rörande kompensationer mellan OA och Grekland. Kommissionen noterar däremot att hyrorna för olika flygplatser under perioden 1998–2001 uppgår till 2,46 miljoner euro (1,6 miljoner euro för OA och 860 000 euro för Olympic Aviation). Inga bevis på betalning har lämnats.

155. Beträffande skatten för utveckling av flygplatser, Spatosimo, innehåller upplysningarna från den 11 april 2002 ([23]) inga betalningsbevis för sammanlagt cirka 60 999 156 euro för Spatosimo-skatt för perioden mellan december 2000 och februari 2002 samt för mars 1999. I de kompletterande handlingarna som sändes den 14 november 2002 konstateras att den utestående skulden på 31 miljoner euro skall bli föremål för en uppgörelse i enlighet med tillämpliga lagar och förfaranden. Inga betalningsbevis eller närmare uppgifter om berörd period och berörda flygplatser har dock lämnats.

156. Beträffande betalningen av flygplatsavgifter till AIA (Spata) konstaterar Grekland i upplysningarna av den 11 april 2002 (i synnerhet i bilaga 44) att flygplatsavgifterna och alla andra pålagor och avgifter (inbegripet hyror och betalningar för utnyttjande) har erlagts i god ordning och att de därför inte berörs av frågan om statligt stöd. En granskning av materialet från Grekland (bilaga 44) ger vid handen att kostnader och betalningar mellan mars 2001 (då verksamheten vid den nya flygplatsen inleddes) och februari 2002 rapporteras till 24 miljoner euro. OA och AIA slöt den 23 april 2002 ett avtal om att göra upp OA:s utestående skulder. Kommissionen erhöll den 14 november 2002 en kopia av det slutliga avtalet daterat den 23 april 2002. I detta avtal uppskattas skulden till 33,92 miljoner euro för perioden mellan mars 2001 och mars 2002. Enligt avtalet skulle återbetalningen av skulden ske genom 12 kvartalsrater under 3 år, med början i juli 2002. Räntesatsen för återbetalningen består av Euribor + 2,5 %, som i praktiken är en hög nivå. Som säkerhet för denna treåriga uppgörelse överlåter OA alla förväntade intäkter från allmän trafikplikt under den berörda perioden till Spata och beviljar en bottenteckning på ett helägt 737-400-flygplan. Än så länge har dock inga bevis lämnats på verkställda betalningar.

157. Undantag från skatter, notariats- och registreringsavgifter för OA:s transaktioner. Dessa undantag hör samman med lag nr 95/76 och bör behandlas inom ramen för de åtgärder som bör vidtas.

158. Beträffande utebliven betalning av moms på 8 % som OA tar ut på inrikesflygningar. I sina upplysningar av den 11 april 2002 intygar Grekland att den reducerade momssatsen för OA och Olympic Aviation ”endast gäller på flygningar mellan öarna Lesbos, Hios, Samos, Dodekanesos, Kykladerna samt även de egeiska öarna Thasos, Samothraki, norra Sporaderna och Skyros, förutsatt att företaget bihåller dessa rutter”. Med stöd av den inkomna dokumentationen har kommissionen kunnat bekräfta att OA i verkligheten betalade dessa belopp till staten, eftersom de debiterades på passagerarbiljetterna.

159. Beträffande den utestående skulden till Olympic Catering har kommissionen fått upplysningar om att OA har normala affärsskulder på 2,43 miljoner euro.

160. Beträffande kompensationen för den tidiga flyttningen från Hellinikon och omlokaliseringen till Spata, fastställdes i april 1999 ett belopp på 33,66 miljarder drakmer (98,8 miljoner euro). Detta belopp godkändes av kommissionen i december 1999. Ytterligare 8,7 miljarder drakmer (25,6 miljoner euro) har framkommit vid en oberoende granskning i februari 2002. Detta belopp är kopplat till störningar på grund av den tvingade flyttningen. Det betyder att kompensationen uppgår till 124,4 miljoner euro. Deloitte konstaterar att OA totalt sett har erhållit 138,7 miljoner euro i form av kompensationer. När inflations- och ränteeffekter beaktas ligger detta belopp nära det anmälda beloppet. OA kräver dock upp till 19 miljarder drakmer (cirka 55 miljoner euro) för uppgörelse av företagets alla krav på grund av flyttningen från Hellinikon, men Grekland godkänner för närvarande inte detta belopp. Kommissionen kan därför, med beaktande av de handlingar som granskats, konstatera att OA inte har fått en överstor kompensation för flyttningen.

([23]) I bilagorna 41–44.

5.2.3 **Beviljandet av bränslepåfyllningsanläggningens driftstillstånd till ett dotterföretag till OA**

161. De grekiska myndigheterna har konstaterat att beviljandet av bränslepåfyllningsanläggningens driftstillstånd gjordes efter ett internationellt öppet anbudsförfarande som Spata anordnade år 1997. Initialkostnaden för uppförande och drift av bränslepåfyllningsanläggningen fastställdes till 9,6 miljarder drakmer (cirka 28,3 miljoner euro) och enligt upplysningarna från Grekland beviljades OFC kontrakt för 23 år. OA är OFC:s största aktieinnehavare med en andel på 66 %. I bilaga 24 till upplysningarna av den 11 april 2002 från de grekiska myndigheterna ingår ett avtal som utgör en del av bränslekoncessionen. Avtalet är daterat den 13 augusti 1998 och gäller mellan Spata och Olympic Airways, Avinoil, Motor Oil Hellas, BFSC och Hansaconsult för uppförande, drift och underhåll av en flygbränslepåfyllningsanläggning vid Spata.

162. De grekiska myndigheterna har även förmedlat ett ändringsavtal nr 2 till bränslekoncessionsavtalet mellan Spata och OFC SA, daterat den 22 maj 2001. Ändringsavtalet innehåller en justering av den ursprungliga överenskommelsen om att tillämpa en maximalt avtalad uppförandekostnad. Bränslekoncessionsavtalet innehåller inga hänvisningar till investeringens initialkostnad eller till hur kapacitetsavgiften skall tillämpas – i punkt 16.4 i avtalet konstateras följande:

> ”Enligt det ovan anförda [bränslekoncessionsinnehavaren – OFC SA – skall genomföra en avgiftspolitik (utan begränsningar i fråga om kapacitetsavgiften) som är skälig, objektiv, öppen och icke-diskriminerande mellan användare, och som inte är diskriminerande på grundval av volym eller frekvens för bränsleleverans eller förhållandet mellan användaren och bränslekoncessionsinnehavaren eller personer som har kontakter med denne] kan bränslekoncessionsinnehavaren debitera kapacitetsavgifter som är lägre än avgifterna enligt bilaga M men under inga omständigheter högre.”

163. Det bör noteras att inga bevis har lämnats rörande de aktuella bränslekapacitetsavgifter som tillämpas på OA och dess dotterföretag, eller som OFC SA tillämpar på konkurrenterna. Den del av bränslekoncessionsavtalet som ingår i bilaga 24 innehåller inga hänvisningar till anläggningens kostnad vid den tidpunkt då bränslekoncessionsavtalet slöts (bilaga C, som inte har lämnats in). I detta sammanhang bör påpekas att kostnaden för uppförande av bränslepåfyllningsanläggningen utgör grunden för beräkning av bashyran och kapacitetsavgiften. Enligt det som gäller enligt ändringsavtal nr 2 till bränslekoncessionsavtalet ökade anläggningens kostnader till ett belopp på 14,030 miljarder drakmer (41,175 miljoner euro). I ändringsavtalet anges även att bränslekoncessionsinnehavaren behöver tilläggsfinansiering till ett belopp på 1 381 476 238 drakmer (cirka 4,054 miljoner euro). Det ges ingen förklaring av förhållandet mellan detta och de ursprungliga finansieringskraven för anläggningen, inte heller av det hur tilläggsfinansiering kan ordnas eller hur tilläggskostnaderna skulle amorteras genom bränsleavgifter eller bidrag från staten.

6. **BEDÖMNING AV STÖDET**

164. Enligt artikel 87.1 i fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet är stöd som ges av en medlemsstat eller genom statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider konkurrensen, genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden och med EES-avtalet. Följande element är föremål för bedömning:

a) Stödet som beviljats OA och som ursprungligen godkändes genom kommissionens beslut av den 7 oktober 1994 och den 14 augusti 1998, avseende vilket kommissionen den 6 mars 2002 beslöt att inleda förfarandet som anges i artikel 88.2 i fördraget, på grund av att Grekland underlåtit att genomföra omstruktureringsplanen och uppfylla sina åtaganden (behandlas närmare i avsnitt 6.1).

b) Det påstådda oanmälda stödet som beviljats OA, avseende vilket kommissionen även den 6 mars 2002 beslöt att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget, på grund av beviljandet av ett lån på 19,5 miljoner euro, tolerans med utebliven betalning eller annan gynnsam behandling enligt grekisk skatte- eller affärslagstiftning såväl som fördelar i samband med driften av bränslepåfyllningsanläggningen (behandlas närmare i avsnitt 6.2).

6.1 *Bedömning av det stöd som ursprungligen godkändes i 1998 års beslut (se punkt a ovan)*

6.1.1 **Förekomsten av statligt stöd i den mening som anges i artikel 87.1 i fördraget**

165. Beträffande det stöd som kommissionen ursprungligen godkände i sina tidigare beslut från 1994 och 1998 kon-

stateras att det utgör statligt stöd, påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen på den gemensamma marknaden. I detta hänseende fråga hänvisar kommissionen till sin bedömning enligt dessa beslut.

6.1.2 **Rättslig grund för bedömning av förenligheten**

166. Kommissionen anser att det undantag som anges i artikel 87.2 i fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet samt i artikel 87.3 b i fördraget och artikel 61.3 b i EEG-avtalet inte gäller i det föreliggande fallet. I detta hänseende hänvisar kommissionen till sin bedömning enligt de två tidigare besluten.

167. Enligt artikel 87.3 a och c i EG-fördraget undantas stöd som är avsett att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning. Grekland är en region som i sin helhet omfattas av artikel 87.3 a.

168. De regionala behoven när det gäller Olympic Airways och luftfartstjänster i allmänhet beaktas dock genom den allmänna trafikplikt som Grekland har utfärdat för företag som erbjuder tjänster mellan det grekiska fastlandet och öarna samt mellan öarna. När Olympic Airways erbjuder sådana tjänster är det, på samma sätt som alla andra flygbolag, föremål för dessa skyldigheter och eventuella fördelar i form av kompensation för rutter som inte är lönsamma. I specifika fall kan de berörda flygbolagen bedriva verksamhet under exklusiva rättigheter som har beviljats enligt det som anges i artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 2408/92 ([24]). På en liberaliserad marknad kan alla operatörer erbjuda tjänster som behövs för att nå ekonomisk och social sammanhållning samt regional utveckling. Kommissionen anser ytterligare att regionalstödets mål i regel kan nås på ett enklare sätt genom stödordningar, som säkerställer att dessa tjänster tillhandahålls av flera olika operatörer.

169. Det stöd som är föremål för granskning är ett entydigt omstruktureringsstöd, som har beviljats ett företag i ekonomiska svårigheter under nästan tio år, i en situation som inte nämnvärt har förbättrats. Utöver att omstruktureringsstödet inte har gett avsett resultat, har det förekommit missbruk av det statliga stöd som kommissionen godkände i syfte att avhjälpa företagets ekonomiska svårigheter. Kommissionen anser att det inte föreligger några skäl för att betrakta det stöd som bedöms i föreliggande beslut som stöd avsett som bidrag till regionala utvecklingsändamål, och anser därför att stödet inte omfattas av undantag som gäller regionala mål.

170. Beträffande undantaget enligt artikel 87.3 c i fördraget rörande stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, hänvisar kommissionen även till sina tidigare beslut enligt vilka företagets omstruktureringsstöd kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden under förutsättning att villkoren efterlevs.

6.1.3 **Bedömning av förenligheten hos stödet som godkänts i kommissionens 1994 och 1998 års beslut**

171. I sitt 1998 års beslut konstaterar kommissionen att stödets förenlighet med den gemensamma marknaden är beroende av att omstruktureringsplanen för återställning av företagets lönsamhet genomförs fullt ut, att Grekland uppfyller de 24 specifika villkor som gäller för godkännandet av stödet, att otillbörlig snedvridning av konkurrensen undviks och att stödet begränsas till ett fastställt minimum. Eftersom stödets förenlighet underlyder specifika åtaganden måste kommissionen härnäst bedöma inverkan av att vissa åtaganden inte uppfylldes.

6.1.3.1 *Genomförande av planen fullt ut*

172. Redan 1999 underrättade kommissionen Grekland om att frisläppandet av den återstående betalningsraten på 7,8 miljarder drakmer inte kunde godkännas, eftersom de förväntade resultaten, i synnerhet beträffande kostnader och produktivitetsnivå, inte hade uppnåtts. Den 26 augusti 1999 godtog Grekland, att planen måste revideras ytterligare för att de avsedda resultaten skall uppnås, samtidigt som Grekland intygade sitt åtagande rörande 1998 års omstruktureringsplan OA och Grekland inledde ensidigt i mitten av 1999 ändringar av 1998 års omstruktureringsplan. Den nya omstruktureringsplanen hade fastställts av Speedwing och den var främst inriktad på expansion i stället för kostnadsminskning. I denna form kunde planen inte ha godtagits av

([24]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

kommissionen. Dessutom hade Speedwing börjat genomföra den nya planen i augusti 1999 trots att planen inte lämnades till kommissionen förrän den 18 november 1999. Under perioden mellan augusti 1999 och sommaren 2000 – den period då företaget leddes av Speedwing – var omstruktureringsinsatserna och -målen tillfälligt inställda. Efter att Speedwing hade lämnat företaget inledde den nya ledningen en ny period med kostnadsminskningar. Under tiden hade företaget förlorat 50 % av sitt aktiekapital.

173. Kommissionen måste därför anta en tolkning om att kostnadsminskningen och vinstökningen – nyckelelement i 1998 års omstruktureringsplan ([25]) – inte längre respekterades tillräckligt av OA:s ledning och de grekiska myndigheterna. På grund av OA:s kontinuerliga förluster och aktiekapitalets sjunkande nivå har OA hela tiden varit ett företag i svårigheter. Detta borde ha föranlett Grekland (ensam aktieinnehavare) att omedelbart vidta åtgärder för att rätta till situationen, antingen genom ökning av aktiekapitalet eller genom snara och betydande justeringar av omstruktureringsplanen. Inget av detta gjordes. Under omstruktureringsplanens återstående period kunde Grekland ha lagt fram ändringar till planen och även till stödets belopp, enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([26]). Så skedde dock inte, även om Grekland vid upprepade tillfällen konstaterade att ”ett stelt följande” av omstruktureringsplan inte längre kunde tjäna som referens. Kommissionen kan därför endast bedöma genomförandet av planen på grundval av omstruktureringsplanen i 1998 års beslut.

174. Kommissionen noterar således att planen, trots kommissionens beslut, inte längre genomfördes fullt ut. Dessutom ledde Speedwing-ledningens tillsättning och avgång till ett tillfälligt stopp mellan kostnadsminskningsfasen (från 1998 till början av 1999) och expansionsfasen (slutet av 1999 till början av 2000). En sådan situation kan endast upplevas som kontraproduktiv av företagets jurister och anställda, och skapar frustration, känslan av brist på styrning och stöd från staten, och ger således upphov till ytterligare svårigheter i fråga om att återställa OA:s situation. Det är i detta hänseende intressant att notera att även Grekland i sina synpunkter av den 21 november 2002 konstaterar att förändringarna har skapat en situation av oro i företaget.

175. Kommissionen noterar med tillfredsställelse de grekiska myndigheternas strävan att, efter att Speedwing lämnat företaget i mitten av år 2000, återuppta genomförandet av planen. Denna nya riktningsändring förde dock även med sig vissa negativa effekter, och dessutom skedde den ett och ett halvt år före tidsfristen för omstruktureringsplanen, vilket lämnade företaget väldigt lite tid att återuppta planen och nå dess mål. I detta sammanhang konstaterar kommissionen att funktionen hos OA:s ledning i dess olika former, såsom den godtagits eller t.o.m. tillsatts av staten och dessutom det faktum att staten är ensam aktieinnehavare i företaget, dvs. ledningen kan likställas med den grekiska staten, inte har lämnat bevis på en konstant, effektiv och villig inställning när det har gällt att genomföra den plan som lagts fram för kommissionens godkännande.

176. De grekiska myndigheternas påstående om att den uteblivna betalningen av kapitaltillskottets sista rat (22,9 miljoner euro) ytterligare har försvårat företagets finansiella situation och således har försvagat omstruktureringsinsatserna, är svårt att godta. Grekland medgav så tidigt som 1998 att genomförandet av planen för 1998–2000 borde ha reviderats ytterligare för att kommissionen skulle kunna godkänna utbetalningen av den sista raten. Dessutom, såsom förklaras i avsnitt 5.1.1, var 23 miljoner euro långt ifrån tillräckligt för att motsvara det minimala kapitaltillskott som behövdes för att återställa OA:s aktiekapital.

177. Kommissionen har inte heller kunnat bekräfta, eftersom den inte har den revisorsgranskade bokföringen för år 2001 till förfogande, vilken den faktiska inverkan av händelserna den 11 september hade på OA:s finansiella situation. Det förefaller dock att, oberoende av dessa verkningar och oberoende av de kompensationer som OA har fått och som nu granskas av kommissionen, bristen på respekt för omstruktureringsplanen kan konstateras så tidigt som 1999 och kan bekräftas för de följande åren.

178. Det faktum att OA inte har infört ett informationssystem för företagsstyrning har också utgjort ett hinder för att genomföra planen, på grund av bristen på tillbörliga övervakningsverktyg och ett tillbörligt redovisningssystem.

179. Till följd av detta, eftersom planen inte har genomförts effektivt, har de ursprungligen uppställda målen inte nåtts. Alla indikatorer som granskas i avsnitt 5.1.1 avviker betydligt från det som anges i 1998 års beslut.

180. Slutligen kan konstateras att kommissionen för en täckande övervakning av framstegen med omstruktureringsplanen måste få detaljerade och regelbundna rapporter.

([25]) I 1998 års beslut beskrivs sju viktiga åtgärder under rubriken Omorganisering av företagets kostnadsstruktur.

([26]) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

Kommissionen bestrider Greklands utlåtande om att rapporter som hade lämnats i olika former skulle ha givit de nödvändiga upplysningar som borde ha lämnats genom rapporterna i mars och oktober 2000. De mottagna upplysningarna var sporadiska och heterogena och inte tillräckliga för att ge kommissionen möjlighet att klart övervaka framstegen med omstruktureringsplanen med hjälp av de indikatorer som fastställs i 1998 års beslut. Detta framgår tydligt att det faktum att tabellen i avsnitt 5.1.1 fortfarande inte kan fyllas i till alla delar.

181. *Slutsats*: Kommissionen anser, med beaktande av alla de ovan anförda ekonomiska elementen, att OA inte har genomfört omstruktureringsplanen på det sätt som kommissionen godkände i sitt 1998 års beslut, och att företaget sedan 1999 varit ett företag i svårigheter enligt definitionen i riktlinjerna om statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([27]). De grekiska myndigheterna har medgett detta och de har, trots sina upprepade försäkringar om respekt för omstruktureringsplanen i synpunkterna av den 21 november 2002, medgett att det inte någonsin har funnits förutsättningar för att fullt ut genomföra en omstruktureringsplan. Med beaktande av denna avvikelse från planens mål, kan det faktum att de grekiska myndigheterna inte reagerade i tid, trots att de kände till situationen, även ses som en överträdelse av det ursprungliga beslutet. Kommissionen anser att bristen på respekt för omstruktureringsplanen redan i sig är tillräckligt för att motivera slutsatsen om att det tidigare stödet inte har respekterats. Kommissionen vill dock även bedöma överträdelsens inverkan på de övriga villkoren.

Återställning av lönsamheten

182. Enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter skall en omstruktureringsplan spänna över så kort tid som möjligt och leda till att företaget inom en skälig tid och på grundval av realistiska antaganden om framtida driftsvillkor uppnår långsiktig lönsamhet.

183. Kommissionen konstaterade redan i sitt 1994 års beslut att OA:s rekapitaliserings- och omstruktureringsplan kunde hjälpa företaget att inom tre år nå en hållbar lönsamhet, utan ytterligare stöd. På grund av de svårigheter som uppstod och på önskan av de grekiska myndigheterna lämnades en uppdaterad plan som godkändes av kommissionen år 1998. Omstruktureringsperioden förlängdes således till år 2002.

184. Omstruktureringsplanen har dock inte följts, och därför har det primära målet i kommissionens beslut – bestående lönsamhet – inte uppnåtts. Lönsamhet kan inte nås på lång sikt eller ens på kort sikt. Detta kan klart påvisas genom företagets totala finansiella kollaps – företaget har inga egna tillgångar, endast skulder. Under normala affärsomständigheter skulle OA av alla berörda tredje parter ha tvingats att ansöka om konkurs. Även om kommissionen skulle bedöma OA:s finansiella situation på det sätt som de grekiska myndigheterna upprepat begärde, dvs. utan att beakta hur 1998 års omstruktureringsplan hade genomförts, skulle det fortfarande vara mycket osannolikt att företagets lönsamhet skulle gå att återställa.

185. Det bör även påpekas att revisionsberättelsen för år 2000 innehöll ett omnämnande om att revisorerna bestyrkte redovisningen ”under det strikta antagandet att företaget fortsätter sin verksamhet som en koncern”. Ett sådant uttalande är mycket ovanligt i en revisionsberättelse och visar att OA:s lönsamhet redan då var tvivelaktig och att andra alternativ kunde ha övervägts, såsom likvidation som skulle ha lett till en annorlunda balansräkning.

6.1.3.2 *Efterlevnad av de 24 specifika villkoren*

I artikel 1 d i 1998 års beslut krävs att OA senast i december 1998 har infört ett informationssystem för företagsstyrning

186. Grekland underrättade kommissionen om att systemet finns i funktion från oktober 2000. Således kan konstateras att informationssystemet inte fanns i funktion vid den tidpunkt som krävs enligt beslutet. Med hänsyn tagen till den tid som behövs för att effektivt införa ett sådant system kan kommissionen dock godta Greklands argument om att fyra månader inte är tillräckligt.

187. Kommissionen konstaterar dock att det till dags dato inte finns några bevis lämnade på att beslutets krav skulle ha uppfyllts rörande införandet av ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt system som ger OA möjlighet att övervaka omstruktureringsplanens resultat. Det har däremot förekommit enorma förseningar med att få OA:s årsbokföringar godkända. Alla revisionsberättelser innehåller anmärkningar om bristen på tillförlitliga räkenskaper och internkontroll, bristfälliga funktioner och bristen på övervakning rörande intäkter, fordringar

([27]) I punkt 5 a i avsnitt 2.1 definieras att ett företag är i svårigheter ”om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna”.

och skulder. Under de tre senaste åren har det inte skett några förbättringar i detta hänseende. OA har vid flera tillfällen varit tvunget att anlita extern expertis för bedömning av företagets finansiella situation (PricewaterhouseCooper), eftersom företaget inte har klarat av att övervaka omstruktureringsplanen och den dagliga verksamheten. De av OA utsedda konsulterna Deloitte & Touche bekräftade år 2002 att informationssystemet inte är tillförlitligt.

188. Informationssystemet borde dessutom ha gett de grekiska myndigheterna en grund för att justera omstruktureringsplanen. Sådana justeringar gjordes dock inte, även om de grekiska myndigheterna den 16 oktober 2002 medgav att omstruktureringsplanen inte hade följts.

189. *Slutsats*: Kommissionen konstaterar att Grekland inte har efterlevt villkoret i artikel 1 d i 1998 års beslut om att införa ett fullt ut funktionsdugligt och tillräckligt informationssystem för företagsstyrning.

I artikel 1 a i 1998 års beslut krävs att Grekland uppfyller de villkor som fastställs i artikel 1 a till u i 1994 års beslut

190. Enligt 1994 års beslut ([28]) skall OA i lednings- och statushänseende ges samma skatterättsliga status som ett börsnoterat aktiebolag, likvärdig med den status som grekiska företag har enligt allmän lag i Grekland, förutom att OA är undantaget från alla skatter som sannolikt skulle påverka den rekapitalisering som avses i 1994 års rekapitaliserings- och omstruktureringsplan som har meddelats till kommissionen. Enligt 1994 års beslut ([29]) skall Grekland inte heller blanda sig i OA:s ledning utom inom de snäva ramar som dess roll som aktieinnehavare sätter. Grekland skall även, enligt artikel 1, åtagande f i 1994 års beslut så snart som möjligt anta den lagstiftning som krävs för en effektiv tillämpning av de delar av planen som rör löner samt sociala och finansiella frågor.

191. Kommissionen noterar att OA:s bolagsordning har offentliggjorts, vilket innebär att kravet på öppenhet enligt lag nr 2190/1920 uppfylls.

192. Kommissionen konstaterar att de klargöranden som de grekiska myndigheterna har lämnat in visar att det inte förekommer konflikter mellan lagarna nr 2271/94, 2602/98, 2527/97 och 2414/96 och de tre åtagandena c, b och f.

([28]) Artikel 1, åtagande c.
([29]) Artikel 1, åtagande b.

193. Beträffande de åtaganden där inga överträdelser från Greklands sida har konstaterats (artikel 1 d och g till u), tyder upplysningarna som kommissionen förfogar över att Grekland har uppfyllt dessa åtaganden.

194. Beträffande lag nr 95/76 indikerade de grekiska myndigheterna sin vilja att rätta till situationen som hade uppstått till följd av bestämmelserna i denna lag till förmån för OA. De grekiska myndigheterna motsäger inte kommissionens tvivel rörande förenligheten. Mot bakgrund av att den berörda lagen har trätt i kraft innan Grekland blev medlem i gemenskapen (den 1 januari 1981), förbehåller kommissionen sig möjligheten att föreslå lämpliga åtgärder inom ramen för ett separat förfarande.

195. Det faktum att Grekland tolererar att OA inte offentliggör sina revisorsgranskade räkenskaper i tid och inte tillämpar påföljder tyder dock klart på att Grekland godtar överträdelse av den grekiska lagen nr 2190/1920 och gemenskapsrätten (förordning (EEG) nr 2407/92). Eftersom Grekland inte ålägger de påföljder som kan användas enligt nationell lag eller drar in lufttrafiklicensen, är det uppenbart att Grekland har godtagit att OA fortsätter med sin verksamhet efter 2000 utan ytterligare omstruktureringsåtgärder, i en situation där ett företag som underlyder normala affärsvillkor skulle ha upphört med sin verksamhet. Artikel 1 c i 1994 års beslut har inte efterlevts.

196. I artikel 1 e i 1994 års beslut krävs att Grekland inte beviljar fortsatt stöd till OA i någon som helst form. Det har skett en klar överträdelse av detta villkor (se närmare i avsnitt 6.2).

6.1.3.3 *Slutsats*

197. Kommissionen godkände 1994–1998 statligt stöd på de villkor som konstateras utgöra minimikrav för att stödet inte skall snedvrida konkurrensen på ett sätt som strider mot det allmänna intresset och därmed vara förenligt med fördraget. Kommissionen noterar att Grekland har beviljat stöd under modifierade villkor som inte stämmer överens med de villkor som ursprungligen gällde för godkännandet av stödet. Kommissionen sluter sig därför till att stödet inte längre uppfyller villkoren för godkännande och att det därför inte kan anses vara förenligt med fördraget. Som en påminnelse konstateras att omstruktureringsstödet andra rat på 41 miljoner euro som kommissionen godkändes i augusti 1998 utbetalades i september 1998.

6.2 ***Bedömning av det påstådda nya stödet (punkt b ovan)***

6.2.1 **Förekomsten av statligt i den mening som anges i artikel 87.1 i fördraget med avseende på det påstådda nya stödet**

6.2.1.1 *Det påstådda nya stödet i samband med beviljandet av ett lån på 19,5 miljoner euro*

198. Kommissionen har verifierat att lånet på 19,5 miljoner euro har beviljats på marknadsvillkor och med en räntesats som är Euribor + 1,25 %. Lånet innebär ingen fördel för OA eftersom det inte har en statsgaranti. Som säkerhet för lånet överlät OA sina fordringar gentemot den grekiska staten till ett belopp på 22 miljoner euro för obetalda biljetter. Kommissionens granskningar tyder även på att detta belopp stämmer överens med de belopp som Grekland har deklarerat som skulder gentemot OA för obetalda biljetter (ett totalbelopp på cirka 37,3 miljoner euro). Kommissionen sluter sig till att lånet på 19,5 miljoner euro inte utgör statligt stöd.

6.2.1.2 *Det påstådda nya stödet i form av tolerans med uteblivna betalningar eller annan gynnsam behandling enligt grekisk skatte- och affärslag*

199. Beträffande undantaget från skatter, notariats- och registreringsavgifter för OA:s transaktioner kan konstateras att detta hör samman med lag nr 95/76. Kommissionen förbehåller sig därför möjligheten att föreslå lämpliga åtgärder inom ramen för ett separat förfarande.

200. Beträffande utebliven betalning av åttaprocentig moms som OA tar ut på inrikesflygningar och beträffande kompensationen för tvingad flyttning från Hellinikon och omlokalisering till Spata har kommissionen verifierat att OA har betalat den nämnda momsen och att det inte förekommer någon överkompensation för flyttningen. Kommissionen sluter sig till att det inte finns några element av statligt stöd.

201. Kommissionen sluter sig även till att det inte finns några element av statligt stöd rörande OA:s skuld på 2,43 miljoner euro till Olympic Catering, utan att det handlar om en normal affärsskuld.

202. De upplysningar som kommissionen har erhållit rörande driften av bränslepåfyllningsanläggningen ger ingen anledning för kommissionen att sluta sig till förekomsten av statligt stöd.

203. Beträffande OA:s skattemässiga och rättsliga status har Grekland på eget initiativ, utan särskild anmodan från kommissionen, fattat beslut om att modifiera OA:s status i syfte att inleda privatiseringen av företaget. Grekland har bekräftat att OA redan i juni 1999 inte var föremål för lag nr 2414/96 om allmännyttiga företag (DEKO) som kommissionen hade godkänt inom ramen för 1998 års beslut. Efter det har OA dock, i stället för att få samma behandling som gäller för vanliga grekiska börsnoterade aktiebolag, fortsättningsvis fått fördelar på grundval av specifik lagstiftning som normalt endast tillämpas på DEKO-företag och som kommissionen har godkänt i det sammanhanget. Detta är en exceptionell situation som av allt att döma inte har förutsetts i den grekiska lagstiftningen.

204. Kommissionen kan därför inte verifiera att en sådan rättslig ram, som endast tillämpas på OA, inte medför någon eventuell inblandning från staten och därmed en eventuell snedvridning av konkurrensen. Dessutom är OA:s personalrekrytering föremål för specifik och komplex lagstiftning, vilket gör att man inte kan utesluta överträdelse av något av de 24 villkor som ställdes för beviljandet av omstruktureringsstödet (artikel 1 b i 1994 års beslut och artikel 1 a i 1998 års beslut), dvs. Grekland skall inte blanda sig i OA:s ledning utom inom de snäva ramar som dess roll som aktieinnehavare sätter. Situationen förefaller att ha uppstått till följd av en överträdelse av grekiska föreskrifter, missbruk av det tidigare beviljade stödet på grund av underlåtelse att uppfylla villkoren enligt 1998 års beslut och en förekomst av snedvridning av konkurrensen.

205. Beträffande betalningen av sociala avgifter konstateras att OA har ingått avtal om en uppgörelse med socialförsäkringsinstitutionen IKA (detta avtal har fortfarande inte lämnats in till kommissionen), och att OA mellan 1993 och 2001, innan avtalet slöts, underlät att betala avgifter (32 miljoner euro) utan påföljder i form av böter eller straffavgifter. Uppgörelsen tecknades till ett belopp på 45 miljoner euro (utestående betalningar plus upplupen ränta), och efter det förefaller OA att inte ha betalt för oktober–december 2001, vilket utgör ett brott mot uppgörelsen. Med tanke på den finansiella situation som OA befann sig i, skulle en privat kreditgivare omedelbart ha använt alla lagliga medel, vid behov även utmätning, för att få in betalningen av de utestående belopp som anges i uppgörelsen. Det faktum att IKA inte har vidtagit sådana åtgärder utgör statligt stöd. Beloppet på 27 391 790 euro som omfattas av den (kollapsade) uppgörelsen är försenat och förfaller omedelbart till betalning. På detta belopp bör även fördröjningsränta räknas.

206. Beträffande Olympic Aviations underlåtelse att betala moms på bränsle och reservdelar konstateras att inga bevis har lämnats på erlagda betalningar från januari–maj och november–december 2001. Eftersom kommissionen inte har erhållit dessa upplysningar kan kommissionen inte utesluta att det handlar om statligt stöd. Inga

bevis har lämnats på betalning av hyrorna vid olika flygplatser under perioden 1998–2001 (2,46 miljoner euro). En normal kreditgivare med vetskap om OA:s finansiella svårigheter skulle minst från och med 1999 ha använt alla lagliga medel, vid behov även utmätning, för att få in de försenade betalningarna. Avsaknaden av sådana åtgärder kan leda kommissionen till en slutsats om att det gäller statligt stöd.

207. Kommissionen har inte heller fått in några bevis på betalning av flygplatsavgifterna till Spata efter att OA och Spata slöt ett uppgörelseavtal på 33,92 miljoner euro. Kommissionen noterar förekomsten av ett sådant avtal. Kommissionen har dock än så länge inte erhållit några bevis på betalning. Med beaktande av att den första betalningen borde ha erlagts i juli, kan kommissionen inte utesluta möjligheten att avtalet inte har efterlevts. En normal kreditgivare skulle med stöd av avtalets villkor ha krävt in alla obetalda rater plus fördröjningsräntor och skulle ha använt alla lagliga medel, vid behov även utmätning, för att få in betalningarna. Kommissionen har inte erhållit några upplysningar som tyder på detta och kan därför inte utesluta möjligheten att det gäller statligt stöd.

208. Inga bevis har lämnats in för betalning av Spatosimoskatten för perioden mellan december 2000 och februari 2002 samt för mars 1999, ett totalbelopp på cirka 60 999 156 euro. Eftersom kommissionen inte har erhållit några upplysningar om betalning av skatten, anses den fortgående toleransen med utebliven betalning av det förfallna beloppet utgöra statligt stöd.

209. Upplysningarna rörande kompensationen av skulder mellan staten och OA, eller mellan flygplatser och OA, till ett belopp på cirka 28,9 miljoner euro, innehåller inga detaljer om vilken referensperiod som gäller för statens utestående skyldigheter gentemot OA. Den rättsliga grunden för kompensationerna är en vagt utformad lag, och detta återspeglar sig i kompensationsavtalet. Dessutom förekommer en brist på bevis. Giltigheten hos de anförda beloppen kan således inte verifieras, och de kan därför inte användas för att dementera stöd i form av fortgående tolerans med utebliven betalning av flygplatsavgifter.

210. Alla åtgärder som anses utgöra nytt stöd måste först granskas med avseende på om åtgärderna kan tillskrivas staten eller inte. Enligt domstolens utslag av den 16 maj 2002 i mål C-482/99 (Franska republiken mot kommissionen) ([30]) kan statens ansvar för en åtgärd som har vidtagits av ett offentligt företag fastställas med hjälp av en uppsättning indikatorer, beroende på omständigheterna kring fallet och i vilket sammanhang åtgärderna vidtagits. I det berörda fallet råder inga tvivel om att det är staten själv som tolererar konstant utebliven betalning av olika avgifter och skatter som OA borde ha betalat, samt att det förekommit överträdelse av europeisk och grekisk lag. En del av åtgärderna kan tillskrivas flygplatser eller socialförsäkringsinstitutionen IKA. Beträffande flygplatserna har de grekiska myndigheterna konstaterat att alla flygplatser drivs av den grekiska civila luftfartsmyndigheten HCAA och finansieras genom statsbudgeten, och att alla inkomster från flygplatsernas verksamhet går till staten. Flygplatserna i Grekland är inte ekonomiskt självständiga, vilket även gäller för den grekiska civila luftfartsmyndigheten HCAA Socialförsäkringsinstitutionen IKA är ett offentligt organ som inrättats enligt grekisk lag ([31]) och vars uppdrag är att under statens överinsyn förvalta socialförsäkringssystemet och uppbära de obligatoriska socialavgifterna. I fråga om IKA kan åtgärden därför klart tillskrivas staten.

211. För det andra behövs en granskning av huruvida det nya olagliga stödet inbegriper någon överföring av statens tillgångar. Sådan överföring förekommer i fråga om statens tolerans med att OA inte i tid betalar sina finansiella skyldigheter (i fallet IKA förekommer en försening på åtta år). De grekiska myndigheterna, som i detta fall förnekar förekomsten av statligt stöd eftersom de anser att ingen penningförmån ingår, bör påminnas om att begreppet stöd ”är vidare än begreppet bidrag eftersom det inte bara omfattar fördelar såsom bidraget i sig, utan även åtgärder som på olika sätt minskar de kostnader som normalt ingår i ett företags budget” ([32]).

212. För det tredje bör man fastställa huruvida det nya olagliga stödet snedvrider konkurrensen. Statens agerande ger OA en betydande affärsmässig fördel i jämförelse med företagets konkurrenter, genom minskning av den börda som OA normalt borde ha haft i fråga om socialavgifter, pålagor och flygplatsavgifter. Staten gör det möjligt för OA att regelbundet undgå sina betalningsförpliktelser, vilket strider med normal affärspraxis ([33]) och bidrar till att hålla OA vid liv på ett konstgjort sätt. De grekiska myndigheterna har konstaterat att OA skall betala alla förfallna räntor och straffavgifter, men detta

([30]) Det så kallade Stardust Marine-målet. Se särskilt punkt 55.
([31]) Den grekiska lagen om utveckling, nr 1846/1951, artikel 11.
([32]) Dom i mål C-387/92, Banco Exterior de Espana mot Ayuntamiento de Valencia, Rec. 1994, s. 1–877, punkt 13.
([33]) Dom i mål C-256/97, D.M. Transport.

kan ändå inte helt eliminera den fördel som OA har haft genom de generösa betalningsvillkoren ([34]). Socialförsäkringsinstitutionen IKA, såväl som skattemyndigheterna och flygplatserna, valde att konstant godta OA:s betalningsförseningar ([35]). Detta agerande försätter dem i en ställning av offentliga kreditgivare. En offentlig kreditgivare bör, på samma sätt som en privat kreditgivare, sträva efter att få in fordringar hos en gäldenär i finansiella svårigheter ([36]). När man ser på de lättnader som OA har erhållit från olika offentliga organ och lättnadernas relativa frekvens, och samtidigt beaktar det faktum att OA är i allvarliga finansiella svårigheter, är det uppenbart att OA i samma situation inte kunde ha fått jämförbara lättnader från en privat kreditgivare. Dessutom skulle en privat kreditgivare inte tillåta en situation där skulderna fortsätter att öka medan de tillgångar som kan användas för att betala skulderna håller på att försvinna ([37]). En privat kreditgivare skulle däremot använda alla lagliga medel för att få in sina fordringar eller ställa anspråk på säkerheterna. Av detta följer en snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden till förmån för OA i jämförelse med gemenskapens övriga lufttrafikföretag. Dessutom gäller att luftfarten, efter att det tredje paketet genomfördes år 1992, är en liberaliserad sektor.

213. För det fjärde konstateras att de granskade åtgärderna påverkar handeln mellan medlemsstaterna, eftersom OA driver en transportverksamhet som av naturen är gränsöverskridande och omfattar hela den inre marknaden.

214. De grekiska myndigheterna kan inte anföra de interna svagheterna i sin egen administration som berättigande argument för att bevilja ytterligare stöd till OA, inte heller argumentet om att andra företag inte uppfyller sina finansiella och skattemässiga plikter och att OA därför skulle få bryta mot 1994 och 1998 års beslut – principen om att rättigheter inte kan härledas ur ett förkastligt handlande (nemo auditur propriam turpitudinem allegans). De grekiska myndigheterna intygar slutligen för kommissionen att affärsförbindelserna med OA har normaliserats, eftersom biljetterna för tjänstemän i fortsättningen måste köpas på normalt sätt. Detta uttalande bara stärker kommissionens övertygelse om att OA inte har tillåtits fungera som ett vanligt affärsföretag. Det faktum att staten nu försöker åtgärda situationen ändrar inte på det faktum att de grekiska myndigheterna inte har uppfyllt sina åtaganden enligt 1998 års beslut om att inte bevilja ytterligare stöd. Dessutom är skrivelsen från ekonomiministeriets generalsekreterare, i vilken det krävs att den grekiska statens tjänstemän från och med den 1 maj 2002 betalar enligt marknadspraxis, inte rättsligt bindande för mottagarna. Det är därför inte klart huruvida den grekiska staten för närvarande betalar för biljetter från OA eller dess dotterföretag.

215. Mot bakgrund av det anförda anser kommissionen att detta nya oanmälda stöd utgör statligt stöd i den mening som anges i artikel 87.1 i fördraget.

6.2.2 Rättslig grund för bedömningen rörande det påstådda nya stödet i form av tolerans med utebliven betalning eller annan gynnsam behandling och fördelarna i samband med driften av bränslepåfyllningsanläggningen

216. För att trygga den inre marknadens funktion och efterlevnaden av principerna enligt artikel 3 g i fördraget, måste undantagen från principerna enligt artiklarna 87.1 och 87.3 tolkas strikt när en stödordning eller enskilda stödåtgärder är föremål för granskning.

217. I artikel 87.2 i fördraget anges stöd av social karaktär, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och stöd som ges till näringslivet i vissa områden i Förbundsrepubliken Tyskland. Denna artikel kan inte tillämpas i det aktuella fallet.

218. Undantagen enligt artikel 87.3 a och c i EG-fördraget omfattar stöd som är avsett att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning. Grekland är en region som i sin helhet omfattas av artikel 87.3 a. Stödet måste därför eventuellt bedömas mot bakgrund av regionala aspekter. Kommissionen anser att stödet inte uppfyller något regionalt mål, vilket demonstreras i avsnitt 6.1.2.

219. I artikel 87.3 b i fördraget anges stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europe-

([34]) Det bör påpekas att perioden i fråga om socialavgifter omfattar åtta år.

([35]) Enligt lag nr 2676/1999 har IKA rätt (inte skyldighet) att sluta uppgörelseavtal för försenade betalningar eller skulder.

([36]) Dom i mål C-256/97, D.M. Transport, punkt 24.

([37]) Generaladvokatens förslag till avgörande i mål C-480/98, Magefesa, REG 2000, s. I-8717, punkterna 32–43.

iskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi, och i artikel 87.3 d i fördraget anges stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet, men dessa kan inte tillämpas på lufttrafik.

220. Enligt artikel 87.3 c i fördraget kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner vara förenligt med den gemensamma marknaden, när det inte påverkar handeln i en negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. I det aktuella fallet anser kommissionen att artikel 87.3 c i fördraget kan användas som rättsligt instrument för att ge tillgång till ett undantag. Kommissionen anser även att omstruktureringsstöd kan bidra till utveckling av näringsverksamheter utan att det påverkar handeln i en negativ riktning, förutsatt att det inte bryter mot villkoren i gemenskapsriktlinjerna av den 10 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för artiklarna 87 och 88 i fördraget rörande statligt stöd till luftfartssektorn ([38]) och gemenskapsriktlinjerna om statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter.

6.2.3 **Bedömning av det påstådda nya stödets förenlighet**

221. Beviljandet av det nya oanmälda stödet utgör klart och tydligt en överträdelse av åtagandet att inte bevilja något ytterligare stöd (artikel 1 e i 1994 års beslut) och strider även mot gemenskapriktlinjerna om statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (punkt 42). Det finns inga rättsliga eller ekonomiska grunder för att godkänna dessa nya stöd.

222. En faktor som är ännu viktigare är att beviljandet av det nya olagliga stödet måste ses mot bakgrund av att OA redan tidigare har erhållit stöd, och den aktuella situationen tyder på ett klart brott mot principen om ”en enda och sista gång”. Denna princip ingår i gemenskapsriktlinjerna av den 10 december 1994 om tillämpningsföreskrifter för artiklarna 87 och 88 i fördraget rörande statligt stöd till luftfartssektorn och i gemenskapsriktlinjerna om statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter.

223. Frånsett brottet mot den ovan nämnda principen visar granskningen av gemenskapsriktlinjernas övriga villkor för omstruktureringsstöd att OA varken efterlever den pågående omstruktureringsplanen eller har någon alternativ omstruktureringsplan på grundval av vilken kommissionen kunde sluta sig till att företaget på medellång eller lång sikt kan bli lönsamt.

224. Av det ovan anförda följer att det nya beviljade stödet inte uppfyller villkoren för det undantag som anges i artikel 87.3 c. Kommissionen konstaterar att Grekland olagligen har beviljat oanmält stöd i form av tolerans med uteblivna betalningar och annan gynnsam behandling enligt grekisk skatte- och affärslagstiftning, såväl som fördelar i samband med driften av bränslepåfyllningsanläggningen, i strid med artikel 88.3 i fördraget.

6.3 ***Slutsats***

225. De tvivel som föranledde kommissionen att inleda förfarandet har undanröjts beträffande åtagandena b och f i artikel 1 i 1994 års beslut (artikel 1 a i 1998 års beslut), såväl som beträffande beviljandet av lånet på 19,5 miljoner euro, kompensationen för tvingad flyttning från Hellinikon till Spata, skulden på 2,43 miljoner euro gentemot Olympic Catering, driften av bränslepåfyllningsanläggningen och betalningen av en åttaprocentig moms som OA tar ut på inrikesflygningar.

226. Kommissionen anser att missbruket av stödet som godkänts i 1994 och 1998 års beslut och beviljandet av det nya stödet, med undantag av de element som anförs ovan, är oförenliga med den gemensamma marknaden enligt det som anges i artikel 87.1 i fördraget eftersom de inte uppfyller något av de nödvändiga kraven för att undantag enligt artikel 87.2 och 87.3 skall kunna tillämpas.

6.4 ***Återkrav***

227. Med hänvisning till det ovan anförda och det som anges i beslut 94/696/EG och beslut 1999/332/EG anser kommissionen att det statliga stöd som Grekland har beviljat OA är oförenligt med den gemensamma marknaden och måste återkrävas.

228. Beträffande återbetalningsperioden bör dock en åtskillnad göras mellan perioden 1994–1998 och perioden 1998–2002. I artikel 14.1 i förordning (EG) 659/1999

([38]) EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

konstateras att ”Kommissionen skall inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i gemenskapsrätten.”. Kommissionen har i vissa fall ([39]) tagit hänsyn till denna artikel och inte krävt återbetalning med tanke på de specifika omständigheter som har gällt i de berörda fallen.

229. Kommissionen antog år 1994 sitt beslut 94/696/EG, genom vilket statligt stöd godkändes på vissa villkor. Kommissionen noterade dock att flera av dessa villkor inte efterlevdes och fattade därför ett beslut om att inleda förfarandet på nytt. Den 14 augusti 1998 fattade kommissionen ett nytt positivt beslut på vissa villkor. I det beslutet, i synnerhet punkterna 66 c, 68, 76, 83 och 91, konstaterar kommissionen att Grekland fullt ut hade uppfyllt alla åtaganden som fastställs i beslut 94/696/EG. Trots att kommissionen konstaterade förekomsten av olagligt och oförenligt stöd slog den dock fast (punkt 93.b i det beslutet) att detta stöd inte behöver återbetalas, då det i grunden motsvarar det stöd som godkänts i 1994 års beslut. Med tanke på ett återkrav i det föreliggande fallet kan det inte uteslutas att kommissionens positiva beslut år 1998 har skapat någon typ av förväntningar om att stödpaketet år 1994 skulle ha varit oproblematiskt. Mot bakgrund av de mycket specifika omständigheterna i detta fall, är det således inte nödvändigt med återbetalning av det stöd som har beviljats före den 14 augusti 1998.

230. Detsamma kan inte konstateras för perioden 1998–2002. Vi bör för det första påminna oss om att omstruktureringsstödets andra rat (41 miljoner euro) betalades ut i september 1998, en månad efter kommissionens andra beslut. Beträffande det nya olagliga stödet finns det inget kommissionsbeslut som kunde skapa förväntningar om att stödet inte skall återkrävas. För det andra konstateras att tidpunkten för detta kommissionsbeslut ligger inom normal praxis. Slutligen konstateras att kärnan i det stöd som beviljades under denna period består av det nya olagliga stöd om vilket kommissionen har mottagit två klagomål (se punkt 39 ovan). Det nya olagliga stödet har granskats på djupet efter att förfarandet inleddes i mars 2002. I de fall där kommissionen har konstaterat förekomsten av statligt stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden finns det inga skäl för att inte kräva full återbetalning.

([39]) Se bl.a. kommissionens beslut av den 16 maj 2000 i ärende C 68/99 Italien, om nödåtgärder för tvångsförvaltning av stora företag i kris, punkterna 70–73; kommissionens beslut av den 31 oktober 2000 om den spanska lagstiftningen om företagsbeskattning, punkterna 24–28; kommissionens beslut av den 21 november 2001 om Frankrikes ordning för skattefria avsättningar för företags utländska driftställen, ärende C 61/2000, punkterna 32 och 33.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som Grekland har beviljat Olympic Airways i form av

a) lånegarantier beviljade till företaget fram till den 7 oktober 1994 enligt artikel 6 i den grekiska lagen nr 96/75 av den 26 juni 1975,

b) nya lånegarantier på sammanlagt 378 miljoner US-dollar för lån som måste tecknas före den 31 mars 2001 för köp av nya flygplan och för de investeringar som behövdes för omflyttning av Olympic Airways till den nya flygplatsen i Spata,

c) minskning av OA:s skuldbörda med 427 miljarder drakmer,

d) omvandling av 64 miljarder drakmer av OA:s skulder till eget kapital, och

e) ett kapitaltillskott på 54 miljarder drakmer minskat till 40,8 miljarder drakmer, i tre rater på 19, 14 och 7,8 miljarder drakmer för år 1995, 1998 respektive 1999

anses vara oförenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget eftersom följande villkor, som gällde för det ursprungliga godkännandet av det beviljade stödet, inte längre uppfylls:

a) Ett genomförande fullt ut av omstruktureringsplanen avsedd att ge företaget lönsamhet på lång sikt.

b) Uppfyllande av de 24 specifika åtaganden som förknippades med godkännandet av stödet.

c) Regelbunden övervakning av hur omstruktureringsstödet genomförs.

Artikel 2

Det statliga stöd som Grekland har beviljat i form av tolerans med ihållande utebliven betalning av socialavgifter, moms på bränsle och reservdelar i fråga om Olympic Aviation, hyror på olika flygplatser, flygplatsavgifter på Spata och andra flygplatser samt Spatosimo-skatt, är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 3

1. Grekland skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att från stödmottagaren återkräva det stöd på 14 miljarder drakmer (41 miljoner euro) som avses i artikel 1 och som inte är förenligt med fördraget, och det stöd som avses i artikel 2 och som olagligen har ställts till stödmottagarens förfogande.

2. Återkravet skall ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut. Det stöd som skall återkrävas skall innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats. Räntan skall beräknas på grundval av den referensränta som används vid beräkningen av bidragsekvivalenten inom ramen för regionalstöd.

Artikel 4

Grekland skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Grekland.

Utfärdat i Bryssel den 11 december 2002

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande för kommissionen