

POMOC PAŃSTWA – GRECJA**Pomoc Państwa nr C 11/2004 (ex NN 4/2003) – Olympic Airways – Restrukturyzacja i prywatyzacja****Zaproszenie do przedkładania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE**

(2004/C 192/02)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Pismem z dnia 16 marca 2004 r. odtworzonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja zawiadomiła Grecję o swojej decyzji rozpoczęcia procedury określonej w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącej wyżej wspomnianych środków.

Zainteresowane strony mogą nadsyłać swoje uwagi na temat środków, odnośnie do których Komisja rozpoczyna procedurę, w terminie jednego miesiąca od daty opublikowania niniejszego streszczenia oraz towarzyszącego mu listu, na następujący adres lub numer faksu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction Affaires Générales et Ressources
Rue De Mot 28
B-1049 Bruxelles
Faks: (32-2) 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane Grecji. Zainteresowana strona przedkładająca uwagi może wystąpić z pisemnym, odpowiednio umotywowanym wnioskiem, o traktowanie jej danych jako poufnych.

I. PROCEDURA

W dniu 8 września 2003 r. Komisja przyjęła decyzję wzywającą do przekazania informacji, przesłaną władzom greckim 9 września 2003 r., w której zwraca się o przekazanie wszelkich informacji niezbędnych do zbadania zgodności środków związanych z restrukturyzacją i prywatyzacją linii lotniczych Olympic Airways z art. 87 Traktatu. W dniu 25 września 2003 r. Komisja otrzymała oficjalną skargę w sprawie prywatyzacji Olympic Airways, która została złożona przez konkurencyjnego przewoźnika, Aegean Airlines i zarejestrowana pod nr TREN A/30589, 26.8.2003. W dniu 12 grudnia 2003 r., przed ukończeniem prowadzonego przez Komisję badania zgodności środków związanych z restrukturyzacją i prywatyzacją spółki Olympic Airways z art. 87 Traktatu, rozpoczęła działalność nowa spółka Olympic Airlines. W związku z powyższym procedura wezwania do przekazania informacji, rozpoczęta przez Komisję 8 września 2003 r., została wpisana do rejestru pomocy Państwa pod nr NN 4/2003. Odpowiedzi rządu greckiego wpłynęły do Komisji we wrześniu i grudniu 2003 r. oraz w styczniu 2004 r.

II. OPIS ŚRODKÓW STOSOWANYCH OD 2003 R.

W następstwie decyzji Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r., Grecja ma obowiązek odzyskania pomocy, która została uznana jako niezgodna z Traktatem. Komisja uznała po pierwsze, iż pomoc wcześniej udzielona przez państwo greckie ⁽¹⁾ i dopuszczona przez Komisję w 1998 r. jest niezgodna z Traktatem ze względu na nieprzestrzeganie warunków, od których pomoc ta była uzależniona (artykuł 1). Po drugie, Komisja stwierdziła, iż Olympic Airways ponownie otrzymała bezprawną i niezgodną z Traktatem pomoc (artykuł 2). Do dnia dzisiejszego pomoc uznana za niezgodną nie została zwrócona ⁽²⁾.

Komisja ponownie zbadała sytuację finansową Olympic Airways, począwszy od 2003 r. Analizy te wykazują, iż znaczne straty finansowe poniesione przez spółkę w ostatnich latach stopniowo pochłonęły wartość jej środków własnych oraz zmniejszyły jej zdolność do uzyskiwania pożyczek od instytucji kredytowych na zwykłych zasadach rynkowych. Wobec wyczerpania swoich zwyczajnych źródeł finansowania, Olympic Airlines pokrywała swoje krótkoterminowe potrzeby finansowe przy pomocy środków doraźnych, m.in. zaciągając krótkoterminowe kredyty bankowe, a przede wszystkim powiększając swój dług wobec państwa oraz podmiotów powiązanych.

⁽¹⁾ Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu.

⁽²⁾ Komisja wniosła sprawę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z powodu niewykonania przez państwo greckie decyzji z 11 grudnia 2002 r. (sprawa C-415/03).

Komisja stwierdziła, iż nowe środki mające na celu restrukturyzację firmy zostały uruchomione w 2003 r. Parlament grecki przyjął ustawę nr 3185/2003 zmieniającą ustawę nr 2668/1998⁽¹⁾, której art. 27 stanowi, iż działy „przewozów lotniczych” filii grupy Olympic Airways, czyli spółek Olympic Airways, Olympic Aviation i Macedonian Airlines zostaną wydzielone i połączone w jeden podmiot, który zostanie przejęty lub wchłonięty przez jedną z obecnych filii grupy, mianowicie Macedonian Airlines, której nazwa zostanie zmieniona na Olympic Airlines. Ponadto wszystkie akcje spółek pochodzących z tej restrukturyzacji zostaną przekazane państwu greckiemu, bez żadnej rekompensaty, w celu prywatyzacji tych spółek.

Zgodnie z art. 27 ustawy nr 3185/2003, w Banku Grecji zostało otwarte specjalne konto o nazwie „Państwo Greckie – Konto dla denacjonalizacji Grupy Olympic Airways”, które będzie zasilane przychodami ze sprzedaży spółek należących do grupy Olympic Airways. Jednakże w celu pokrycia niezbędnych kosztów do momentu sprzedaży spółek grupy, konto to zostanie zasilone zaliczką w wysokości równej wartości nominalnej akcji spółki przejmującej działy „przewozy lotnicze”, mianowicie Olympic Airlines. Wspomniana wartość nominalna wynosi 130 312 450 EUR. Inaczej mówiąc, grupa Olympic Airways, nie będąc w stanie pokryć bezpośrednich kosztów związanych z tą kolejną restrukturyzacją, może skorzystać z zaliczki w wysokości 130 312 450 EUR wyasygnowanej przez państwo greckie.

Chociaż spółka Olympic Airways SA, na skutek wydzielenia działu „przewozy lotnicze” i jego włączenia do nowego podmiotu Olympic Airlines, nie prowadzi już działalności w zakresie przewozów lotniczych, w dalszym ciągu świadczy ona usługi naziemne, konserwacyjne i szkoleniowe. Na obecnym etapie, mimo katastrofalnej sytuacji finansowej spółki, nie przewiduje się postawienia jej w stan upadłości.

W wyniku wspomnianej restrukturyzacji utworzona została nowa spółka, Olympic Airlines, której jedynym zadaniem było przejęcie aktywów działów „przewozy lotnicze” grupy Olympic Airways (samoloty, usługi w ramach służb użyteczności publicznej, przydziały czasowe oraz personel). Znaczące pasywa pozostały natomiast w Olympic Airways. Ponadto żaden z wierzycieli Olympic Airways nie może wysuwać roszczeń względem Olympic Airlines, która jest obecnie objęta procesem prywatyzacyjnym.

W swoim piśmie z dnia 19 stycznia strona skarżąca, Aegean Airlines, przesłała Komisji kopię listu pochodzącego od Administracji lotnictwa cywilnego, z którego wynika, iż Olympic Airways ma względem międzynarodowego lotniska w Atenach dług w wysokości 26 001 473,33 EUR, który odpowiada pobranym przez przewoźnika, a nieprzekazanym lotnisku, opłatom Spatosimo. Państwo greckie zdaje się wymagać, by wyżej wymieniony dług Olympic Airways został pokryty przez transfer opłat Spatosimo pobranych przez inne lotniska na rzecz międzynarodowego lotniska w Atenach.

III. OCENA ŚRODKÓW

Komisja uznaje, iż Olympic Airways w dalszym ciągu odnosi korzyści związane z nieuregulowaniem zaległości podatkowych w 2003 r., nieuiszczeniem opłat Spatosimo w wysokości 26 001 473, 33 EUR oraz przyznaniem przez państwo greckie zaliczki w wysokości 130 312 450 EUR na pokrycie kosztów związanych z restrukturyzacją i prywatyzacją, które w normalnych warunkach powinna ponieść Olympic Airways. Ponadto warunki aktualnie przeprowadzanej sprzedaży spółki Olympic Airlines, ze względu na brak przejrzystości i równego traktowania oferentów oraz korzyści wpływające z derogacyjnych przepisów prawnych, nie pozwalają Komisji na ustalenie, czy ewentualny nabywca zapłaci właściwą cenę w ramach tej transakcji. Wymienione środki mają specyficzny charakter, są przyznane z zasobów państwowych, mogą zakłócić konkurencję i wewnątrzspółnotową wymianę handlową oraz stanowią środki pomocy państwa.

Biorąc pod uwagę fakt, iż korzyści przyznane przez władze greckie firmie Olympic Airways stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE, Komisją wątpi, by pomoc ta mogła być uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem w ramach odstępstw przewidzianych w art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu. Przedsiębiorstwo objęte niniejszym postępowaniem jest tym samym przedsiębiorstwem, które po trzech kolejnych restrukturyzacjach przeprowadzonych od roku 1994 ponownie otrzymuje pomoc państwa greckiego od grudnia 2002 r. Wspomniane środki, które w sposób jednoznaczny stanowią środki pomocy państwa, nie pozwalają na przywrócenie firmie żywotności, są sprzeczne ze wspólnym interesem, gdyż nie dostarczają gwarancji zapobiegających wystąpieniu niepożądanych zakłóceń konkurencji, a ich zakres nie wydaje się ograniczony do niezbędnego minimum. Stanowią one również jednoznaczne naruszenie zasady pomocy jednorazowej („one time, last time”), gdyż spółka korzystała już w przeszłości z pomocy państwa w 1994 i 1998 r., a nie upłynął jeszcze dziesięcioletni okres od zakończenia ostatniej restrukturyzacji.

⁽¹⁾ „Zmiana ustawy 2668/1998. Harmonizacja z dyrektywą 2002/93/WE, uregulowanie kwestii związanych z Poczta Grecką (ELTA) oraz inne postanowienia”. Ustawa opublikowana w rządowym Dzienniku Urzędowym A nr 229/26-09-2003.

Jeżeli chodzi o nowo utworzoną spółkę Olympic Airlines, Komisja uważa, iż chodzi o montaż prawny prawa krajowego, mający prawdopodobnie na celu obejście obowiązku zwrotu pomocy wypływającego z decyzji z 11 grudnia 2002 r. Komisja uważa, iż z uwagi na ciągłość pomiędzy nową i starą spółką „Olympic”, nakaz odzyskania pomocy sformułowany w decyzji z 22 grudnia 2002 r. zobowiązuje władze greckie do wyegzekwowania zwrotu nie tylko od starej Olympic Airways (która została pozbawiona aktywów) ale również, w razie potrzeby, od nowej Olympic Airways (która dalej prowadzi tę samą działalność przy wykorzystaniu tych samych aktywów).

Komisja zwróciła już uwagę na tę ciągłość w ramach postępowania sądowego, które wszczęła przeciwko Grecji z powodu niewykonania decyzji z 11 grudnia 2002 r. (sprawa C-415/03). Komisja uważa, że kwestia ta może w najbardziej odpowiedni sposób zostać rozwiązana w ramach tego postępowania. W ramach innego wariantu utworzenie nowego podmiotu mogłoby zostać potraktowane jako kolejna pomoc dla przedsiębiorstwa „Olympic Airways” (która mogłaby w przyszłości być przedmiotem osobnego nakazu zwrotu).

Skądinąd, Komisja już oznajmiła, iż przy analizie księgowej nowych środków weźmie pod uwagę efekt kumulacyjny, związany z brakiem odzyskania przez państwo pomocy, o której mowa w decyzji z 11 grudnia 2002 r.

Ponadto trwający proces prywatyzacyjny zdaje się również zawierać środki pomocy państwa na rzecz nabywcy.

IV. WŁAŚCIWE ŚRODKI

Grecki rząd przyznał, iż ustawa nr 96/1975 umożliwiła spółce „Olympic Airways” korzystanie z derogacyjnych ram prawnych, stwarzających warunki preferencyjne w stosunku do innych spółek akcyjnych. Pomoc ustanowiona na mocy tej ustawy stanowi „pomoc istniejącą”, ponieważ została ona przyznana przed przystąpieniem Grecji do Wspólnot Europejskich (1 stycznia 1981 r.) Komisja ma więc podstawy, by zalecić greckiemu rządowi podjęcie odpowiednich środków poprzez uchylene artykułów 3 ust. 3, 4 ust. 2, 4 ust. 3, 4 ust. 4 oraz 6 ust. 2 ustawy 96/1975, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2004 r.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹⁾, wszelka bezprawna pomoc może podlegać zwrotowi przez beneficjenta.

TEKST PISMA

„Διά της παρούσης, η Επιτροπή επιθυμεί να πληροφορήσει την Ελλάδα ότι, μετά από εξέταση των πληροφοριών τις οποίες παρέχουν οι αρχές σας σχετικά με την επίμαχη ενίσχυση, αποφάσισε να κινηθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης EK.

1. Διαδικασία

1. Στις 3 Μαρτίου 2003 (TREN A/26534, 25.7.2003), η ελληνική κυβέρνηση υπενθύμισε στην Επιτροπή τη βούλησή της και τις ενέργειες που πραγματοποιήθηκαν ή πρόκειται να πραγματοποιηθούν για την ιδιωτικοποίηση του εθνικού αερομεταφορέα.
2. Λόγω απουσίας επίσημης κοινοποίησης, παρά τα επανειλημμένα διαβήματα εκ μέρους της αντιπροέδρου της Επιτροπής κ. De Palacio προς τις ελληνικές αρχές, η Επιτροπή εξέδωσε στις 8 Σεπτεμβρίου 2003 απόφαση διαταγής παροχής πληροφοριών [C(2002) 3266], η οποία κοινοποιήθηκε στις ελληνικές αρχές στις 9 Σεπτεμβρίου 2003. Με την απόφαση αυτή, οι ελληνικές αρχές κλήθηκαν να διαβιβάσουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την εξέταση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της αεροπορικής εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία με το άρθρο 87 της συνθήκης.
3. Με επιστολή της ίδιας ημέρας (TREN D/15287), η Επιτροπή επέμεινε προς τις ελληνικές αρχές να της κοινοποιήσουν το νόμο σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που εκδόθηκε στις 9 Σεπτεμβρίου 2003. Με επιστολή της 17ης Σεπτεμβρίου 2003 (TREN A/30881, 1.10.2003), η Ελλάδα διευκρίνισε ότι επρόκειτο να υποβάλει τις αιτούμενες πληροφορίες σε εύθετο χρόνο.
4. Στις 25 Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε επίσημη καταγγελία κατά της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που πρωτοκολλήθηκε με τα στοιχεία TREN A/30589, 26.8.2003, εκ μέρους ενός ανταγωνιστή, της Aegean Airlines.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanowiło szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1).

5. Ο νόμος για την ιδιωτικοποίηση καθώς και η απάντηση στη διαταγή παροχής πληροφοριών διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή με επιστολή της 29ης Σεπτεμβρίου 2003 (TREN A/30866, 30.9.2003). Δεδομένου ότι εξακολουθούσαν να μην περιλαμβάνονται ορισμένες αναγκαίες πληροφορίες, η Επιτροπή προειδοποίησε σχετικά την Ελλάδα με επιστολή της 31ης Οκτωβρίου 2003 (TREN D/17821). Οι ελληνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή στις 4 Δεκεμβρίου 2003 (TREN A/36842, 8.12.2003) ότι δεν είχαν λάβει καμία τέτοια επιστολή. Για το λόγο αυτό, εστάλη την ίδια ημέρα στην Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας τηλεομοιοτυπία της εν λόγω επιστολής.
6. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003 τέθηκε σε λειτουργία η νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές, ενώ η Επιτροπή δεν είχε ολοκληρώσει την εξέταση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της αεροπορικής εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία με το άρθρο 87 της συνθήκης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα αυτά καταχωρίστηκαν ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση στο μητρώο των κρατικών ενισχύσεων με τα στοιχεία NN 4/2003, από την ημερομηνία έκδοσης από την Επιτροπή της απόφασης διαταγής παροχής πληροφοριών, στις 8 Σεπτεμβρίου 2003.
7. Στις 15 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή επανέλαβε το αίτημά της σχετικά με τις ελλείπουσες πληροφορίες (TREN D/22742), παράλληλα με αιτήσεις παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών ως αποτέλεσμα της ανάλυσης της τεκμηρίωσης την οποία έλαβε στις 30 Σεπτεμβρίου 2003.
8. Με επιστολές της 18ης και 19ης Δεκεμβρίου 2003 (αντιστοίχως TREN A/38288 και TREN A/38258, 22.12.2003), οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν τα αιτούμενα έγγραφα.
9. Στις 15 Ιανουαρίου 2004, εστάλη στις ελληνικές αρχές νέα αίτηση παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών (TREN D/160). Οι ελληνικές αρχές απάντησαν με δύο επιστολές της 16ης Ιανουαρίου, που πρωτοκολλήθηκαν αντιστοίχως με τα στοιχεία TREN A/11076 και A/11077 της 19ης Ιανουαρίου 2004. Τα σχετικά παραρτήματα ελήφθησαν από τη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών στις 23 Ιανουαρίου 2004 και πρωτοκολλήθηκαν με τα στοιχεία A/11519.

2. Λεπτομερής περιγραφή της κατάστασης

10. Σε συνέχεια της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, η Ελλάδα καλείται να ανακτήσει τις ενισχύσεις οι οποίες κηρύχθηκαν ως ασυμβίβαστες. Η Επιτροπή παρακολούθησε τις ενέργειες της Ελλάδας για το θέμα αυτό και εξέτασε επίσης τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, διαπιστώνοντας την ύπαρξη νέων μέτρων αναδιάρθρωσης του ελληνικού αερομεταφορέα.

2.1. Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — απόφαση της 11.12.2002

11. Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή εξέδωσε τελική αρνητική απόφαση αριθ. 2003/372/EK σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία⁽¹⁾. Η Επιτροπή αποφάνθηκε, αφενός, ότι οι ενισχύσεις που είχαν προηγουμένως χορηγηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο⁽²⁾ και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή το 1998 ήταν ασυμβίβαστες με την συνθήκη, λόγω μη τήρησης των σχετικών όρων (άρθρο 1). Αφετέρου, διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία επωφελήθηκε από νέες παράνομες και ασυμβίβαστες ενισχύσεις (άρθρο 2).
12. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η Ελλάδα υποχρεούται να λάβει, χωρίς καθυστέρηση, όλα τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο —στο βαθμό που επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της απόφασης— για την ανάκτηση από την δικαιούχο ποσού 41 εκατομμυρίων ευρώ με τη μορφή ενίσχυσης κηρυχθείσας ως ασυμβίβαστης, καθώς και των νέων ενισχύσεων οι οποίες τέθηκαν παρανόμως στη διάθεσή της και θεωρούνται επίσης ως ασυμβίβαστες. Η ανάκτηση πρέπει να λάβει χώρα με την προσθήκη των τόκων οι οποίοι τρέχουν από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση της δικαιούχου οι ενισχύσεις μέχρι την ημερομηνία ανάκτησής τους (άρθρο 3). Η Ελλάδα υποχρεούται επίσης να ενημερώσει την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς αυτήν (άρθρο 4).

⁽¹⁾ ΕΕ L 132 της 28.5.2003, σ. 1.

⁽²⁾ Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

13. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στην ελληνική κυβέρνηση με επιστολή της 13ης Δεκεμβρίου 2002 [SG(02) D/233148] και δημοσιεύθηκε στις 28 Μαΐου 2003 (*) στην Επίσημη Εφημερίδα. Η προθεσμία των δύο μηνών που χορηγήθηκε στην Ελλάδα προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση της Επιτροπής έληξε στις 13 Φεβρουαρίου 2003. Στις 24 Φεβρουαρίου 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία άσκησε προσφυγή ακύρωσης της απόφασης αυτής ενώπιον του Πρωτοδικείου (υπόθεση T-68/03). Από την πλευρά της, η Ελλάδα δεν άσκησε προσφυγή κατά της απόφασης. Μολονότι η Ελλάδα εξέφρασε τη βούλησή της να συνεργαστεί και να διατηρήσει στενές επαφές με την Επιτροπή, δεν προέβη ωστόσο στην ανάκτηση των ενισχύσεων, ούτε παρέιχε κάποιο χρονοδιάγραμμα για την ανάκτηση αυτή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, αφού κάλεσε για τελευταία φορά (στις 12 Μαΐου 2003) την Ελλάδα να διευκρινίσει τα μέτρα που προτίθετο να λάβει ώστε να συμμορφωθεί με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2002 και έχοντας λάβει στις 26 Ιουνίου και 23 Ιουλίου 2003 ανεπαρκείς απαντήσεις, προσέφυγε στο Δικαστήριο στις 3 Οκτωβρίου 2003 για μη εφαρμογή της απόφασης της 11ης Σεπτεμβρίου 2002 εκ μέρους του ελληνικού κράτους (υπόθεση C-415/03).
14. Στις επιστολές τους της 29ης Σεπτεμβρίου και 19ης Δεκεμβρίου 2003, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή αντίγραφο της επιστολής της 25.9.2003 του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών προς την Ολυμπιακή Αεροπορία για την εισπραξη ποσού 41 εκατομμυρίων ευρώ ασυμβίβαστων ενισχύσεων, επαυξημένων με τόκους οι οποίοι καθιστούσαν το συνολικό προς εισπραξη ποσό σε 49 935 585,87 ευρώ, καθώς και αντίγραφο της διαταγής εισπραξης της 1.10.2003. Η Ολυμπιακή Αεροπορία αντέδρασε με την υποβολή, στις 23.10.2003, ενώπιον του ελληνικού διοικητικού δικαστηρίου αίτησης αναβολής εκτέλεσης της διαταγής εισπραξης. Όσον αφορά την ανάκτηση των παράνομων ενισχύσεων, η Ελλάδα επέμεινε μέχρι σήμερα στην επιχειρηματολογία της (η οποία υποβλήθηκε με την επιστολή της 26ης Ιουνίου 2003) ότι οι ενισχύσεις δεν ήταν παράνομες και ότι είχε τηρήσει τις υποχρεώσεις της. Η εν λόγω απάντηση, η οποία κρίθηκε ανεπαρκής από την Επιτροπή, αποτέλεσε κυρίως τη βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε η τελευταία για την προσφυγή της ενώπιον του Δικαστηρίου στις 3 Οκτωβρίου 2003.
15. Μέχρι σήμερα, δεν έχει πραγματοποιηθεί η ανάκτηση των ασυμβίβαστων ενισχύσεων η οποία απαιτείται βάσει της απόφασης της 11ης Δεκεμβρίου 2002.
16. Η παρούσα απόφαση έχει ως αντικείμενο τα νέα μέτρα τα οποία λήφθηκαν από την ελληνική κυβέρνηση μετά την έκδοση της ανωτέρω απόφασης.

2.2. Τα οικονομικά και η διαχείριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας μέχρι το Δεκέμβριο 2002

17. Η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει, όπως έπραξε στο πλαίσιο της απόφασης της 11ης Δεκεμβρίου 2002, ότι τα χρηματοοικονομικά στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεσή της προκειμένου να αξιολογήσει τα αποτελέσματα και την οικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν είναι δυνατόν να κριθούν πλήρη ή αξιόπιστα. Πράγματι, το Σεπτέμβριο 2003, δηλαδή δέκα μήνες μετά την απόφασή της του Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή κατόρθωσε τελικά να λάβει τους ελεγμένους λογαριασμούς για το έτος 2001, δηλαδή 18 και πλέον μήνες μετά το κλείσιμο της εταιρικής χρήσης. Όσον αφορά τους τελευταίους ελεγμένους λογαριασμούς, δηλαδή εκείνους που αφορούν την εταιρική χρήση 2002 και διαβιβάστηκαν το Δεκέμβριο 2003, οι λογαριασμοί αυτοί πιστοποιήθηκαν με σημαντικές επιφυλάξεις εκ μέρους των ελεγκτών, όπως συνέβη και για τις προηγούμενες χρήσεις. Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες δεν ήταν συνεπώς διαθέσιμες κατά τη στιγμή κατά την οποία η Επιτροπή εξέδωσε την απόφασή της το Δεκέμβριο 2002, επιβεβαιώνουν ωστόσο τις πλέον απαισιόδοξες προβλέψεις τις οποίες είχε διατυπώσει η Επιτροπή στην απόφασή της.

2.2.1. Ανάλυση του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας

18. Ο κατωτέρω πίνακας παραθέτει τα κυριότερα μεγέθη του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης της ΟΑ για την περίοδο 2000-2002.

Λογαριασμός αποτελεσμάτων χρήσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις 31.12.2002 (σε χιλιάδες ευρώ)

	Ποσά 2002	Μεταβολή 2001/02	Ποσά 2001	Μεταβολή 2000/01	Ποσά 2000
Κύκλος εργασιών	812 150	0,3 %	809 522	- 2,6 %	830 766
Κόστος παροχής υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένων των αποσβέσεων)	881 587	- 7,5 %	952 835	3,4 %	921 787
Μεικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης	- 69 437	51,5 %	- 143 313	- 57,4 %	- 91 021
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	4 105	- 26,9 %	5 618	- 12,2 %	6 400

(*) EE L 132 της 28.5.2003, σ. 1.

	Ποσά 2002	Μεταβολή 2001/02	Ποσά 2001	Μεταβολή 2000/01	Ποσά 2000
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης	66 616	5,9 %	62 901	- 13,9 %	73 048
Μερικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (Α)	- 131 948	34,2 %	- 200 596	- 27,2 %	- 157 669
Χρηματοοικονομικά έσοδα	38 758	248,6 %	11 118	408,9 %	2 185
Χρηματοοικονομικά έξοδα	12 628	- 17,5 %	15 300	95,3 %	7 835
Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα (Β)	26 130	724,8 %	- 4 182	26,0 %	- 5 650
Ολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης (= Α + Β)	- 105 818	48,3 %	- 204 778	- 25,4 %	- 163 319
Έκτακτα έσοδα	165 968	16,7 %	142 189	22,8 %	115 823
Έκτακτα έξοδα	68 827	- 15,5 %	81 482	71,5 %	47 523
Έκτακτα αποτελέσματα (Γ)	97 141	60,0 %	60 707	- 11,1 %	68 300
Καθαρά αποτελέσματα χρήσης προ φόρων (= Α + Β+ Γ)	- 8 677	94,0 %	- 144 071	- 51,6 %	- 95 020

19. Η Επιτροπή διαπιστώνει κατ' αρχάς μία αξιοσημείωτη βελτίωση των καθαρών αποτελεσμάτων χρήσης της εταιρείας, δεδομένου ότι από ζημία της τάξεως των 144 εκατομμυρίων ευρώ το 2001 εμφανίζει ζημία 9 εκατομμυρίων ευρώ το 2002, δηλαδή επίπεδο πλησίον της ισορροπίας.
20. Ωστόσο, η βελτίωση αυτή των καθαρών αποτελεσμάτων δεν αντικατοπτρίζει πραγματική βελτίωση των επιδόσεων της εταιρείας. Πράγματι, η ανάλυση των κυριότερων ενδιάμεσων υπολοίπων του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας δείχνει ότι εξακολουθεί να καταστρέφεται η αξία της εν λόγω εταιρείας, και ότι η επάνοδος στη βιωσιμότητα φαίνεται ιδιαίτερα απίθανη βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα.
21. Ειδικότερα, οι λειτουργικές συναλλαγές του λογαριασμού αποτελεσμάτων —που θεωρητικά θα πρέπει να αποτελούν τον πυρήνα δημιουργίας αξίας για την εταιρεία— συνεχίζουν να παράγουν αρνητικό αποτέλεσμα. Πράγματι, για τη χρήση 2002, η Ολυμπιακή Αεροπορία εμφανίζει στα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης ζημία ύψους 69 εκατομμυρίων ευρώ, παρά την ελαφρά βελτίωση του επιπέδου των λειτουργικών εξόδων της εταιρείας (7,5 %). Εάν προστεθούν και τα λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης, το αποτέλεσμα αυτό επιδεινώνεται περαιτέρω, εμφανίζοντας ζημίες της τάξης των 132 εκατομμυρίων ευρώ. Σε σχέση με το οικονομικό ενεργητικό της ΟΑ ⁽¹⁾, το αποτέλεσμα αυτό αντιπροσωπεύει αρνητικό δείκτη αποδοτικότητας - 41 %. Με άλλα λόγια, ο πυρήνας της δραστηριότητας της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αντί να δημιουργεί αξία, εξακολουθεί να αναλώνει πόρους με ετήσιο ρυθμό που αντιπροσωπεύει το ήμισυ περίπου της αξίας του οικονομικού ενεργητικού της.
22. Έτσι, φαίνεται ότι ο περιορισμός των ζημιών σε 9 εκατομμύρια ευρώ για τη χρήση 2002 οφείλεται κυρίως σε άνοδο των χρηματοοικονομικών (+ 26 εκατομμύρια ευρώ) και έκτακτων (+ 97 εκατομμύρια ευρώ) αποτελεσμάτων της. Η βελτίωση των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας προέρχεται από σημαντική αύξηση των κερδών που συνδέονται με τις συμμετοχές της εταιρείας (από 0,5 εκατομμύρια ευρώ σε 24 εκατομμύρια ευρώ μεταξύ 2001 και 2002)· τα έκτακτα αποτελέσματα αποτελούνται κυρίως από αποζημιώσεις που κατέβαλε το Δημόσιο σε σχέση με τη μετεγκατάσταση της εταιρείας από το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, από κέρδη από την πώληση αεροσκαφών και κινητήρων, από κέρδη λόγω πιστωτικών συναλλαγματικών διαφορών και από κέρδη που προέρχονται από προηγούμενες χρήσεις. Εάν τα στοιχεία αυτά αποφέρουν πράγματι πόρους στην εταιρεία για τη χρήση αυτή, πρόκειται για περιστασιακή εισροή η οποία δεν καταδεικνύει βελτίωση της χρηματοοικονομικής και επιχειρησιακής διαχείρισης της εταιρείας. Τα αποτελέσματα μιας εταιρείας μεταφορών, λόγω της φύσεώς της, δεν είναι δυνατό να παράγονται μόνο από τις χρηματοοικονομικές της πράξεις, και ακόμα λιγότερο από τις έκτακτες συναλλαγές της.
23. Υπάρχουν επίσης αμφιβολίες σχετικά με την ίδια την ύπαρξη των πόρων της. Πράγματι, μεταξύ των πολλών επιφυλάξεων που διατύπωσαν οι ελεγκτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας, επισημαίνεται μία σημαντική παρατήρηση σχετικά με τις λογιστικές επιλογές της εταιρείας για το έτος 2002, σύμφωνα με την οποία αφήνεται να εννοηθεί υπερεκτίμηση του αποτελέσματος:

⁽¹⁾ Εδώ αποτελείται αποκλειστικά από το πάγιο ενεργητικό, δεδομένου ότι οι ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης είναι αρνητικές (βλέπε ανάλυση του ισολογισμού).

«Πέραν των αδυναμιών και ελλείψεων που έχουν προαναφερθεί, επισημαίνουμε ότι τα αποτελέσματα της χρήσης δεν έχουν επιβαρυνθεί με δεδουλευμένα έξοδα και προβλέψεις για έξοδα και λοιπές αιτίες, συνολικού ποσού 16,4 εκατομμυρίων ευρώ, στο οποίο δεν συμπεριλαμβάνονται δεδουλευμένοι τόκοι συνολικού ύψους 8,65 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, για τους οποίους γίνεται αναφορά στην σημείωση αριθ. 3 της εταιρείας κάτω από τον ισολογισμό. Αντίθετα, τα αποτελέσματα της χρήσης, κατά παρέκκλιση των λογιστικών αρχών, έχουν ωφεληθεί με το συνολικό ποσό των 31,2 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, στο οποίο περιλαμβάνεται ποσό 23,4 εκατομμύρια ευρώ περίπου το οποίο αφορά σε μέρος αδιανέμητων κερδών εταιρείας του εξωτερικού της 31.12.2002, το 100 % των μετοχών της οποίας κατέχεται από την ελεγχόμενη εταιρεία. Σημειώνεται ότι ο ισολογισμός της ανωτέρω θυγατρικής εταιρείας δεν έχει ελεγχθεί από εξωτερικούς ελεγκτές και από τις αρμόδιες φορολογικές αρχές. Πλέον των ανωτέρω, τα αποτελέσματα της χρήσης ωφελήθηκαν με ποσά που προήλθαν από αντιλογισμούς προβλέψεων, τακτοποιήσεις και συμφωνίες ορισμένων λογαριασμών απαιτήσεων-υποχρεώσεων, κ.λπ., συνολικού ύψους 96,3 εκατομμύρια ευρώ περίπου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ποσό περίπου 20,3 εκατομμυρίων ευρώ για το οποίο δεν είμαστε σε θέση να εκφράσουμε άποψη.»

24. Οι επιφυλάξεις αυτές των ελεγκτών είναι ιδιαίτερα σοβαρές. Όχι μόνο θέτουν υπό αμφισβήτηση για το έτος 2002 την ύπαρξη ή την αιτιολόγηση ορισμένων από τα χρηματοοικονομικά και έκτακτα έσοδα τα οποία επιτρέπουν στην ΟΑ να προσεγγίσει στην ισοσκελίση της χρήσης, αλλά επίσης δημιουργούν αμφιβολία σχετικά με το μοναδικό στοιχείο το οποίο θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αφετηρία για τη βελτίωση των επιδόσεων της εταιρείας, δηλαδή την ελαφρά μείωση του ύψους των λειτουργικών εξόδων.

2.2.2. Ανάλυση του ισολογισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας

25. Η απορρόφηση της ζημίας της χρήσης 2002 επιδείνωσε περαιτέρω τη χρηματοοικονομική διάρθρωση της εταιρείας και η ανάλυση του ισολογισμού επιβεβαιώνει την εικόνα μιας εταιρείας σε κατάσταση πτώχευσης. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τα κυριότερα μεγέθη του ισολογισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Ισολογισμός Ολυμπιακής Αεροπορίας στις 31.12.02 (καθαρές αξίες σε εκατομμύρια ευρώ)

	2002	2001
Οικονομικό ενεργητικό		
Πάγιες ακινητοποιήσεις	324 038	349 109
Σύνολο	324 038	349 109
Επενδεδυμένα κεφάλαια		
Ίδια κεφάλαια (Α)	- 154 791	- 144 963
Προβλέψεις για κινδύνους και έξοδα (Β)	149 009	196 370
Καθαρό χρέος (Γ)	207 401	174 736
Λειτουργικά χρέη (βραχυπρόθεσμες μη χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις) (στ)	549 730	487 062
εκ των οποίων: υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	219 396	124 953
εκ των οποίων: υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς	57 767	47 821
Χρήσεις κεφαλαίων (μη χρηματοοικονομικά στοιχεία κυκλοφορούντος ενεργητικού) (ζ)	427 311	364 096
Ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης (Δ = ζ - στ)	- 122 419	- 122 966
Σύνολο (Α + Β + Γ - Δ)	324 038	349 109

Πάγιες ακινητοποιήσεις = Έξοδα εγκατάστασης + πάγιο ενεργητικό.

Λειτουργικά χρέη = Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις - Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων - Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση + Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού.

Χρήσεις κεφαλαίων = Κυκλοφορούν ενεργητικό - Διαθέσιμα + Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού.

Καθαρό χρέος = Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις + Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων + Λογαριασμοί μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων πληρωτέες στην επόμενη χρήση - Διαθέσιμα.

26. Φαίνεται ότι η καθαρή θέση της εταιρείας (ίδια κεφάλαια) διατηρείται σε αρνητικό επίπεδο για δεύτερο συνεχόμενο έτος (- 154 εκατομμύρια ευρώ το 2002 έναντι - 145 εκατομμυρίων ευρώ το 2001). Είναι εξαιρετικά σπάνιο για μία εταιρεία να εξακολουθεί τις δραστηριότητές της όταν εμφανίζει τέτοιο επίπεδο ιδίων κεφαλαίων. Πράγματι, η αρνητική καθαρά θέση σημαίνει ότι η αξία των υποχρεώσεων της εταιρείας υπερβαίνει την αξία των στοιχείων του ενεργητικού της και είναι συνεπώς θεωρητικά αφερέγγυα. Το διοικητικό συμβούλιο επισημαίνει επίσης στην ετήσια έκθεσή του προς τους μετόχους ότι «για τρίτη συνεχή χρονιά, συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των άρθρων 47 και 4 στους Κ.Ν.2190». Το διοικητικό συμβούλιο κρίνει συνεπώς ότι «οι μέτοχοι πρέπει να αξιολογήσουν το γεγονός αυτό και να καθορίσουν τον τρόπο και τις διαδικασίες, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά το πρόβλημα και να αποκατασταθεί, στο οριζόμενο στο νόμο ελάχιστο ύψος της, η καθαρά θέση της εταιρείας».
27. Δεδομένης της εκμηδένισης αυτής των ιδίων κεφαλαίων, η Ολυμπιακή Αεροπορία χρηματοδοτείται αποκλειστικά από χρέη. Στο πλαίσιο αυτό διακρίνονται δύο είδη χρεών της εταιρείας:
- οι χρηματοοικονομικές οφειλές της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που αντιπροσωπεύουν τη χρεωστική της θέση έναντι των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων (που ορίζονται εδώ ως καθαρό χρέος, δηλαδή οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας αφαιρουμένων των διαθεσίμων της). Οι οφειλές αυτές ανέρχονται σε υψηλό επίπεδο και παρουσιάζουν αυξητική τάση (207 εκατομμύρια ευρώ το 2002 έναντι 175 εκατομμυρίων ευρώ το 2001, δηλαδή αύξηση 19 %). Η κατάσταση αυτή είναι ακόμα σοβαρότερη δεδομένου ότι η αύξηση προέρχεται κυρίως από αύξηση των βραχυπρόθεσμων δανείων της εταιρείας (+ 19 εκατομμύρια ευρώ) και από συμφωνίες refinancing (αναχρηματοδότησης) αεροσκαφών (+ 2 εκατομμύρια ευρώ), και όχι από νέες μακροπρόθεσμες τραπεζικές πιστώσεις. Η εξέλιξη αυτή καταδεικνύει συνεπώς μία ιδιαίτερα ευάλωτη θέση της εταιρείας έναντι των πιστωτών της οι οποίοι προφανώς διστάζουν να δεσμευθούν μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα έναντι της Ολυμπιακής Αεροπορίας,
 - τα λειτουργικά χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που αντιπροσωπεύουν τη χρεωστική θέση της εταιρείας έναντι των προμηθευτών της, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων οργανισμών. Σε μία κανονική κατάσταση, οι εν λόγω πηγές κεφαλαίων δεν καλύπτουν παρά μερικώς τις χρήσεις των κεφαλαίων μιας εταιρείας (αποθέματα, απαιτήσεις, κ.λπ.). Το υπόλοιπο των οφειλών και των απαιτήσεων αυτών, που ονομάζεται ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης, είναι συνήθως θετικό και εμφανίζεται στο οικονομικό ενεργητικό της εταιρείας ως κεφάλαιο που πρέπει να χρηματοδοτηθεί. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης είναι αρνητικές και χρησιμεύουν για τη χρηματοδότηση των ακινητοποιήσεων της εταιρείας. Η κατάσταση αυτή είναι εξαιρετικά σπάνια στην οικονομία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση εξηγείται από ασυνήθιστα υψηλό ποσό φορολογικών υποχρεώσεων (219 εκατομμύρια ευρώ), το οποίο παρουσίασε καθαρή αύξηση κατά τη διάρκεια της χρήσης (+ 75 %). Η άνοδος αυτή είναι τέτοια ώστε να καθιστά το ύψος των οφειλών της επιχείρησης έναντι των οργανισμών του δημοσίου υψηλότερο από το ποσό των χρεών της έναντι των συνήθων πιστωτικών οργανισμών (207 εκατομμύρια ευρώ). Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία δείχνουν σαφώς ότι οι φορολογικές υποχρεώσεις καθώς και οι υποχρεώσεις προς ασφαλιστικούς οργανισμούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν μπορούν πλέον να θεωρηθούν ως σύνθετα στοιχεία των αναγκών της σε κεφάλαια κίνησης, αλλά αντίθετα ότι η εταιρεία τις χρησιμοποιεί σκόπιμα και εξ ολοκλήρου ως πηγή χρηματοδότησης. Είναι προφανές ότι η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε και συνεχίστηκε με τη σωπηρή συγκατάθεση του ελληνικού κράτους.
28. Τελικά, φαίνεται ότι οι σημαντικές ζημιές τις οποίες κατέγραψε η εταιρεία στη διάρκεια των τελευταίων ετών ανάλωσαν σταδιακά την αξία των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας και περιόρισαν τη δανειοληπτική της ικανότητα σε υγιείς βάσεις έναντι των πιστωτικών ιδρυμάτων. Αντιμέτωπη με την εξάντληση αυτή των συνήθων πηγών χρηματοδότησής της, η Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφυγε σε τεχνάσματα προκειμένου να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες της σε ρευστότητα, στην πρώτη γραμμή των οποίων περιλαμβάνονται οι βραχυπρόθεσμες τραπεζικές πιστώσεις, αλλά κυρίως μία αύξηση σημαντική των οφειλών της απέναντι στο Δημόσιο και τους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.
29. Κατά συνέπεια, επιβεβαιώνεται και ενισχύεται η εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφασή της του 2002⁽¹⁾, δηλαδή ότι το Δημόσιο κατέστη de facto η πρώτη πηγή χρηματοδότησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, επιτρέποντας στην εταιρεία να εξακολουθήσει τις δραστηριότητές της έχοντας μία χρηματοδοτική διάρθρωση η οποία πρέπει να θεωρηθεί ως παράλογη σε σχέση με τα κλασσικά πρότυπα χρηματοδότησης των επιχειρήσεων του τομέα. Χωρίς το πλεονέκτημα αυτό η εταιρεία θα υποχρεωνόταν κατά πάσα πιθανότητα να παύσει τις δραστηριότητές της.

2.3. Νέα μέτρα αναδιάρθρωσης

30. Φαίνεται ότι από τον Ιούλιο 2003 μελετώνται νέα μέτρα αναδιάρθρωσης από την ελληνική κυβέρνηση λόγω των διαφόρων αποτυχημένων προσπαθειών ιδιωτικοποίησης. Μετά από απόφαση διαταγής παροχής πληροφοριών, η Επιτροπή μπόρεσε να λάβει τη νέα νομοθεσία που θεσπίστηκε για την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με τον τρόπο αυτό της δόθηκε η δυνατότητα να εξετάσει την κατάσταση του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, καθώς και τα μέτρα που λήφθηκαν για την ιδιωτικοποίηση του εθνικού αερομεταφορέα.

(¹) Ανωτέρω αναφερθείσα απόφαση, σελίδα 22, παράγραφος 116.

2.3.1. Οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης

31. Με απόφαση της 20.12.2000 της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, η Ελλάδα ξεκίνησε διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ωστόσο, δεδομένης της καταστροφικής οικονομικής κατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι προσπάθειες μέσω διεθνούς πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την πώληση πλειοψηφικής συμμετοχής στον εθνικό αερομεταφορέα απέτυχαν. Μία νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης ξεκίνησε στις 18 Απριλίου 2002, με τον ορισμό⁽¹⁾ της Εθνικής Τράπεζας Επενδύσεων και Βιομηχανικής Ανάπτυξης ΑΕ (ΕΤΕΒΑ), της Τράπεζας Επενδύσεων ΑΕ, της Alpha Finance, της Deloitte & Touche, της Kantor Business Advisers SA (στο εξής Kantor) και της Grant Thornton ως συμβούλων της ελληνικής κυβέρνησης για την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Για μια ακόμα φορά, η όλο και περισσότερο ανησυχητική χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, όπως αυτή παρουσιάζεται ανωτέρω, σε συνδυασμό με τη δύσκολη οικονομική συγκυρία που αντιμετωπίζει ο τομέας των αερομεταφορών οδήγησαν σε αποτυχία τη δεύτερη προσπάθεια ιδιωτικοποίησης με διεθνή πρόσκληση υποβολής προσφορών τον Ιανουάριο 2003.
32. Μετά την αποτυχία των προσπαθειών του Ιανουαρίου 2003, η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να προσηλωθεί στο στόχο της ιδιωτικοποίησης με διαφορετικές διαδικασίες. Έτσι, με νέα απόφαση αριθ. 28/2003 της 1ης Ιουλίου 2003 της Διυπουργικής Επιτροπής προβλέπεται να ξεκινήσει αρχικά διαδικασία αναδιάρθρωσης με την απορρόφηση των πτητικών κλάδων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας από τις Μακεδονικές Αερογραμμές, θυγατρικής του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Μόνο μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής θα ακολουθούσε ιδιωτικοποίηση του εν λόγω φορέα. Η απόφαση διευκρινίζει επίσης ότι θα έπρεπε να εκδοθεί νόμος για τη ρύθμιση της διαδικασίας απορρόφησης, των κοινωνικών πτυχών που αφορούν το προσωπικό του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των συνταξιοδοτικών τους θεμάτων, καθώς και για να παρασχεθούν οι απαιτούμενοι πόροι προκειμένου να εξασφαλιστεί η λειτουργία της νέας εταιρείας μέχρι την ιδιωτικοποίησή της και να αναληφθεί το κοινωνικό κόστος που απορρέει από τις απολύσεις και την πρόωγη συνταξιοδότηση των πρώην υπαλλήλων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τέλος, η απόφαση δίνει τη συγκατάθεσή της στο χρονοδιάγραμμα που καθορίστηκε από τους συμβούλους της κυβέρνησης.
33. Το Μάρτιο 2003, η ελληνική κυβέρνηση επανέλαβε στην Επιτροπή τη βούλησή της να ιδιωτικοποιήσει τον εθνικό αερομεταφορέα. Στις 19 Μαΐου 2003 (D/960), η αντιπρόεδρος της Επιτροπής κα De Palacio επέστησε την προσοχή των ελληνικών αρχών στην ανάγκη ορθής κοινοποίησης στην Επιτροπή της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης, ώστε η τελευταία να είναι σε θέση να εξακριβώσει την απουσία μέτρων ενίσχυσης δυνάμενων να προκαλέσουν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό, υπενθυμίζοντας παράλληλα την υποχρέωση τήρησης της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002.
34. Με επιστολές της 23ης Μαΐου (TREN A/26233, 25.7.2003) και 10ης Ιουνίου 2003 (TREN A/22821, 10.6.2003), η Ελλάδα κοινοποίησε ορισμένες επικαιροποιημένες πληροφορίες γενικής φύσεως τις οποίες η Επιτροπή είχε ήδη λάβει το Νοέμβριο 2002. Στις 18 Ιουνίου 2003 (D/1141), η κα De Palacio τόνισε εκ νέου στις ελληνικές αρχές την αναγκαιότητα συμμόρφωσής τους με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2002, καθώς και την ανάγκη επίσημης κοινοποίησης όλων των στοιχείων που συνδέονται με την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας που θα ήταν δυνατό να εμπεριέχουν στοιχεία κρατικών ενισχύσεων. Στις 4 Ιουλίου 2003, η Ελλάδα υποστήριξε (TREN A/25454, 15.7.2003) ότι οι πληροφορίες που εστάλησαν ήταν πλήρεις και ότι οι διαδικασίες αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας διεξάγονταν σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

2.3.2. Διαταγή παροχής πληροφοριών

35. Παρά τις επανειλημμένες αιτήσεις παροχής πληροφοριών, η Ελλάδα εξακολουθούσε να μην έχει προβεί σε επίσημη κοινοποίηση ενδεχόμενων ενισχύσεων συνδεδεμένων με την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Πλην όμως, οι γενικές και αποσπασματικές πληροφορίες τις οποίες προθυμοποιήθηκε η Ελλάδα να διαβιβάσει δεν επέτρεπαν στην Επιτροπή να προβεί σε εξέταση του συμβιβασμού χαρακτήρα των δύο αυτών διαδικασιών με το άρθρο 87 της Συνθήκης και να αποκλείσει, ως εκ τούτου, την πιθανή ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων, αλλά ούτε και να αποφανθεί ενδεχομένως για τη συμβατότητά τους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εξέδωσε στις 8 Σεπτεμβρίου 2003 απόφαση διαταγής προς τις ελληνικές αρχές να της παράσχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

— όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την εξέταση του συμβιβασμού χαρακτήρα με το άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ των ενδεχόμενων ενισχύσεων που συνδέονται με τα μέτρα αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της αεροπορικής εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία,

(¹) Διυπουργική απόφαση της 18ης Απριλίου 2002 αριθ. 185.

- τους ελεγμένους λογαριασμούς της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας για τα έτη 2001 και 2002,
 - το επιχειρηματικό σχέδιο της Νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας, την αναλυτική μετοχική της διάρθρωση, τις λεπτομέρειες των περιουσιακών στοιχείων που αποτέλεσαν αντικείμενο εισφορών στην εταιρεία, τη λεπτομερή ανάλυση της χρηματοδότησής της, συμπεριλαμβανομένων των χρεών,
 - λεπτομερή στοιχεία πιθανής εκκαθάρισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των θυγατρικών της (προθεσμίες, εκτελεστικές ρυθμίσεις, κ.λπ.),
 - την υπό εκπόνηση ή ήδη ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας,
 - το νομικό και φορολογικό καθεστώς της Νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας,
 - όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και την τεκμηρίωση προκειμένου να εξακριβωθεί η ορθή εκτέλεση της απόφασης 2003/372/ΕΚ της 11ης Δεκεμβρίου 2002.
36. Η ελληνική κυβέρνηση κοινοποίησε τελικά τις απαντήσεις της στις 29 Σεπτεμβρίου, 18 και 19 Δεκεμβρίου 2003, καθώς και στις 19 και 23 Ιανουαρίου 2004. Από τις απαντήσεις αυτές προκύπτει ότι θεσπίστηκαν τα ακόλουθα μέτρα ενόψει της αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

2.3.3. Ο νόμος της 9ης Σεπτεμβρίου 2003

37. Όπως ορίζεται στην ανωτέρω απόφαση αριθ. 28/2003, το Ελληνικό Κοινοβούλιο εξέδωσε το νόμο 3185/2003 για την τροποποίηση του νόμου 2668/1998⁽¹⁾, και συγκεκριμένα το άρθρο 27 το οποίο προβλέπει την απόσχιση των κλάδων ή τμημάτων ή λειτουργιών του πτητικού έργου των θυγατρικών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, και συγκεκριμένα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών, και τη συγκέντρωσή τους σε ένα μόνο φορέα ο οποίος θα συγχωνευθεί ή θα απορροφηθεί από υφιστάμενη θυγατρική του ομίλου, τις Μακεδονικές Αερογραμμές, με τη νέα ονομασία Ολυμπιακές Αερογραμμές. Ο νόμος ορίζει ότι παρόμοια διαδικασία μπορεί επίσης να ακολουθηθεί για τους κλάδους επίγειας εξυπηρέτησης και τεχνικής βάσης του ομίλου με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής (άρθρο 27 παράγραφος 1). Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι το πλαίσιο για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι ο νόμος 3049/2002 (ΦΕΚ Α 212/10.9.2002) που παραθέτει τις διάφορες δυνατές μορφές ιδιωτικοποίησης και αντικαθιστά το προηγούμενο πλαίσιο που καθορίστηκε με το νόμο 2000/1991. Η αναδιάρθρωση αυτή λαμβάνει χώρα κατά παρέκκλιση των διατάξεων των άρθρων 1 έως 5 του νόμου 2166/1993 και 66 έως 89 του νόμου 2190-1920.
38. Το σύνολο των μετοχών των εταιρειών που προέρχονται από το μετασχηματισμό αυτό περιέρχονται χωρίς αντάλλαγμα στο Ελληνικό Δημόσιο ενόψει της ιδιωτικοποίησης των εταιρειών αυτών. Ο ισολογισμός μετασχηματισμού και η συνοδευτική έκθεση συντάσσονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 από ορκωτούς ελεγκτές που ορίζονται με απόφαση των Διοικητικών Συμβουλίων των εταιρειών από τις οποίες αποσχίζονται οι κλάδοι του πτητικού έργου. Οι εκθέσεις αυτές εγκρίνονται από τις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων των μετασχηματιζόμενων εταιρειών και δημοσιεύονται σύμφωνα με το νόμο.
39. Ο νόμος διευκρινίζει ότι η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού και των στοιχείων και δικαιωμάτων που αναφέρονται στον ισολογισμό μετασχηματισμού και την έκθεση, συντελείται αυτοδικαίως και ατελώς απαλλασσόμενη κάθε φόρου, τέλους, δικαιώματος του δημοσίου, ΝΠΔΔ ή οργανισμού του δημοσίου (άρθρο 27 παράγραφος 3). Η μόνη υποχρέωση που επιβάλλεται είναι η καταχώριση της απόφασης της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της απορροφούσας εταιρείας (περί εγκρίσεως των ισολογισμών μετασχηματισμού) στις κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές και υπηρεσίες, χωρίς να απαιτείται για το σκοπό αυτό οποιαδήποτε άλλη έγκριση, βεβαίωση, πιστοποιητικό, φορολογική δήλωση ή πράξη. Η νηολόγηση των αεροσκαφών και η μεταφορά του προσωπικού και των λοιπών στοιχείων και δικαιωμάτων στην απορροφούσα εταιρεία θα ισχύσει από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας εμπορικής εκμετάλλευσης από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.
40. Ο νόμος προβλέπει στην παράγραφο 4 ότι οι απορροφούσες εταιρείες αποκτούν το σύνολο των μεταβιβαζόμενων στοιχείων του ενεργητικού και δικαιωμάτων, ελεύθερων παντός φόρου, τέλους, βάρους, χρέους ή δικαιώματος έναντι του Ελληνικού Δημοσίου ή των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και κάθε βάρους, χρέους, αξίωσης τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου, πέραν των υποχρεώσεων οι οποίες ρητώς αναγράφονται στον ισολογισμό μετασχηματισμού και στην έκθεση· οι εταιρείες αυτές εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 479 και 939 του Αστικού Κώδικα, των άρθρων 537 και επομένων του Εμπορικού Νόμου και των διατάξεων του νόμου 2190/1984 (άρθρο 27 παράγραφος 4).

⁽¹⁾ Τροποποίηση του νόμου 2668/1998: Εναρμόνιση με την οδηγία 2002/93/ΕΚ, ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) και λοιπές διατάξεις. Δημοσίευση στο ΦΕΚ Α' 229/26.9.2003.

41. Δεν λαμβάνονται ασφαλιστικά μέτρα κατά της νέας εταιρείας για χρέη προγενέστερα της ημερομηνίας απόσχισης και δεν ασκούνται ποινικές διώξεις κατά των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας ΑΕ για χρέη των εταιρειών αυτών προς το Δημόσιο, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και οργανισμούς του Δημοσίου.
42. Συστήνεται ειδικός λογαριασμός του Ελληνικού Δημοσίου με την ονομασία «Ελληνικό Δημόσιο — Λογαριασμός Αποκρατικοποίησης του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας». Τα διαθέσιμα του λογαριασμού θα τηρούνται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, που εκδίδονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, μπορεί να καθορίζονται οι όροι και ο τρόπος λειτουργίας, ελέγχου και εμφάνισης του λογαριασμού (άρθρο 27 παράγραφος 5).

Σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 5 του νόμου 3185/2003, ορίζεται ότι με αποφάσεις του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, ο Ειδικός Λογαριασμός:

α) πιστώνεται με τα έσοδα από την πώληση, στο πλαίσιο της διαδικασίας αποκρατικοποίησης, των εταιρειών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι μετοχές των οποίων περιέχονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Για την αντιμετώπιση των αναγκαιών δαπανών της κατωτέρω παραγράφου β) μέχρι την πώληση των εταιρειών του ομίλου, ο ειδικός λογαριασμός πιστώνεται με προκαταβολές του Ελληνικού Δημοσίου μέχρι της ονομαστικής αξίας των μετοχών της εταιρείας που θα αναλάβει το πηητικό έργο και οι οποίες θα περιέλθουν στο Ελληνικό Δημόσιο·

β) χρεώνεται με τα αναγκαία ποσά για την καταβολή αποζημιώσεων και λοιπών δαπανών για την με οποιονδήποτε τρόπο αποχώρηση των εργαζομένων, καθώς και για την κάλυψη των οικονομικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας κατά τη διαδικασία μετασχηματισμού και εκκαθάρισης και μέχρι συνολικού ποσού που αντιστοιχεί στις ονομαστικές αξίες των μετοχών των εταιρειών του ομίλου, οι οποίες θα περιέλθουν στο Ελληνικό Δημόσιο·

γ) χρεώνεται ειδικά προκειμένου να καταβληθούν:

— ποσά ως κίνητρα στους δικαιούχους λόγω υποχρεωτικής συνταξιοδότησης, στις περιπτώσεις που συμφωνούνται σε εφαρμογή του άρθρου 8 του ΠΔ 178/2002 και

— πρόσθετες επιβαρύνσεις στους ασφαλιστικούς φορείς. Οι εισφορές αυτές θα καθοριστούν με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Εργασίας.

Η καταβολή αυτή επιτρέπεται μετά την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας που θα αναλάβει το πηητικό έργο και την είσπραξη από το Ελληνικό Δημόσιο των σχετικών από αυτήν εσόδων.

43. Οι ιπτάμενοι χειριστές της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπλοΐας που είναι κάτοχοι, κατά τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού, ισχύοντος πτυχίου, ασφαλισμένοι στο ΙΚΑ για τον κλάδο σύνταξης, που έχουν συμπληρώσει το 53ο έτος της ηλικίας τους και έχουν 4 500 ημέρες ασφάλισης ή 7 500 ημέρες ασφάλισης ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας, παύουν υποχρεωτικά να ασκούν τη δραστηριότητά τους εντός του έτους 2003· η εταιρεία στην οποία εργάζονται τους επιδίδει ατομικώς διαπιστωτική πράξη και καταβάλλει τις αποζημιώσεις που προβλέπονται από τις οικείες συλλογικές συμβάσεις εργασίας και τα Πρακτικά Συμφωνίας των εν λόγω συλλογικών συμβάσεων σχετικά με τις αποζημιώσεις. Εάν το σύνολο των ασφαλιστικών εισφορών τους ανέρχεται σε 5 000 ημέρες έως ένα έτος μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, και ανεξαρτήτως του ορίου ηλικίας τους, αποχωρούν συνταξιοδοτούμενοι στις 31.12.2003 (παράγραφοι 6 και 7).
44. Οι ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις που ρυθμίζουν θέματα εσωτερικού κανονισμού του ιπτάμενου προσωπικού θαλάμου επιβατών τροποποιούνται με την έκδοση κανονισμού ο οποίος ισχύει για μια περίοδο οκτώ μηνών και ο οποίος προτείνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας και εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκτός εάν αντικατασταθεί πριν από την εκπνοή της περιόδου αυτής με νέα συλλογική σύμβαση εργασίας η οποία καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 5 και 6, και σε περίπτωση αποτυχίας των διαπραγματεύσεων με τη διαδικασία μεσολάβησης και διαιτησίας του νόμου 1876/1990 (παράγραφοι 9 έως 11).
45. Βάσει του νόμου αυτού είναι σαφές ότι, λόγω αδυναμίας ιδιωτικοποίησης του συνόλου του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποφασίστηκε να αποσχιστούν οι διάφοροι συνεκτικοί κλάδοι του ομίλου ώστε να καταστούν ελκυστικοί έναντι των δυνητικών επενδυτών και να ελαφρυνθούν ατομικά από το παθητικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

2.3.4. Σύνθεση του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας

46. Κατά τη διάρκεια της φάσης αναδιάρθρωσης, την οποία θα ακολουθήσει η φάση της ιδιωτικοποίησης, η παλαιά εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία εξακολουθεί να υφίσταται και παραμένει στους κόλπους του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας τον οποίο αποτελούν οι εξής εταιρείες:
- α) Η Olympic Catering ΑΕ, που παρέχει υπηρεσίες τροφοδοσίας, η οποία ιδιωτικοποιήθηκε κατά 58 % τον Δεκέμβριο 2002 επί συνόλου 68 % των μετοχών που κατείχε η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ· το υπόλοιπο 10 % της συμμετοχής βρίσκεται στην τελική φάση της διαδικασίας πώλησης·
 - β) Η Galileo Hellas ΑΕ, που παρέχει υπηρεσίες κράτησης εισιτηρίων, βρίσκεται στο στάδιο της ιδιωτικοποίησης·
 - γ) Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ΑΕ, εταιρεία περιφερειακών αερομεταφορών, η οποία δραστηριοποιείται επίσης στο πλαίσιο της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα πρέπει να εκκαθαριστεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2190/1920, με την έναρξη λειτουργίας των Ολυμπιακών Αερογραμμών· δεν είναι σαφές στην παρούσα φάση εάν η εταιρεία, έχοντας απολέσει τον πτητικό της κλάδο, εξακολουθεί να διατηρεί την άδεια του αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2407/92 ⁽¹⁾·
 - δ) Οι Μακεδονικές Αερογραμμές ΑΕ, που έχουν απορροφήσει τους πτητικούς κλάδους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και από την απορρόφηση αυτή του πτητικού έργου δημιουργήθηκαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές·
 - ε) Η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ, η οποία μολονότι, με την απόσχιση του πτητικού κλάδου και την ένταξή του στο νέο φορέα Ολυμπιακές Αερογραμμές, έπαυσε τις αεροπορικές της δραστηριότητες, εξακολουθεί να παρέχει τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, τη συντήρηση και την εκπαίδευση. Δεν έχει διευκρινισθεί στην Επιτροπή κατά πόσον η Ολυμπιακή Αεροπορία διατήρησε την άδεια του αερομεταφορέα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης και τεχνικής βάσης είναι υπό εξέλιξη. Για την τελευταία αυτή δραστηριότητα, εστάλη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε 42 δυνητικούς επενδυτές, εκ των οποίων 7 εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους. Μόλις οι σύμβουλοι της κυβέρνησης, Deloitte & Touche, προβούν στην αποτίμηση της αξίας των κλάδων αυτών, που προβλέπεται για τον Ιανουάριο 2004, και καταρτιστούν για κάθε κλάδο ο ισολογισμός μετασηματισμού καθώς και η συνοδευτική έκθεση, θα σταλεί σε κάθε ενδιαφερόμενο επενδυτή μία συγγραφή υποχρεώσεων η οποία καλείται από τις ελληνικές αρχές «Μνημόνιο του Έργου» ή «Ενημερωτικό Υπόμνημα», προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Μέχρι σήμερα, η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία συγγραφή υποχρεώσεων για τους δύο αυτούς κλάδους. Σύντομα θα ξεκινήσει παρόμοια διαδικασία για τον Εμπορευματικό Σταθμό (cargo) και την αεροπορική εκπαίδευση (aviation training). Η Ολυμπιακή Αεροπορία κατέχει επίσης πλειοψηφική συμμετοχή στην Olympic Fuel Company και μειοψηφικές συμμετοχές στις Olympic Into Plane Company και Athens Airport Fuel Pipeline Company. Οι τρεις αυτές εταιρείες, σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, είναι επίσης δυνατό να αποτελέσουν αντικείμενο ιδιωτικοποίησης.

2.3.5. Λόγοι για τους οποίους η Ελλάδα επιθυμεί να αποφύγει την άμεση εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας

47. Μολονότι η χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ, όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.2, θα μπορούσε να οδηγήσει σε λύση της εταιρείας, δυνάμει του άρθρου 47 του νόμου αριθ. 2190/1920 ⁽²⁾, οι ελληνικές αρχές επιβεβαίωσαν στην Επιτροπή στην απάντησή τους της 29ης Σεπτεμβρίου ότι δεν σκόπευαν να θέσουν σε άμεση εκκαθάριση την Ολυμπιακή Αεροπορία. Οι κυριότεροι λόγοι που θεμελιώνουν τη θέση αυτή είναι οι ακόλουθοι:
- ο πτητικός κλάδος, η τεχνική βάση-υποστήριξη, η επίγεια εξυπηρέτηση και ο κλάδος της εκπαίδευσης θα αποτελούν βιώσιμες και εμπορικά εκμεταλλεύσιμες νομικές προσωπικότητες σε μία προοπτική ιδιωτικοποίησης. Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι η υγιής αυτή κατάσταση απορρέει κυρίως από την τρέχουσα αναδιάρθρωση η οποία επέτρεψε στον πτητικό κλάδο να αποδεσμευτεί πλήρως από το βάρος των χρεών της Ολυμπιακής Αεροπορίας,
 - η άμεση εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στην αξία των κλάδων αυτών και στο μερίδιο αγοράς που κατέχουν σήμερα. Αντίθετα, η νεοσυσταθείσα εταιρεία που δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση των πτητικών κλάδων θα μπορέσει να ωφεληθεί πλήρως από τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004,

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Το άρθρο αυτό αναφέρει ότι σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας γίνει κατώτερο από το μισό του μετοχικού κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να συγκαλέσει τη Γενική Συνέλευση των μετόχων που θα αποφασίσει τη λύση της εταιρείας ή την λήψη άλλων μέτρων για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής θέσης της εταιρείας.

- η εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα έφερνε σε επισφαλή θέση μεγάλο αριθμό εγγυήσεων του ελληνικού δημοσίου οι οποίες παρασχέθηκαν για τη μίσθωση αεροσκαφών και άλλες συμβατικές οφειλές (κυρίως τις κρατικές εγγυήσεις για δάνεια συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων, που εγκρίθηκαν με τις αποφάσεις της Επιτροπής το 1998 και 2000 για την αγορά νέων αεροσκαφών και τη μετεγκατάσταση στο νέο αεροδρόμιο των Σπátων),
 - η εκκαθάριση Ολυμπιακής Αεροπορίας θα απαιτούσε την καταβολή μεγάλων ποσών για τη χορήγηση αποζημιώσεων στο προσωπικό. Με την ακολουθούμενη βάσει της νομοθεσίας διαδικασία μετασχηματισμού, σημαντικό τμήμα του κόστους αυτού αποφεύγεται καθώς η νέα εταιρεία θα απορροφήσει μεγάλο αριθμό εργαζομένων της Ολυμπιακής Αεροπορίας,
 - υπολογίζεται ότι το κόστος μιας άμεσης εκκαθάρισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας θα υπερέβαινε τρεις φορές το κόστος της ακολουθούμενης διαδικασίας.
48. Μέχρις ότου ιδιωτικοποιηθούν οι κλάδοι επίγειας εξυπηρέτησης, συντήρησης και εκπαίδευσης, η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ θα παρέχει τις υπηρεσίες της στους εν λόγω τομείς στη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές, με τους όρους και τις τιμές που ισχύουν στην αγορά και θα καθοριστούν συμβατικά, σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις των ελληνικών αρχών. Η Επιτροπή δεν έχει ωστόσο λάβει κανένα αντίγραφο των συμβάσεων που αναφέρονται στις εν λόγω παροχές υπηρεσιών.
49. Παράλληλα, οι ελληνικές αρχές τονίζουν ότι τα χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας ΑΕ, που δεν θα μεταβιβαστούν στη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές, και στα οποία θα προστεθούν οι δαπάνες που συνδέονται με την πρόωγη συνταξιοδότηση ορισμένου αριθμού ιπτάμενων χειριστών και προσωπικού θαλάμου επιβατών, θα εξοφληθούν από:
- τα έσοδα που θα δημιουργηθούν με την παροχή υπηρεσιών στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και σε λοιπούς τρίτους,
 - τον ειδικό λογαριασμό (βλέπε ανωτέρω).
50. Η διαδικασία αυτή θα διαρκέσει 4 έως 5 χρόνια και θα επιτρέψει, σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, την απορρόφηση σημαντικού μέρους, μολονότι δεν έχει ακόμα αξιολογηθεί στην παρούσα φάση, των χρεών του εθνικού αερομεταφορέα. Όταν θα έχουν πωληθεί όλοι οι κλάδοι της Ολυμπιακής Αεροπορίας, καθώς και τα λοιπά στοιχεία του ενεργητικού όπως τα κτίρια, οι κινητήρες, τα αεροσκάφη που έχουν παύσει να χρησιμοποιούνται και κάθε άλλος εξοπλισμός, τότε μόνο η Ολυμπιακή Αεροπορία θα τεθεί σε εκκαθάριση σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2190/1920. Ωστόσο, οι ελληνικές αρχές δεν διευκρίνισαν την τύχη των χρεών τα οποία δεν θα έχουν απορροφηθεί πριν από την εκκαθάριση της εταιρείας.

2.3.6. Δημιουργία της νέας εταιρείας Ολυμπιακές Αερογραμμές

51. Ένα χρόνο μετά την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 για την ανάκτηση των μη συμβιβάσιμων και παράνομων ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία, η Ελλάδα εξακολουθεί να μην έχει συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την κοινοτική απόφαση. Όσον αφορά τον εθνικό αερομεταφορέα, του οποίου η χρηματοοικονομική κατάσταση εξακολουθεί να είναι άθλια, βρίσκεται στην τέταρτη αναδιάρθρωσή του από το 1994. Κάτω από τις συνθήκες αυτές άρχισε να λειτουργεί στις 12 Δεκεμβρίου 2003 η εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές.

2.3.6.1. Η διάρθρωση της εταιρείας

Ισολογισμός ανοίγματος των Ολυμπιακών Αερογραμμών 31.12.02

Ενεργητικό		Παθητικό	
Σύνολο παγίου ενεργητικού	157 091	Ίδια κεφάλαια	137 807
Εκ των οποίων υπεραξία	30 000	Προβλέψεις για κινδύνους και έξοδα	33 930
Ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης	11 081	Καθαρό χρέος	- 3 565
Σύνολο	168 172	Σύνολο	168 172

Σημείωση: τα μεγέθη αυτά του ισολογισμού υπολογίστηκαν όπως και για την ανάλυση του ισολογισμού της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

52. Σε εφαρμογή του νόμου 3185/2003, το Ελληνικό Δημόσιο ανέθεσε στην Deloitte & Touche την αποτίμηση της αξίας των πτητικών κλάδων, τη σύνταξη των ισολογισμών μετασηματισμού και των συνοδευτικών εκθέσεων τόσο για την Ολυμπιακή Αεροπορία όσο και για την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα προκειμένου να καθοριστούν ο αριθμός και η ταυτότητα των εργαζομένων που μεταφέρονται, καθώς και οι διάφορες συμβάσεις και τα δικαιώματα που συµμεταβιβάζονται στις Ολυμπιακές Αερογραµµές και αναφέρονται στη συνοδευτική έκθεση του ισολογισµού έναρξης. Η αποτίμηση των αεροσκαφών, αντίθετα, πραγµατοποιήθηκε από διεθνή σύµβουλο, την Airclaims limited.
53. Στον ισολογισµό έναρξης που συντάξε η Deloitte & Touche επισηµαίνεται ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα φέρουν απόλυτη και αποκλειστική ευθύνη για την ορθότητα, ακρίβεια και πληρότητα των παρασχεθέντων στοιχείων, καθώς και για το περιεχόµενό τους, στους ισολογισµούς μετασηµατισµού και για τις εµπεριεχόµενες στις συνοδευτικές εκθέσεις επιλογές, δεδοµένου ότι η Deloitte & Touche δεν διενήργησε οιονδήποτε έλεγχο επί των στοιχείων αυτών.
54. Επιπλέον, η Deloitte & Touche διευκρινίζει ότι στον ισολογισµό έναρξης έχουν περιληφθεί µόνο τα ιδιόκτητα αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας. Η αξία τους υπολογίστηκε από την εταιρεία Airclaims σε τρέχουσες τιμές σε 120 εκατοµµύρια ευρώ⁽¹⁾. Τα αεροσκάφη που τη στιγμή εκείνη ήταν µισθωµένα από την Ολυμπιακή Αεροπορία και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, είτε µέσω λειτουργικής µίσθωσης είτε µέσω χρηµατοδοτικής µίσθωσης, έχουν εξαιρεθεί υιοθετώντας την παραδοχή ότι οι Ολυμπιακές Αερογραµµές θα εκµισθώσουν τα αεροσκάφη αυτά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και την Ολυμπιακή Αεροπορία. Αυτό σηµαίνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία θα εξακολουθήσει να είναι η µόνη υπεύθυνη έναντι του εκµισθωτή. Παράλληλα, αυτό επιτρέπει στις Ολυμπιακές Αερογραµµές να τύχουν, όπως τονίστηκε από τις ίδιες τις ελληνικές αρχές, κρατικών εγγυήσεων για τη µίσθωση αεροσκαφών και για άλλες συµβατικές υποχρεώσεις (ιδίως κρατικές εγγυήσεις για δάνεια συνολικού ποσού 378 εκατοµµυρίων δολαρίων που εγκρίθηκαν µε τις αποφάσεις της Επιτροπής του 1998 και 2000 και αφορούσαν την αγορά νέων αεροσκαφών και τη µετεγκατάσταση στο νέο αεροδρόµιο των Σπάτων). Πλην όµως, υπενθυµίζουµε ότι οι ενισχύσεις αυτές κηρύχθηκαν ασυµβίβαστες µε την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεµβρίου 2002.
55. Όσον αφορά τις απαιτήσεις από επιχορηγήσεις, τις οποίες ελάμβανε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δηµόσιας υπηρεσίας (στο εξής OSP — Obligations de Service Public) (επιχορηγήσεις του Ελληνικού Δημοσίου για τις άγονες γραµµές), αυτές φαίνεται να έχουν µεταφερθεί απλά από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα στις Ολυμπιακές Αερογραµµές, χωρίς τη διενέργεια νέας πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Εξάλλου, ο ισολογισµός μετασηµατισµού της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας δείχνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα εκχώρησε στον αερολιµένα των Σπάτων ποσό 10 εκατοµµυρίων ευρώ περίπου επί των απαιτήσεων από επιχορηγήσεις σχετικά µε τις OSP. Στην περίπτωση που δεν υπάρξει άρση της παραπάνω εκχώρησης, η προαναφερόµενη απαίτηση θα πρέπει να αχθεί σε χρέωση της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και όχι των Ολυμπιακών Αερογραµµών, οι οποίες, υπογραµµίζουµε, έχουν πλέον αναλάβει τις OSP.
56. Ο ισολογισµός των Ολυμπιακών Αερογραµµών, πριν από την απορρόφηση των κλάδων των πτητικών έργων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, που αντιστοιχεί σε εκείνον των Μακεδονικών Αερογραµµών, δεν ελέγχθηκε από ορκωτό ελεγκτή λογιστή για οποιαδήποτε περίοδο της χρήσεως 2003.
57. Εκτός από τις επισηµάνσεις αυτές, ο ισολογισµός έναρξης εμφανίζει 18 αεροσκάφη (πρόκειται για ιδιόκτητα αεροσκάφη), 6 κινητήρες αεροσκαφών και 1 846 εργαζόµενοι µεταφέρθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραµµές. Σύµφωνα µε την εταιρεία Kantot, συµβούλους του Ελληνικού Δημοσίου, ήταν ιδιαίτερα σηµαντικό να αρχίσει η λειτουργία των Ολυμπιακών Αερογραµµών ήδη από τα τέλη του 2003, προκειµένου να προετοιµαστεί η νέα εταιρεία για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 —ιδιαίτερα από επιχειρησιακή και επικοινωνιακή άποψη—, να επωφεληθεί από τη χαµηλή επιβάρυνση για την αγορά και µίσθωση αεροσκαφών, επιτρέποντας µε τον τρόπο αυτό τη βελτίωση και ανανέωση του στόλου της. Σύµφωνα µε τους ίδιους συµβούλους, ένας άλλος λόγος ήταν ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία θα συναντούσε σηµαντικές δυσχέρειες να επιβιώσει µετά την χειµερινή περίοδο 2003-2004.
58. Οι σύµβουλοι του Ελληνικού Δημοσίου θεωρούν ότι οι Ολυμπιακές Αερογραµµές δεν θα αντιµετώψουν τα ίδια προβλήµατα µε την Ολυμπιακή Αεροπορία και κατά συνέπεια θα παρουσιάσουν από την αρχή κερδοφορία. Πράγµατι, η διάρθρωση του κόστους θα είναι χαµηλότερη σε σχέση µε την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία, χάρη σε ένα περισσότερο οµοιογενή στόλο, γεγονός που συνεπάγεται επίσης λιγότερο δαπανηρή συντήρηση, χάρη σε ένα περισσότερο παραγωγικό προσωπικό το οποίο απασχολείται µε περισσότερο ανταγωνιστικές συνθήκες και χάρη στην υπεργολαβική ανάθεση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Επιπλέον, το δίκτυο θα αναδιοργανωθεί και θα τροποποιηθούν οι συχνότητες των δροµολογίων έτσι ώστε να προκύψουν υψηλότερα ποσοστά πληρότητας.

⁽¹⁾ Η αξία των αεροσκαφών καθορίστηκε µε βάση την ισοτιμία ευρώ/δολάριο της 1ης Οκτωβρίου 2003, 1 ευρώ = 1,1671 δολάρια.

59. Σε αντίθεση με την Ολυμπιακή Αεροπορία, η ανάλυση του ισολογισμού έναρξης των Ολυμπιακών Αερογραμμών παρουσιάζει την εικόνα μιας υγιούς και εύρωστης χρηματοοικονομικής διάρθρωσης. Το ενεργητικό της νέας εταιρείας αποτελείται κυρίως από το στόλο της (120 εκατομμύρια ευρώ όπως αποτιμήθηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα), τις ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης (που είναι δυνατόν να αποτιμηθούν σε 11 εκατομμύρια ευρώ), αλλά επίσης και από μία υπεραξία ύψους 30 εκατομμυρίων ευρώ η οποία παρουσιάζεται να έχει υπολογιστεί σύμφωνα με τις ισχύουσες πρακτικές. Η Επιτροπή παρατηρεί πάντως ότι η έκθεση Deloitte & Touche επισημαίνει ότι η υπεραξία αυτή, δηλαδή μια ασώματη ακινητοποίηση, που αποτελείται από το σήμα (brand name), τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης στους αερολιμένες (slots), το μερίδιο της αγοράς, υπολογίστηκε από την Διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 20 % των πάγιων ακινητοποιήσεων της επιχείρησης. Σημειώνεται ότι το ποσό των αναγκών σε κεφάλαια κίνησης είναι σχετικά χαμηλό και δεν επιβαρύνει κατά συνέπεια τον ισολογισμό της νέας εταιρείας· η σύνθεσή του εμφανίζεται σχετικά υγιής· πράγματι, μόνο 1 εκατομμύριο ευρώ αφορούν απαιτήσεις έναντι επισφαλών ή επίδικων πελατών, ενώ 32 εκατομμύρια ευρώ αφορούν απαιτήσεις από επιχειρηγίσεις του Ελληνικού Δημοσίου για τις άγονες γραμμές (PSO), που μπορεί να θεωρηθούν ως σχετικά ασφαλείς. Η σύνθεση του παθητικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών παρουσιάζεται περισσότερο ευνοϊκή. Σε αντίθεση με την Ολυμπιακή Αεροπορία η οποία χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τις υποχρεώσεις της, η νέα νομική προσωπικότητα χρηματοδοτείται αποκλειστικά βάσει των ιδίων κεφαλαίων, ύψους 137 εκατομμυρίων ευρώ, και προβλέψεων για κινδύνους και έξοδα ύψους 34 εκατομμυρίων ευρώ. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν επιβαρύνονται με χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις έναντι πιστωτικών ιδρυμάτων.
60. Η χρηματοοικονομική αυτή ευρωστία οφείλεται στην επιλογή των στοιχείων που μεταφέρθηκαν από τις θυγατρικές του ομίλου στον νέο φορέα. Για παράδειγμα, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές κληρονομούν περίπου το ένα τρίτο των «υγιών» απαιτήσεων έναντι πελατών της Ολυμπιακής Αεροπορίας (μεταβιβάζονται απαιτήσεις 71 εκατομμυρίων ευρώ επί των 80 εκατομμυρίων ευρώ που κατείχε η εταιρεία), πλην όμως δεν επιβαρύνονται με καμία απαίτηση έναντι επισφαλών ή επίδικων πελατών της μητρικής εταιρείας (της οποίας ωστόσο οι σχετικές απαιτήσεις ανέρχονται σε 24 εκατομμύρια ευρώ). Η επιλογή αυτή των στοιχείων καθίσταται περισσότερο εμφανής στη σύσταση του παθητικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών, δεδομένου ότι η εταιρεία δεν κληρονομεί καμία χρηματοοικονομική υποχρέωση της μητρικής εταιρείας, η οποία ωστόσο είναι χρεωμένη με 207 εκατομμύρια ευρώ.
61. Κατά συνέπεια, φαίνεται σαφώς ότι η διαδικασία αναδιάρθρωσης του ομίλου πραγματοποιήθηκε με την απόσχιση μιας υφιστάμενης θυγατρικής προορισμένης να παραλάβει μόνο τα περιουσιακά στοιχεία των πτητικών κλάδων (αεροσκάφη, PSO, slots και προσωπικό) των εταιρειών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας χωρίς να μεταφερθούν οι σημαντικές υποχρεώσεις που εξακολουθούν να βαρύνουν την εταιρεία Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

2.3.6.2. Ο ειδικός λογαριασμός

62. Σύμφωνα με το νόμο 2190/1920, οι μετοχές που προέρχονται από την απόσχιση ενός κλάδου, τμήματος ή υπηρεσίας και την απορρόφησή του από μία λειτουργούσα εταιρεία, ανήκουν στην εταιρεία από την οποία αποσχίστηκε ο κλάδος. Αυτό σημαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι οι μετοχές που προέρχονται από την απόσχιση των πτητικών κλάδων και την απορρόφησή τους από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές θα έπρεπε να περιέλθουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Ωστόσο, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 προβλέπει, στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, ότι όλες οι μετοχές που προέρχονται από την απόσχιση των διαφόρων κλάδων της Ολυμπιακής Αεροπορίας περιέρχονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον, τα έσοδα από την πώληση σε ιδιώτες θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την καταβολή αποζημιώσεων καθώς και για την κάλυψη οικονομικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η Ελλάδα διευκρινίζει ότι με τη διαδικασία αυτή, τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού θα μεταφερθούν στο Δημόσιο και η αξία τους δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση, στο βαθμό που προέρχεται από αποτίμηση την οποία έχουν πραγματοποιήσει ελεγκτές. Επιπλέον, το Ελληνικό Δημόσιο θεωρεί ότι τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία που θα πωληθούν από αυτό θα αποφέρουν μεγαλύτερο όφελος σε σύγκριση με τη μη μεταβίβαση των μετοχών.
63. Με την υπουργική απόφαση 2/71992/A0024 της 22.12.2003 και σε εφαρμογή του άρθρου 27 του νόμου 3185/2003, συστήθηκε ο Ειδικός Λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος με την ονομασία «Ελληνικό Δημόσιο — Λογαριασμός Αποκρατικοποίησης του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας». Ωστόσο, για να αντιμετωπιστούν οι αναγκαίες δαπάνες μέχρι την πώληση των εταιρειών του ομίλου, ο λογαριασμός αυτός πιστώνεται με προκαταβολές του Ελληνικού Δημοσίου μέχρι της ονομαστικής αξίας των μετοχών της εταιρείας που θα αναλάβει το πτητικό έργο, στη συγκεκριμένη περίπτωση των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Οι εν λόγω προκαταβολές δεν καλύπτουν, ωστόσο, αποζημιώσεις προς τους εργαζομένους λόγω υποχρεωτικής συνταξιοδότησης, σύμφωνα με την επιστολή των ελληνικών αρχών της 16ης Ιανουαρίου 2004. Η ονομαστική αξία των μετοχών των Ολυμπιακών Αερογραμμών ανέρχεται σε 130 312 450 ευρώ. Με άλλα λόγια, επειδή ο όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας βρίσκεται σε αδυναμία να αντιμετωπίσει τις άμεσες δαπάνες λόγω της νέας αυτής αναδιάρθρωσης, έχει τη δυνατότητα να επωφεληθεί από προκαταβολή του Ελληνικού Δημοσίου ύψους 130 312 450 ευρώ.

64. Στην επιστολή της 15ης Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή ζήτησε, μεταξύ άλλων, να πληροφορηθεί από τις ελληνικές αρχές τι θα συνέβαινε σε περίπτωση κατά την οποία το ποσό που θα εισπραχθεί μετά τις πωλήσεις των επιχειρήσεων του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν φθάσει την ονομαστική αξία των τίτλων. Ομοίως, ρωτούσε τι θα συνέβαινε σε περίπτωση που τα προς χρέωση στον ειδικό λογαριασμό ποσά για την τακτοποίηση των διαφόρων οφειλών του ομίλου υπερβούν την ίδια την αξία του Ειδικού Λογαριασμού (είτε πρόκειται για την αξία που προκύπτει από το προϊόν των πωλήσεων είτε από την ονομαστική αξία των τίτλων). Δηλαδή, εάν το προϊόν των ιδιωτικοποιήσεων των επιχειρήσεων του ομίλου καθώς και τα έσοδα που θα προκύψουν σε συνέχεια των υπηρεσιών που προσφέρθηκαν από την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία στη νέα Ολυμπιακή και λοιπούς τρίτους δεν επαρκούσαν για την τακτοποίηση όλων των χρεών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ποιος θα πλήρωνε τα ποσά που έλλειπαν; Επρόκειτο να κηρυχθεί σε πτώχευση η παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία;
65. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν ότι σύμφωνα με την ανωτέρω υπουργική απόφαση —την οποία δεν διαθέτουν οι υπηρεσίες της Επιτροπής— δεν μπορεί σε καμία περίπτωση η πίστωση του εν λόγω λογαριασμού με προκαταβολές του Ελληνικού Δημοσίου να υπερβεί την ονομαστική αξία των μετοχών των Ολυμπιακών Αερογραμμών και άρα το ποσό των 130 312 450 ευρώ. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 27 παράγραφος 5β), ο λογαριασμός χρεώνεται με τα αναγκαία ποσά για την καταβολή αποζημιώσεων λόγω της με οιονδήποτε τρόπο αποχώρησης των εργαζομένων καθώς και για την κάλυψη οικονομικών υποχρεώσεων κατά τη διαδικασία μετασχηματισμού και εκκαθάρισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας μέχρι συνολικού ποσού που αντιστοιχεί στις ονομαστικές αξίες των μετοχών των εταιριών του ομίλου οι οποίες θα περιέλθουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Με την απάντησή της αυτή, η ελληνική κυβέρνηση δεν διευκρίνισε τι θα γινόταν στην περίπτωση κατά την οποία το ύψος του χρέους της Ολυμπιακής Αεροπορίας υπερβεί την ονομαστική αξία των μετοχών του ομίλου που πρόκειται να πωληθούν. Οι πιστωτές των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα εξοφληθούν με άλλα κεφάλαια ή θα κηρυχθεί η εκκαθάριση της εταιρείας με δικαστική διαπίστωση της ανυπαρξίας πλέον περιουσιακών στοιχείων;
66. Επιπλέον, σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, δεν επιτρέπεται η αξία πώλησης των μετοχών να είναι κατώτερη της ονομαστικής τους αξίας. Ωστόσο, οι ελληνικές αρχές δεν διευκρίνισαν τι θα συμβεί σε περίπτωση που το Ελληνικό δημόσιο δεν μπορέσει να βρει αγοραστή στην τιμή αυτή, εάν προτιμάται να παραιτηθεί από την πώληση ή να δεχθεί παρόλα αυτά να πωλήσει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές σε τιμή κατώτερη των 130 312 450 ευρώ;
67. Σε κανένα από τα έγγραφα που εκδόθηκαν και κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή δεν αναφέρεται πότε και με ποιους όρους το Ελληνικό Δημόσιο θα ανακτήσει την προκαταβολή των 130 312 450 ευρώ.

2.3.6.3. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης

68. Το νομοθετικό πλαίσιο: το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 αναφέρει ότι η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού στη νέα επιχείρηση απαλλάσσεται κάθε φόρου, τέλους, και δικαιωμάτων του Δημοσίου. Οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση επρόκειτο για την κατά γράμμα εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 1 του νόμου 2166/1993, οι διατάξεις του οποίου εφαρμόζονται κατά τη μεταβίβαση ενός ή περισσότερων κλάδων μιας επιχείρησης προς μία ανώνυμη εταιρεία.
69. Οι ελληνικές αρχές υποστηρίζουν, εξάλλου, ότι όλες οι διατάξεις οι οποίες επέτρεψαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία να τύχει ειδικού φορολογικού καθεστώτος και οι οποίες δεν καταργήθηκαν με ειδικές νομοθετικές πράξεις, καταργήθηκαν με τον γενικό νόμο 2465/1997 ο οποίος ορίζει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία υπόκειται στο φορολογικό καθεστώς που ισχύει για όλες τις ιδιωτικές ανώνυμες εταιρείες.
70. Επιπλέον, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 ορίζει ότι η νέα εταιρεία εξαιρείται από την εφαρμογή των άρθρων 479 και 939 του Αστικού Κώδικα και των άρθρων 537 και επομένων του Εμπορικού Νόμου όσον αφορά τα χρέη της παλαιάς Ολυμπιακής Αεροπορίας που δημιουργήθηκαν πριν από την απόσχιση του πτητικού κλάδου. Έτσι, οι ελληνικές αρχές εξήγησαν ότι σύμφωνα με το νόμο 2166/1993, κατά τη σύσταση της νέας εταιρείας, ορκωτός λογιστής θα καθορίσει τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού που θα μεταβιβαστούν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και εκείνα τα οποία θα παραμείνουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Κατά συνέπεια, βάσει του μέτρου αυτού οι πιστωτές δύνανται να εγείρουν αξιώσεις μόνο έναντι των χρεών που θα μεταφερθούν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, αλλά δεν μπορούν να εγείρουν αξιώσεις έναντι της νέας εταιρείας για τα χρέη τα οποία θα παραμείνουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Με την εξαίρεση από την εφαρμογή των ανωτέρω άρθρων, σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, επιδιώκεται η προστασία της νέας εταιρείας από την εμπλοκή σε νομικούς αγώνες οι οποίοι έχουν ουσιαστικά σκοπό να παρακωλύσουν την ομαλή της λειτουργία. Αυτό εξηγεί και την χρηματοοικονομική ευρωστία των Ολυμπιακών Αερογραμμών, σε αντίθεση με την καταστροφική οικονομική κατάσταση της μητρικής της εταιρείας.

71. Όσον αφορά το καθεστώς του προσωπικού, παρατηρείται ότι ο αριθμός των ειδικών νόμων, συλλογικών συμβάσεων και άλλων διατάξεων που εφαρμόζονται σε όλους τους εργαζομένους του ομίλου ανέρχεται περίπου σε 300. Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ως εκ τούτου σημαντικό να τροποποιηθεί το νομοθετικό πλαίσιο και να γίνει επαναδιαπραγμάτευση των συλλογικών συμβάσεων. Η προσέγγιση αυτή ενισχύεται ακόμα περισσότερο από το γεγονός ότι τον Ιούνιο 2003 ο όμιλος απασχολούσε 6 171 άτομα και το κόστος τους αντιπροσώπευε το 2002 το 38 % του συνόλου των εσόδων, ενώ ο μέσος όρος για τον κλάδο κυμαίνεται περίπου στο 22-26 %.
72. Για το λόγο αυτό, το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003 προβλέπει ορισμένες αλλαγές. Ο νόμος 2190/1994 που αφορά τη διοικητική διαδικασία πρόσληψης για τις εταιρείες του δημόσιου τομέα, δεν θα εφαρμοστεί στη νέα εταιρεία. Όλοι οι εργαζόμενοι οι οποίοι, δυνάμει των εφαρμοζόμενων συλλογικών συμβάσεων, έχουν δικαίωμα συνταξιοδότησης κατά τη διάρκεια των ετών 2003 ή 2004, θα διατηρήσουν τα κεκτημένα δικαιώματά τους. Το Προεδρικό Διάταγμα 178/2002, για την ενσωμάτωση της οδηγίας 98/50/EK (!) στο ελληνικό δίκαιο, αναφέρει ότι στην περίπτωση μεταβίβασης, ανεξάρτητα από τις ρυθμίσεις, δραστηριότητας μιας επιχείρησης προς μία άλλη, οι εργαζόμενοι οι οποίοι συνδέονται με τη δραστηριότητα αυτή θα μεταφερθούν προς τη νέα αυτή επιχείρηση με το ίδιο καθεστώς. Οι ελληνικές αρχές επιθυμούν, ωστόσο, να τροποποιηθεί το καθεστώς. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να λάβουν χώρα διαπραγματεύσεις σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 178/2002.
73. Στο μεταξύ, το άρθρο 27 προβλέπει τη συνταξιοδότηση ορισμένου αριθμού ιπτάμενων χειριστών οι οποίοι έχουν πραγματοποιήσει τον απαιτούμενο από το νόμο αριθμό ωρών πτήσεως. Παράλληλα, επήλθε συμφωνία με τους ιπτάμενους χειριστές για να μειωθεί ο αριθμός τους. Επιπλέον, 322 μέλη του ιπτάμενου προσωπικού θαλάμου επιβατών, τα οποία θα αποκτήσουν το δικαίωμα συνταξιοδότησής τους μέχρι τις 31.12.2004, θα πρέπει να έχουν συνταξιοδοτηθεί το αργότερο μέχρι τις 31.12.2003. Το ίδιο άρθρο 27 επιτρέπει τη λήψη υπουργικών αποφάσεων προκειμένου να ρυθμιστούν προσωρινά (το πολύ για οκτώ μήνες) τα μισθολογικά θέματα και οι εργασιακές σχέσεις σε αναμονή της σύναψης των αντίστοιχων συλλογικών συμβάσεων. Το άρθρο 5 του νόμου 1759/1988, το οποίο προβλέπει ειδικές διατάξεις σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης και συνταξιοδότησης για το ιπτάμενο προσωπικό θαλάμου επιβατών, καταργείται. Ωστόσο, εξακολουθεί να εφαρμόζεται προσωρινά μέχρι τη συνταξιοδότηση του προσωπικού το οποίο εργαζόταν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα κατά τη στιγμή της δημοσίευσης του νόμου αυτού. Τέλος, καταργείται το δεύτερο τμήμα του νόμου 2602/1998 που ρυθμίζει θέματα εσωτερικού κανονισμού του ιπτάμενου προσωπικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
74. Η πώληση: Στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών μεσολαβούν τρεις ελληνικές τράπεζες, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, η Alpha Finance και η CBG Investment Bank, οι οποίες ενεργούν από κοινού για την προσέλκυση επενδυτών, την αξιολόγηση των προσφορών και την επιλογή του καταλληλότερου υποψηφίου. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, οι σύμβουλοι του Ελληνικού Δημοσίου απέστειλαν στις 14 Οκτωβρίου 2003 πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε ορισμένους επενδυτές στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Ωστόσο, ο αριθμός τους και η ταυτότητά τους δεν διευκρινίστηκαν στην Επιτροπή. Οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές είχαν στη διάθεσή τους προθεσμία μέχρι τις 15 Οκτωβρίου 2003, δηλαδή μια ημέρα, για να απαντήσουν. Εκείνοι οι οποίοι εκδήλωσαν ενδιαφέρον μετά την πρόσκληση αυτή έλαβαν ένα «ενημερωτικό υπόμνημα για την ιδιωτικοποίηση», το επιχειρηματικό σχέδιο των Ολυμπιακών Αερογραμμών και τον ισολογισμό έναρξης. Φαίνεται ότι δέκα από τους ενδιαφερόμενους αυτούς συμμετέχουν στη διαδικασία αγοράς της εταιρείας. Η διαδικασία δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί.
75. Το ενημερωτικό υπόμνημα, το οποίο επέχει θέση συγγραφής υποχρεώσεων, περιγράφει συνοπτικά τη νέα εταιρεία (το δίκτυό της, τα περιουσιακά της στοιχεία, τη χρηματοοικονομική της κατάσταση) και παραθέτει τις προβλεπόμενες δύο φάσεις της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Μία πρώτη φάση Α αφορά την υποβολή προτάσεων εκ μέρους των ενδιαφερόμενων επενδυτών: οι προτάσεις αυτές δεν τους δεσμεύουν. Βάσει των προσφορών αυτών, και με ορισμένα ευρύτερα προκαθορισμένα κριτήρια, οι σύμβουλοι του Ελληνικού Δημοσίου θα επιλέξουν τον υποψήφιο με τον οποίο η κυβέρνηση θα ξεκινήσει τις διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα αποτελέσουν τη δεύτερη φάση Β της ιδιωτικοποίησης. Εάν οι διαπραγματεύσεις αποτύχουν στο τέλος περιόδου ενός μηνός (που είναι δυνατό να παραταθεί), η κυβέρνηση επιφυλάσσεται του δικαιώματος να ξεκινήσει εκ νέου τη φάση Β με άλλον επενδυτή, χωρίς να προσδιορίζει τα κριτήρια για την επιλογή του δεύτερου υποψηφίου.

2.3.6.4. Η καταγγελία

76. Στις 25 Σεπτεμβρίου 2003, ο καταγγέλλων γνωστοποίησε στην Επιτροπή τους φόβους του ότι η διαδικασία μετασηματισμού και ιδιωτικοποίησης του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας περιλαμβάνει κρατικές ενισχύσεις:
- η μεταβίβαση του ενεργητικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, αφήνοντας όλο το παθητικό στην Ολυμπιακή Αεροπορία, συνιστά ενίσχυση χορηγούμενη από κρατικούς πόρους που παρέχει αδικαιολόγητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και κινδυνεύει συνεπώς να νοθεύσει τον ανταγωνισμό,

(!) Οδηγία 98/50 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998, για την τροποποίηση της οδηγίας 77/187/EOK περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβίβασης επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων, ΕΕ L 201 της 17.7.1998, σ. 88.

- η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού σημαίνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία, μη κατέχοντας πλέον παρά μόνο το παθητικό, βρίσκεται σε αδυναμία να τηρήσει την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002,
- το γεγονός ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν τηρεί μια τέτοια απόφαση και εξακολουθεί ωστόσο να δραστηριοποιείται στις αγορές επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης, σημαίνει ότι εξακολουθεί να επωφελείται από ενίσχυση η οποία έχει κηρυχθεί παράνομη εκ μέρους της Επιτροπής και ως εκ τούτου να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στις εν λόγω αγορές,
- εάν οι μισθωτές και οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί δεχθούν τη μεταβίβαση των αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, θα το πράξουν μάλλον μόνο με την εγγύηση του Δημοσίου, γεγονός το οποίο συνιστά κρατική ενίσχυση,
- εφόσον κάποιος ιδιώτης επενδυτής δεν εξαγοράσει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η εταιρεία αυτή δεν θα μπορεί να λειτουργήσει χωρίς νέες κρατικές ενισχύσεις.

2.3.6.5. Το Σπατόσημο

77. Με επιστολή της 19ης Ιανουαρίου, ο καταγγέλλων κοινοποίησε επίσης στην Επιτροπή αντίγραφο της επιστολής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (έγγραφο DII/A/28751/11626/22.7.2003), που απευθύνεται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και κοινοποιήθηκε στην ΑΕ «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών». Η Ολυμπιακή Αεροπορία εισπράττει από τους επιβάτες το «Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων» (ΤΕΑΑ) που ονομάζεται επίσης «Σπατόσημο», το οποίο οφείλει στη συνέχεια να αποδώσει. Από την ανωτέρω επιστολή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προκύπτει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία οφείλει στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το ποσό των 26 001 473,33 ευρώ σε ΤΕΑΑ, που εισέπραξε χωρίς να αποδώσει στον αερολιμένα. Στην απόφασή της της 11ης Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή είχε ήδη διαπιστώσει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν απέδιδε το φόρο που είχε ωστόσο εισπράξει. Η πραγματική αυτή κατάσταση φαίνεται συνεπώς ότι συνεχίζεται. Επιπλέον, το Ελληνικό Δημόσιο φαίνεται να ζήτησε στην επιστολή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προς το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους την εξόφληση του χρέους των 26 εκατομμυρίων ευρώ της Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μεταφορά του φόρου ΤΕΑΑ που εισπράχθηκε από άλλα αεροδρόμια στο λογαριασμό του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Μόνον όταν η Ολυμπιακή Αεροπορία θα έχει εξοφλήσει το χρέος της θα επιστραφούν τα διάφορα ποσά από το Σπατόσημο στα αντίστοιχα αεροδρόμια.
78. Ο μηχανισμός φαίνεται να καταδεικνύει ότι εφόσον η Ολυμπιακή Αεροπορία, κυριότερος χρήστης των ελληνικών αερολιμένων, δεν αποδίδει το Σπατόσημο που έχει εισπράξει, το Ελληνικό Δημόσιο υποχρεούται να βρει τρόπους προκειμένου ο αερολιμένας των Σπάτων, ο οποίος δημιουργήθηκε προσφάτως και εξαρτάται από το Σπατόσημο που του καταβάλλεται κατά προτεραιότητα, να είναι σε θέση να συνεχίσει τη λειτουργία του. Μολονότι η εταιρεία θα πρέπει να επιστρέψει το ποσό αυτό στο μέλλον, επωφελείται στο μεταξύ από την ανοχή του κράτους, το οποίο όχι μόνο δεν της επιβάλλει κυρώσεις, αλλά επιπλέον καλεί τα υπόλοιπα ελληνικά αεροδρόμια να συνεισφέρουν προκειμένου να αντισταθμιστούν οι ζημιές που οφείλονται στη μη πληρωμή των χρεών εκ μέρους της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
79. Μολονότι το Ελληνικό Δημόσιο κλήθηκε από το Εθνικό Κοινοβούλιο να δώσει εξηγήσεις για το θέμα αυτό, το ανακοινθέν τύπου που δημοσιεύθηκε και το οποίο συμβουλευθήκε η Επιτροπή δεν παρέχει καμία εξήγηση στο θέμα αυτό.

3. Εκτίμηση της ενίσχυσης

3.1. Αξιολόγηση της παρούσας ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ

80. Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ (στο εξής καλούμενη «η συμφωνία»), δεν συμβιβάζονται με τη Συνθήκη και τη συμφωνία αυτή, στο βαθμό που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής.

3.1.1. Πλεονεκτήματα

3.1.1.1. Τα πλεονεκτήματα που παρέχονται στην Ολυμπιακή Αεροπορία

81. Για να διαπιστωθεί κατά πόσο κάποιο κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, θα πρέπει να διαπιστωθεί εάν στη δικαιούχο επιχείρηση παρέχεται οικονομικό πλεονέκτημα με το οποίο αποφεύγεται η ανάληψη του κόστους που θα έπρεπε κανονικά να βαρύνει τους ίδιους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης.

82. Η μη πληρωμή των φορολογικών χρεών: η Επιτροπή αμφιβάλλει κατά πόσο η καταστροφική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας το 2002 κατέστη δυνατό να μεταβληθεί το 2003, μολονότι δεν διαθέτει ακόμα ελεγμένους λογαριασμούς. Είναι πολύ πιθανό ότι εξακολουθεί η μη πληρωμή των φορολογικών οφειλών που διαπιστώθηκε το 2002 (βλέπε τμήμα 3.2): η χαμηλή αύξηση των χρηματοοικονομικών οφειλών σε σύγκριση με εκείνη των φορολογικών χρεών το 2002, φαίνεται να καταδεικνύει ότι θα ήταν δύσκολο για την εταιρεία να εξοφλήσει το 2003 τις φορολογικές της καθυστερημένες οφειλές με κεφάλαια που θα λάμβανε από τις τράπεζες. Έτσι, η Ολυμπιακή Αεροπορία έπρεπε να συνεχίσει από το 2002 να επωφελείται του πλεονεκτήματος φθηνής χρηματοδότησης από το Ελληνικό Δημόσιο, δεδομένου ότι παρόμοιες οφειλές σε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, εφόσον η εταιρεία θα ήταν σε θέση ακόμα να λάβει τέτοιου είδους πιστώσεις, θα προϋπέθεταν την καταβολή υψηλών τόκων. Η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι ο ελληνικός αερομεταφορέας πληρώνει τέτοιους τόκους στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον του πλεονεκτήματος αυτού, η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο το Ελληνικό Δημόσιο να έχει παραιτηθεί πλήρως από την ικανοποίηση των απαιτήσεων του προς την Ολυμπιακή Αεροπορία, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το πλεονέκτημα που της έχει χορηγηθεί μέχρι σήμερα.
83. Η μη πληρωμή του φόρου Σπατόσημο: Όπως διαπιστώθηκε στην απόφαση του 2002, η Ολυμπιακή Αεροπορία φαίνεται, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, να εξακολουθεί να μην αποδίδει στο Δημόσιο το φόρο Σπατόσημο τον οποίο όμως εισπράττει για λογαριασμό του από κάθε εισιτήριο. Η κατάσταση δύσκολα θα μπορούσε να είναι διαφορετική δεδομένου ότι, όντας χρεωμένη και χωρίς ρευστά διαθέσιμα, η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τις τρέχουσες πληρωμές της. Πλην όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πρόκειται απλώς για τη μη πληρωμή ενός εξόδου, αλλά για την μη απόδοση στο Δημόσιο και συνεπώς την αδικαιολόγητη παρακράτηση φόρου τον οποίο εισέπραξε επ' ονόματί του. Η πραγματική αυτή κατάσταση γίνεται όχι μόνο ανεκτή από το ελληνικό κράτος αλλά καλύπτεται και ενεργά από αυτό, δεδομένου ότι προσφεύγει σε διάφορους μηχανισμούς προκειμένου η Ολυμπιακή Αεροπορία να μην υποστεί τις συνέπειες της μη καταβολής του Σπατοσήμου στον Εθνικό Αερολιμένα των Σπώνων. Το Ελληνικό Δημόσιο επικυρώνει με τον τρόπο αυτό την εις βάρος του εκτροπή μιας φορολογικής οφειλής. Κατά συνέπεια, εξακολουθεί να υφίσταται το πλεονέκτημα που ήδη διαπιστώθηκε στην απόφαση του 2002.
84. Ο ειδικός λογαριασμός: ο λογαριασμός αυτός δημιουργήθηκε με το άρθρο 27 του νόμου 3185/2003. Πιστώνεται με το προϊόν των πωλήσεων των μετοχών των εταιρειών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας που περιέρχονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Χρησιμεύει κατ' αρχήν για την πληρωμή των δαπανών λόγω του μετασχηματισμού και της ιδιωτικοποίησης του ομίλου, ιδιαίτερα εκείνων που συνδέονται με την πρόωρη συνταξιοδότηση ορισμένων εργαζόμενων. Πλην όμως, δεδομένου ότι καμία από τις εταιρείες του ομίλου, ούτε οι ίδιες οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, δεν είναι σε θέση να πληρώσει τέτοιου είδους έξοδα, το Δημόσιο προκαταβάλλει τα χρήματα αυτά μέχρι ποσού 130 312 450 ευρώ, δηλαδή συνεισφέρει χωρίς ανταλλάγματα για τα έξοδα τα οποία θα έπρεπε κανονικά να επωμισθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία. Η προκαταβολή αυτή θα πρέπει να έχει προσωρινό χαρακτήρα. Ωστόσο, ούτε οι ελληνικές αρχές, ούτε το ανωτέρω άρθρο 27 διευκρινίζουν ούτε και κάτω από ποιους όρους θα ανακτηθεί η προκαταβολή αυτή από το Ελληνικό Δημόσιο.
85. Το πλεονέκτημα αυτό είναι δυνατό να αυξηθεί εάν το προϊόν της πώλησης των μετοχών των διαφόρων επιχειρήσεων του ομίλου είναι χαμηλότερο από το ύψος των χρεών του ομίλου. Είναι αξιοσημείωτο ότι το Ελληνικό Δημόσιο θεωρεί ότι η πώληση των μετοχών των διαφόρων επιχειρήσεων του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας από το κράτος θα αποφέρει περισσότερα έσοδα λόγω της μεταβίβασης σε αυτό των μετοχών. Το γεγονός αυτό τείνει να επιβεβαιώσει την εκτίμηση ότι μία άμεση πώληση των τίτλων από την Ολυμπιακή Αεροπορία, εταιρεία η οποία βρίσκεται σε άθλια οικονομική κατάσταση, δεν θα προκαλούσε το ίδιο ενδιαφέρον με μία πώληση που θα πραγματοποιούσε το Ελληνικό Δημόσιο, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε από αυτό στον όμιλο.

3.1.1.2. Το εικαζόμενο πλεονέκτημα για τον αγοραστή των Ολυμπιακών Αερογραμμών

86. Σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης, η 23η έκθεση επί της πολιτικής του ανταγωνισμού⁽¹⁾ καθώς και οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών⁽²⁾ διευκρινίζουν ότι δεν υφίσταται ενίσχυση προς τον αγοραστή και δεν απαιτείται κοινοποίηση εφόσον κατά την ιδιωτικοποίηση πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- Η εκχώρηση γίνεται μέσω μιας άνευ όρων ανοικτής πρόσκλησης υποβολής προσφορών βάσει διαφανών κανόνων που δεν δημιουργούν διακρίσεις·
- Η επιχείρηση πωλείται στον πλειοδότη·
- Τα ενδιαφερόμενα μέρη διαθέτουν επαρκή χρόνο για να προετοιμάσουν την προσφορά τους και να λάβουν όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που θα τους επιτρέψουν να πραγματοποιήσουν σωστή αξιολόγηση.

⁽¹⁾ 1993, τμήματα 402 και 403.

⁽²⁾ „Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών”, ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.

87. Αντίθετα, υπάρχει τεκμήριο ενίσχυσης προς τον αγοραστή εφόσον δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η πώληση αποτελεί αντικείμενο κλειστής διαδικασίας. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αρχή της διαφάνειας δεν φαίνεται να τηρείται εφόσον η πρόταση πώλησης απεστάλη σε περιορισμένο αριθμό δυνητικών επενδυτών. Λόγω απουσίας γενικής δημοσιότητας, η Επιτροπή αδυνατεί να αξιολογήσει εάν οι επενδυτές στους οποίους έγινε κρούση αντιπροσωπεύουν έγκυρο και/ή επαρκή αριθμό επενδυτών. Εξάλλου, η προσφορά φέρει την ημερομηνία της 14ης Οκτωβρίου 2003, με αποτέλεσμα οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να διαθέτουν μόνο δύο ημέρες (16 Οκτωβρίου 2003) για να υποβάλουν την προσφορά τους, προθεσμία πολύ σύντομη για να μπορέσουν οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές να προετοιμάσουν την προσφορά τους, δεδομένης της σημασίας της υπό εξέταση πώλησης. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε επίσης να οδηγήσει στη μη τήρηση της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης στην περίπτωση κατά την οποία ορισμένοι επενδυτές θα είχαν λάβει εκ των προτέρων γνώση των όρων που προβλέπονται στη συγγραφή υποχρεώσεων.
88. Όσον αφορά τη φάση Β, τα κριτήρια επιλογής του καλύτερου υποψηφίου παραμένουν πολύ αόριστα. Επιπλέον, δεν είναι σαφές σε περίπτωση αποτυχίας των διαπραγματεύσεων μεταξύ του υποψηφίου αυτού και του Ελληνικού Δημοσίου, με ποιους κανόνες θα επιλεγεί ο επόμενος υποψήφιος (δεν διευκρινίζεται, για παράδειγμα, εάν θα είναι η δεύτερη καλύτερη προσφορά). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο παραβίασης της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης των προσφερόντων και της αρχής της διαφάνειας.
89. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει εάν ο δυνητικός αγοραστής θα καταβάλει μία εύλογη τιμή για την εκχώρηση αυτή. Δεν μπορεί συνεπώς να αποκλείσει την υπόθεση ότι, επιπλέον των ενισχύσεων προς την ίδια την επιχείρηση, η κλειστή διαδικασία που τίθεται σε εφαρμογή περιλαμβάνει κρατικές ενισχύσεις προς τον αγοραστή.

3.1.2. Ειδικός χαρακτήρας

90. Το άρθρο 87 παράγραφος 1 απαιτεί την ύπαρξη μέτρου το οποίο να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις» ή «ορισμένους κλάδους παραγωγής» για να είναι δυνατό να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση. Ο ειδικός χαρακτήρας ενός μέτρου συνιστά συνεπώς ένα από τα χαρακτηριστικά της έννοιας της κρατικής ενίσχυσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα επίμαχα μέτρα δεν προορίζονται να ευνοήσουν παρά μόνο τον όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

3.1.3. Κρατικοί πόροι

91. Η βασική έννοια της ενίσχυσης «είναι [...] ευρύτερη από την έννοια της επιδοτήσεως, διότι δεν περιλαμβάνει μόνο θετικές παροχές, όπως οι επιδοτήσεις, αλλά και παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης και κατά συνέπεια, χωρίς να είναι επιδοτήσεις υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ίδιας φύσεως ή έχουν τα ίδια αποτελέσματα (1)». Στον ορισμό αυτό ανταποκρίνονται, από το 2002, η μη πληρωμή των φορολογικών υποχρεώσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας προς το Ελληνικό Δημόσιο και το Σπατόσημο, αλλά επίσης και η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Όσον αφορά το ειδικό ταμείο (ειδικό λογαριασμό), υφίσταται άμεση μεταβίβαση κρατικών πόρων. Ο καταλογισμός στο κράτος του συνόλου των μέτρων αυτών δεν δημιουργεί καμία αμφιβολία. Όσον αφορά ενδεχόμενες ενισχύσεις προς τον αγοραστή των Ολυμπιακών Αερογραμμών που απορρέουν από μια τιμή πώλησης κατώτερη της αγοραίας αξίας, είναι σαφές ότι κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν διαφυγόν κέρδος για το Δημόσιο και ως εκ τούτου απώλεια κρατικών πόρων.

3.1.4. Επηρεασμός των ενδοκοινοτικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού

92. Τα εξεταζόμενα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών δεδομένου ότι αφορούν μια εταιρεία, η μεταφορική δραστηριότητα της οποίας θίγει άμεσα τις συναλλαγές στον κλάδο με την εκμετάλλευση διεθνών αεροπορικών γραμμών και καλύπτει το σύνολο της κοινής αγοράς. Επιπλέον, νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της αγοράς αυτής δεδομένου ότι απευθύνονται σε μία και μόνη επιχείρηση η οποία βρίσκεται σε ανταγωνιστική θέση με τις άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες στο ευρωπαϊκό της δίκτυο, ιδιαίτερα από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης ελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών την 1 Ιανουαρίου 1993 (2).

(1) Απόφαση C-387/92 της 15/03/1994, Banco Exterior de Espana, Συλλογή 1994, σ. I-877, σημείο 13).

(2) Κανονισμοί (ΕΟΚ) 2407/92, 2408/92 και 2409/92 που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ L 240 της 24.8.1992.

3.1.5. Συμπέρασμα

93. Κάτω από τις συνθήκες αυτές, η χορήγηση από τις ελληνικές αρχές ευεργετημάτων υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας φαίνεται να συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ. Παράλληλα, οι συνθήκες ιδιωτικοποίησης των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα μπορούσαν επίσης να οδηγήσουν σε κρατικές ενισχύσεις υπέρ του αγοραστή της εταιρείας.

3.2. Νομική βάση της εκτίμησης

94. Για τη διαφύλαξη της ομαλής λειτουργίας της κοινής αγοράς και δεδομένων των βασικών αρχών που προβλέπονται στο άρθρο 3 σημείο ζ) της συνθήκης ΕΚ, οι παρεκκλίσεις από τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1, και περιγράφονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικά, όταν πρόκειται για την εξέταση ενός οιοδήποτε συστήματος χορήγησης ενίσχυσης ή συγκεκριμένου μέτρου ενίσχυσης. Το άρθρο 87 παράγραφος 2 της Συνθήκης που προβλέπει ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα και ενισχύσεις που χορηγούνται προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, δεν εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.
95. Το άρθρο 87, παράγραφος 3 σημείο α) προβλέπει τις παρεκκλίσεις σχετικά με τις ενισχύσεις που προορίζονται για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η Ελλάδα είναι μια περιφέρεια η οποία εμπίπτει εξ ολοκλήρου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο α) και ως εκ τούτου η ενίσχυση θα έπρεπε να εξεταστεί βάσει των κριτηρίων περιφερειακής ανάπτυξης. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι οι υπό εξέταση ενισχύσεις, οι οποίες χορηγήθηκαν στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης και με σκοπό τη μελλοντική ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, εξυπηρετούν τους στόχους της περιφερειακής ανάπτυξης. Στο θέμα αυτό, η Επιτροπή παραπέμπει στην εκτίμησή της η οποία περιλαμβάνεται στην απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2002 ⁽¹⁾.
96. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο β), που προβλέπει ότι οι ενισχύσεις που προορίζονται για την προώθηση σημαντικών σχεδίων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, καθώς και το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο δ), το οποίο προβλέπει ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς, δεν εφαρμόζονται στις ενισχύσεις που χορηγούνται στις αεροπορικές μεταφορές.
97. Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 3 σημείο γ), οι ενισχύσεις για την διευκόλυνση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών δύνανται να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που να αντέκειται προς το κοινό συμφέρον. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της συνθήκης ΕΚ συνιστά τη βάση η οποία θα μπορούσε να δικαιολογήσει παρέκκλιση από την αρχή της απαγόρευσης των κρατικών ενισχύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση για τον μετασχηματισμό θα ήταν δυνατό να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να έχει αρνητικό αντίκτυπο στις συναλλαγές, εφόσον τηρούνταν οι όροι που προβλέπονται από τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και από τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων.

3.3. Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της ενίσχυσης σύμφωνα με την εν λόγω νομική βάση

98. Από την εξέταση των όρων αυτών προκύπτει ωστόσο ότι η Επιτροπή αμφιβάλλει σχετικά με το εάν οι εξεταζόμενες ενισχύσεις είναι δυνατό να κηρυχθούν στο σύνολό τους συμβατές στη βάση της παρέκκλισης που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ) της Συνθήκης.
99. Όταν η Επιτροπή εξετάζει το συμβιβάσιμο χαρακτήρα μιας κρατικής ενίσχυσης με την κοινή αγορά, λαμβάνει κανονικά υπόψη όλα τα κατάλληλα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον είναι αναγκαίο, του πλαισίου που έχει ήδη αξιολογηθεί σε προηγούμενη απόφαση, καθώς των υποχρεώσεων τις οποίες η προγενέστερη αυτή απόφαση τυχόν επέβαλε σε κάποιο κράτος μέλος. Μπορεί να λάβει υπόψη, αφενός, το ενδεχόμενο σωρευτικό αποτέλεσμα των παλαιών και νέων ενισχύσεων και, αφετέρου, το γεγονός ότι οι παλαιές ενισχύσεις δεν έχουν ακόμα επιστραφεί ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ανωτέρω αναφερθείσα απόφαση, σελίδα 31, παράγραφοι 168 και 169.

⁽²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαΐου 1997, Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. (C-355/95 P, Συλλογή, σ. I-2549).

100. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εξέταση της συμβατότητας ενδεχόμενων ενισχύσεων συνδεδεμένων με την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας απαιτεί να ληφθεί υπόψη η απουσία ανάκτησης των παλαιών ενισχύσεων που είχαν ήδη κηρυχθεί ασυμβίβαστες και είχαν καταβληθεί παράνομα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Υπενθυμίζεται ότι η ανάκτηση αυτή πρέπει να είναι πραγματική και, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από τη νομολογία του Δικαστηρίου⁽¹⁾, θα μπορούσε να απαιτηθεί από την επιχείρηση η οποία συνεχίζει, στην πραγματικότητα, την οικονομική δραστηριότητα του δικαιούχου της ενίσχυσης.
101. Πλην όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι ελληνικές αρχές εξακολουθούν να μην έχουν συμμορφωθεί με την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, γεγονός που οδήγησε την Επιτροπή να προσφύγει κατά της Ελλάδας ενώπιον του Δικαστηρίου (Υπόθεση C-415/03).
102. Βεβαίως, όπως επισημαίνει το Δικαστήριο⁽²⁾, η δυνατότητα που έχει μία αντιμετωπίζουσα οικονομικές δυσχέρειες εταιρεία να λάβει μέτρα εξυγιάνσεως της επιχείρησης δεν μπορεί να αποκλειστεί a priori για λόγους αναγόμενους στην αναζήτηση των ασύμβατων με την κοινή αγορά ενισχύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο εκτιμά ότι η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τα ακόλουθα στοιχεία: το αντικείμενο της μεταβίβασης (στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού, διατήρηση του εργατικού δυναμικού, δέσμη περιουσιακών στοιχείων), το τίμημα της μεταβίβασης, την ταυτότητα των μετόχων ή των ιδιοκτητών, το χρόνο κατά τον οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση ή ακόμα την οικονομική λογική της πράξης.
103. Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης των επιχειρήσεων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες⁽³⁾ προβλέπουν ότι «η δημιουργία θυγατρικής από μία επιχείρηση η οποία συστήνεται μόνο για να λάβει τα στοιχεία του ενεργητικού της και ενδεχομένως το παθητικό της δεν θεωρείται ως δημιουργία μιας νέας επιχείρησης». Το Δικαστήριο επισήμανε εξάλλου⁽⁴⁾ ότι «εάν επιτρεπόταν, άνευ ετέρου, σε μία αντιμετωπίζουσα δυσχέρειες επιχείρηση, που έχει φθάσει σε τέτοιο σημείο ώστε να επίκειται η κήρυξη της σε πτώχευση, να δημιουργήσει θυγατρική στην οποία να μεταβιβάσει, στη συνέχεια, (...), τα πλέον αποδοτικά στοιχεία του ενεργητικού της, τούτο θα σήμαινε ότι οποιαδήποτε εταιρεία θα είχε τη δυνατότητα να αφαιρεί αυτά τα στοιχεία του ενεργητικού της περιουσίας της μητρικής επιχείρησης κατά το χρόνο ανάκτησης των ενισχύσεων, πράγμα που θα ενείχε τον κίνδυνο να καταστεί αναποτελεσματική η είσπραξη, εν όλω ή εν μέρει, των εν λόγω ενισχύσεων».
104. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, διαπιστώνεται ότι η μεταβίβαση των στοιχείων του ενεργητικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις Ολυμπιακές Αερογραμμές πραγματοποιήθηκε από τον μοναδικό μέτοχο, το Ελληνικό Δημόσιο. Οι ασκούμενες δραστηριότητες παραμένουν οι ίδιες, οι άδειες φαίνεται στη φάση αυτή να διατηρούνται και οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας έχουν απλώς μεταβιβαστεί στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, χωρίς να έχει μεσολαβήσει νέα πρόσκληση νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών. Η συνέχεια των δραστηριοτήτων είναι τέτοια ώστε οι ελληνικές αρχές αναγκάστηκαν να θεσπίσουν ειδική νομοθεσία προκειμένου να προσπαθήσουν να εμποδίσουν τους πιστωτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας να στραφούν κατά των Ολυμπιακών Αερογραμμών.
105. Σημειώνεται επίσης ότι ακόμα και η προσέγγιση που ακολουθήθηκε από τις ελληνικές αρχές φαίνεται να στηρίζεται στην ιδέα αυτή της συνέχειας. Διαφορετικά θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο να εξηγηθεί γιατί ένωσαν την ανάγκη να μεταβιβάσουν αυτόματα τους διαθέσιμους χρόνους στα διάφορα αεροδρόμια (slots) ή τις OSP από την παλαιά «Ολυμπιακή Αεροπορία» στη νέα εταιρεία «Ολυμπιακές Αερογραμμές» (η Επιτροπή διατηρεί εξάλλου το δικαίωμα να εξετάσει τη συμβατότητα των μεταβιβάσεων αυτών με τις σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου). Θα ήταν επίσης πολύ δύσκολο να αιτιολογηθεί η αναγκαιότητα ειδικού νόμου παρέκκλισης από το κοινοτικό δίκαιο για την προστασία της νέας εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές» από κάθε ευθύνη για τα χρέη της παλαιάς «Ολυμπιακής Αεροπορίας». Ως εκ τούτου, ακόμα και από εθνική σκοπιά, φαίνεται να υπάρχουν πολυάριθμα στοιχεία που να συγκλίνουν υπέρ της συνέχειας της επιχείρησης.
106. Όλα αυτά τα στοιχεία δείχνουν πράγματι τη συνέχεια μεταξύ της παλαιάς «Ολυμπιακής Αεροπορίας» και της νέας εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές». Εξ αυτών προκύπτει ότι, πέρα από την ανάλυση στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου, οι εταιρείες αυτές (καθώς και οι άλλες που ανήκουν στον όμιλο) δεν είναι παρά μια και η αυτή επιχείρηση από την άποψη των κοινοτικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
107. Θα μπορούσε κανείς να προσθέσει ότι, στην υποθετική περίπτωση (αρκετά απίθανη) που θα εθεωρείτο ότι η νέα εταιρεία «Ολυμπιακές Αερογραμμές» είναι ανεξάρτητη από την παλαιά «Ολυμπιακή Αεροπορία», τα νέα μέτρα φαίνονται επίσης σαφώς αδικαιολόγητα. Στο σημείο αυτό υπενθυμίζεται ότι, εξ ορισμού, μια «νέο-ιδρυόμενη επιχείρηση» δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ακόμα και εάν η αρχική χρηματοοικονομική της κατάσταση είναι αβέβαιη. Αυτό συμβαίνει ιδίως στην περίπτωση που η νέα επιχείρηση προέρχεται από την εκκαθάριση προϋπάρχουσας επιχείρησης, ή από την ανάληψη μόνο των στοιχείων του ενεργητικού της⁽⁵⁾.

(1) Απόφαση της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλική Δημοκρατία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (C-328/99 και C-399/00, δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στη Συλλογή Νομολογίας).

(2) Αποφάσεις C-328/99 και C-399/00 της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλική Δημοκρατία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, I-4035.

(3) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.

(4) Ανωτέρω αποφάσεις C-328/99 και C-399/00.

(5) Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2, παράγραφος 7.

108. Σε κάθε περίπτωση, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, η Επιτροπή στηρίζεται στην αρχή ότι όλες οι εταιρείες που ανήκαν στον όμιλο, συμπεριλαμβανομένης της νέας εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές», είναι μια και η αυτή επιχείρηση («Ολυμπιακή Αεροπορία») από την άποψη των κοινοτικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
109. Εξάλλου, οι ανωτέρω κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν τους αναγκαίους όρους για την έγκριση μιας ενίσχυσης, που είναι, μεταξύ άλλων, η αποκατάσταση της βιωσιμότητας, η αποφυγή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και η διατήρηση της ενίσχυσης στο ελάχιστο. Τέλος, οι ίδιες κατευθυντήριες γραμμές, καθώς και εκείνες που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών αναφέρουν ότι οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης πρέπει να χορηγούνται εφάπαξ («one time, last time»), προκειμένου να αποφευχθεί κάθε καταχρηστική στήριξη.
110. Το Ελληνικό Δημόσιο ανέλαβε, μετά από την απόφαση της Επιτροπής με την οποία διέταξε την Ελλάδα να ανακτήσει από την Ολυμπιακή Αεροπορία τις κηρυχθείσες ως ασυμβίβαστες ενισχύσεις, να προβεί σε νέα αναδιάρθρωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ενώ η τελευταία βρίσκεται σε απελπιστική οικονομική κατάσταση, αδυνατώντας να εξοφλήσει τα χρέη της και να επιστρέψει τις κηρυχθείσες ως ασυμβίβαστες ενισχύσεις. Η αναδιάρθρωση αυτή αποτελεί το προοίμιο μιας νέας προσπάθειας ιδιωτικοποίησης, η οποία έχει καταστεί επείγουσα δεδομένου ότι, όπως τονίζουν οι σύμβουλοι του Ελληνικού Δημοσίου, η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν μπορεί να επιβιώσει κατά τη χειμερινή περίοδο 2003-2004. Επιπλέον, αρχίζουν να διαγράφονται στον ορίζοντα τα οφέλη τα οποία θα μπορούσε να αποκομίσει ο εθνικός αερομεταφορέας από τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ωστόσο, η διαδικασία συγκεκριμενοποιείται (μεταξύ της 9ης Σεπτεμβρίου, ημερομηνίας έκδοσης του άρθρου 27 του νόμου 3185/2003 και της 12ης Δεκεμβρίου 2003, ημέρα δημιουργίας της εταιρείας Ολυμπιακές Αερογραμμές) κατά τη στιγμή κατά την οποία η Επιτροπή εντείνει τις ενέργειές της για να λάβει πληροφορίες σχετικά με τον υπό εξέλιξη μετασχηματισμό (διαταγή παροχής πληροφοριών της 8ης Σεπτεμβρίου) και προσέφυγε στο Δικαστήριο στις 3 Οκτωβρίου 2003 κατά του ελληνικού κράτους για μη εφαρμογή της απόφασης της 11ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία.
111. Όσον αφορά τις ρυθμίσεις που επελέγησαν για τη αναδιάρθρωση της εταιρείας, αυτές αφορούν, εκτός από τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων, που αναφέρονται στην παρούσα απόφαση, τη μεταβίβαση όλων των στοιχείων του ενεργητικού (αεροσκάφη, προσωπικό) των πτητικών κλάδων του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας προς μία από τις θυγατρικές του ομίλου, τις Μακεδονικές Αερογραμμές, η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές. Τονίζεται ότι η ίδια διαδικασία θα ακολουθηθεί και για τους κλάδους της συντήρησης και επίγειας εξυπηρέτησης. Αντίθετα, το σημαντικό παθητικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας παραμένει σε αυτήν. Η αξία της μεταβίβασης καθορίστηκε όντως από εξωτερικό σύμβουλο, με την επιφύλαξη της υπεραξίας ύψους 30 εκατομμυρίων ευρώ που αποτιμήθηκε από την ίδια τη Διοίκηση, πλην όμως σημειώθηκε απλώς από τον σύμβουλο. Παρόλα αυτά, τα στοιχεία του ενεργητικού που αφορούν τον πτητικό κλάδο μεταβιβάστηκαν σχεδόν εξ ολοκλήρου στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ενώ το παθητικό παραμένει στην παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία, με αποτέλεσμα να αφαιρείται από αυτήν κάθε ουσιαστικό στοιχείο και να αυξάνεται η αφερεγγυότητά της. Επιπλέον, το Ελληνικό Δημόσιο επιχειρεί να προσφύξει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, δεδομένου ότι απαγορεύει, μέσω της νομοθεσίας που εκδόθηκε προς το σκοπό αυτό (άρθρο 27 του νόμου 3185/2003), σε κάθε πιστωτή της Ολυμπιακής Αεροπορίας να στραφεί κατά των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Με τον τρόπο αυτό επιτρέπει την άσκηση της οικονομικής δραστηριότητας εις βάρος των ανταγωνιστών. Τέλος, αφήνοντας στην Ολυμπιακή Αεροπορία μόνο το τεράστιο παθητικό της χωρίς τα περιουσιακά της στοιχεία, το Ελληνικό Δημόσιο καθιστά σε πρώτη φάση αδύνατη για τον παλιό κρατικό αερομεταφορέα την επιστροφή των ασυμβίβαστων ενισχύσεων, ακόμα και εάν ο εν λόγω αερομεταφορέας ετίθετο υπό εκκαθάριση. Έτσι, οι ρυθμίσεις για τη δημιουργία των Ολυμπιακών Αερογραμμών φαίνεται να έχουν επιλεγεί με μοναδικό σκοπό την μη πραγματική εκτέλεση της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 και με τον τρόπο αυτό τη μη τήρηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.
112. Επιπλέον, το Ελληνικό Δημόσιο δεν υπέβαλε κανένα πραγματικό «σχέδιο αναδιάρθρωσης», περιορίστηκε απλώς στη μεταβίβαση τμήματος της δραστηριότητας σε υφιστάμενη θυγατρική και στην εξ αυτής δημιουργία ενός νέου φορέα. Στα υπόλοιπα προβλήματα της επιχείρησης δεν δόθηκε καμία λύση, με αποτέλεσμα να εξακολουθούν να υφίστανται το πλεονάζον προσωπικό και τα χρέη. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αμφιβάλει κατά πόσον είναι εξασφαλισμένη η βιωσιμότητα της εταιρείας. Παράλληλα, το Business Plan των Ολυμπιακών Αερογραμμών δεν φαίνεται να προσφέρει ουσιαστικές ανταγωνιστικές αντισταθμίσεις από πλευράς μείωσης μεταφορικής ικανότητας και δρομολογίων. Αντίθετα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταβιβάστηκαν απλώς στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, όπως συνέβη και με τα δικαιώματα κυκλοφορίας. Τέλος, δεδομένου ότι δεν υφίσταται σχέδιο αναδιάρθρωσης, δεν έχει γίνει καμία ποσοτική αποτίμηση της αναδιάρθρωσης αυτής και των πιθανών αντισταθμίσεων προς τους ανταγωνιστές, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί σχετικά με τον περιορισμένο χαρακτήρα της ενίσχυσης. Η Επιτροπή προβληματίζεται επίσης λόγω της μακράς διάρκειας που προβλέπεται να έχει η νέα αυτή διαδικασία αναδιάρθρωσης (4 ή 5 χρόνια).

113. Δεδομένων των κατευθυντήριων γραμμών για την αναδιάρθρωση, βρισκόμαστε άρα απέναντι στην ίδια επιχείρηση η οποία, μετά από την τρίτη αναδιάρθρωση από το 1994 εξακολουθεί να λαμβάνει νέες κρατικές ενισχύσεις από το 2002. Τα νέα αυτά μέτρα με τη μορφή μη εξόφλησης των φορολογικών χρεών, μη καταβολής του Σπατόσημου ύψους 26 001 473,33 ευρώ, χορήγησης προκαταβολής 130 312 450 ευρώ για τη χρηματοδότηση των δαπανών που οφείλονται στο μετασχηματισμό και την ιδιωτικοποίηση, τα οποία έχουν αδιαμφισβήτητο χαρακτήρα ενίσχυσης, δεν εξασφαλίζουν αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας, είναι αντίθετα προς το κοινό συμφέρον στο βαθμό που δεν προσφέρουν εγγυήσεις για την αποφυγή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων των όρων του ανταγωνισμού και δεν φαίνεται να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο επίπεδο. Τέλος, συνιστούν παράβαση της αρχής του «one time last time» δεδομένου ότι η εταιρεία ήδη επωφελήθηκε από κρατικές ενισχύσεις στο παρελθόν, το 1994 και 1998, και δεν έχει ακόμα παρέλθει περίοδος δέκα ετών από την ολοκλήρωση του τελευταίου σχεδίου αναδιάρθρωσης.
114. Όσον αφορά τη δημιουργία της νέας εταιρείας «Ολυμπιακές Αερογραμμές», η Επιτροπή εκτιμά ότι πρόκειται για νομική κατασκευή του εθνικού δικαίου με στόχο προφανώς την παράκαμψη της υποχρέωσης ανάκτησης των ενισχύσεων σύμφωνα με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2002. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, δεδομένης της συνέχειας μεταξύ της παλαιάς και της νέας Ολυμπιακής, η εντολή ανάκτησης που περιλαμβάνεται στην εν λόγω απόφαση υποχρεώνει τις ελληνικές αρχές να απαιτήσουν την ανάκτηση όχι μόνο από την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία (η οποία βρίσκεται πλέον χωρίς περιουσιακά στοιχεία) αλλά επίσης, σε περίπτωση ανάγκης, και από τη νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές (η οποία συνεχίζει να ασκεί την ίδια δραστηριότητα με τα ίδια περιουσιακά στοιχεία).
115. Η Επιτροπή τονίζει ήδη το στοιχείο αυτό της συνέχειας στο πλαίσιο της διαφοράς της με την Ελλάδα για μη εκτέλεση της απόφασης της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (υπόθεση C-415/03). Εκτιμά ότι το θέμα θα μπορούσε να εξεταστεί με τον καλύτερο τρόπο στο πλαίσιο της διαφοράς αυτής. Πλήν όμως, θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί εναλλακτικά ότι η δημιουργία του νέου φορέα αποτελεί καθαυτή νέα ενίσχυση στην επιχείρηση «Ολυμπιακή Αεροπορία» (δυνάμει συνεπώς να αποτελέσει μελλοντικά αντικείμενο άλλης εντολής ανάκτησης).
116. Εξάλλου, η Επιτροπή έχει ήδη διευκρινίσει ότι, κατά την εξέταση της συμβατότητας των νέων μέτρων, θα λάβει υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα που απορρέει από την απουσία ανάκτησης των ενισχύσεων βάσει της απόφασης της 11ης Δεκεμβρίου 2002.
117. Στα ανωτέρω προστίθεται και η διαδικασία ιδιωτικοποίησης η οποία, λόγω της φύσης της, φαίνεται επίσης να εμπεριέχει κρατικές ενισχύσεις υπέρ του αγοραστή.

3.4. Συμπέρασμα

118. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η Επιτροπή αμφιβάλλει για το κατά πόσον οι νέες αυτές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από το Δεκέμβριο 2002, καθώς και οι εικαζόμενες ενισχύσεις υπέρ του μελλοντικού αγοραστή των Ολυμπιακών Αερογραμμών, είναι δυνατό να πληρούν τις προϋποθέσεις παρέκκλισης που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 σημείο γ).

Λαμβανομένων υπόψη των όσων έχουν αναφερθεί ανωτέρω, η Επιτροπή καλεί την Ελλάδα, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει κάθε χρήσιμη πληροφορία για την εκτίμηση της ενίσχυσης, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσης. Καλεί τις αρχές σας να διαβιβάσουν άμεσα αντίγραφο της επιστολής αυτής στο δυνητικό δικαιούχο της ενίσχυσης.

Δια της παρούσης, η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τους ενδιαφερόμενους με δημοσίευση της παρούσας επιστολής και σύνοψης του περιεχομένου της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενημερώσει επίσης τους ενδιαφερομένους στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία ΕΟΧ με τη δημοσίευση ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας, καθώς και την εποπεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντάς της αντίγραφο της παρούσης. Όλα τα ανωτέρω ενδιαφερόμενα μέρη θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.

4. Κατάλληλα μέτρα

4.1. Διαδικασία

119. Κατά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης της 6ης Μαρτίου 2002 ⁽¹⁾, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι εξακολουθούσαν να υφίστανται διατάξεις παρέκκλισης υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο νόμο 96/1975.
120. Στις παρατηρήσεις της 12ης Απριλίου 2002 [TREN(2002) A/57066], η Ελλάδα αναγνώρισε την ύπαρξη ενός τέτοιου καθεστώτος παρέκκλισης και επισήμανε την πιθανή αποδοχή εκ μέρους της κατάλληλων μέτρων.

⁽¹⁾ EE C 98 της 23.4.2002, σ. 8.

121. Στην απόφαση της τής 11ης Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι επιφύλασσόταν της δυνατότητας να προτείνει τέτοιου είδους κατάλληλα μέτρα.
122. Με επιστολή της 29ης Σεπτεμβρίου 2003 (TREN A/30866, 30.9.2003), η Ελλάδα κοινοποίησε το νομοθετικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στη νέα αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

4.2. Περιγραφή του μέτρου

123. Η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ επωφελείτο ανέκαθεν από ένα νομοθετικό πλαίσιο παρεκκλίσεων σε σχέση με το κοινό δίκαιο, όπως διαπιστώθηκε στην απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002. Αυτό το αναγνωρίζουν οι ελληνικές αρχές, δεδομένου ότι επιμένουν, στην κοινοποίηση αυτή, ότι η νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές, αντίθετα, δεν θα μπορεί πλέον να τυγχάνει του ίδιου καθεστώτος εξαιρέσεων όπως συνέβαινε με την παλαιά Ολυμπιακή Αεροπορία.
124. Έτσι, ο νόμος 2190/1920 περί ανωνύμων εταιρειών θα εφαρμόζεται πλήρως στις Ολυμπιακές Αερογραμμές χωρίς καμία εξαίρεση. Το ίδιο ισχύει για το φορολογικό καθεστώς στο οποίο εφαρμόζεται πλήρως ο νόμος αριθ. 2238/1994 σχετικά με τη φορολογία των φυσικών και νομικών προσώπων, καθώς και για τη νομοθεσία σχετικά με το ασφαλιστικό καθεστώς. Αντίθετα, καταργείται ο νόμος 96/1975 και κάθε άλλη διάταξη η οποία επέτρεπε να παρασχεθεί ευνοϊκή μεταχείριση στην Ολυμπιακή Αεροπορία σε σχέση με τις άλλες ανώνυμες εταιρείες.
125. Οι ελληνικές αρχές διευκρινίζουν ότι το άρθρο 5 παράγραφος 1 του νόμου αυτού που επιτρέπει την απαλλαγή από κάθε φόρο καταργήθηκε όσον αφορά τα τέλη χαρτοσήμου από το άρθρο 4 παράγραφος 21 του νόμου 2459/1997. Το άρθρο 5 παράγραφος 3 του νόμου 96/1975 που επέτρεπε στην Ολυμπιακή Αεροπορία να εξακολουθεί να απολαύει όλων των απαλλαγών, ατελειών, διευκολύνσεων ή προνομίων καταργήθηκε από το άρθρο 4 παράγραφος 21 του νόμου 2459/1997 όσον αφορά τα τέλη χαρτοσήμου και από το άρθρο 5 παράγραφος 6 του νόμου 2459/1997 για την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας. Τέλος, το άρθρο 6 παράγραφος 1 του νόμου 96/1975 το οποίο επέτρεπε στην Ολυμπιακή Αεροπορία να συνομολογεί δάνεια στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό με κρατικές εγγυήσεις, καταργήθηκε από το άρθρο 1 ι) α) του νόμου 2271/1994.
126. Δεν είναι ωστόσο σαφές εάν ο νόμος 96/1975 καταργήθηκε στο σύνολό του ή μόνο τα άρθρα που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Πράγματι, κατά την έναρξη της επίσημης διαδικασίας εξέτασης της 6ης Μαρτίου 2002 ⁽¹⁾, η Επιτροπή είχε επισημάνει ορισμένα άρθρα του νόμου 96/1975 τα οποία παρέκκλιναν από το δίκαιο που εφαρμόζεται στις ανώνυμες εταιρείες ⁽²⁾. Επρόκειτο για μια σημαντική διαφορά μεταξύ μιας επιχείρησης όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία και κάθε άλλης ανώνυμης εταιρείας ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου.
127. Η διαπίστωση αυτή σχετικά με την ύπαρξη στο νόμο 96/1975 διατάξεων παρέκκλισης δεν αμφισβητήθηκε από την Ελλάδα, η οποία τόνισε στην απάντησή της τής 12ης Απριλίου 2002 ότι εάν η Επιτροπή εξακολουθούσε να θεωρεί ότι ο νόμος αυτός ήταν ασυμβίβαστος με την κοινοτική νομοθεσία, έπρεπε αυτή να προτείνει τα αναγκαία μέτρα για την τροποποίησή του, δεδομένου ότι ο νόμος 96/75 είναι προγενέστερος της προσχώρησης της Ελλάδας στην Κοινότητα.

⁽¹⁾ ΕΕ C 98 της 23.4.2002, σ. 8.

⁽²⁾ Έτσι, στο άρθρο 3 παράγραφος 4 του νόμου ορίζει ότι όλες οι συμβατικές υποχρεώσεις που συνομολογούνται από την Ολυμπιακή Αεροπορία για τη μεταβίβαση οιοδήποτε στοιχείου του ενεργητικού, ακινήτων ή λοιπών περιουσιακών στοιχείων, και ιδίως αεροσκαφών, κινητήρων, ελικοπτέρων, κ.λπ., καθώς και κάθε άλλη δικαιοπραξία απαλλάσσονται από κάθε συμβολαιογραφικό τέλος ή δικαίωμα μεταγραφής. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 του νόμου προβλέπει ότι με πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου δύναται να αποφασίζεται, κατά παρέκκλιση από την κείμενη ελληνική νομοθεσία, η μεταβίβαση των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας στην Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης (ΕΤΒΑ). Το άρθρο 4 παράγραφος 3 του νόμου προβλέπει ότι, σε κάθε περίπτωση, η Ολυμπιακή Αεροπορία τελεί υπό τον έλεγχο και την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διατάξης είναι εξαιρετικά ευρύ και καλύπτει κάθε δραστηριότητα ή διαχειριστική πτυχή της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 του νόμου, απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους ή δικαιώματος όλες οι δικαιοπραξίες για τη μεταβίβαση οιοσδήποτε στοιχείου του ενεργητικού ή κάθε άλλου περιουσιακού στοιχείου που ανήκει στην Ολυμπιακή Αεροπορία σε οποιοδήποτε φορέα ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 του νόμου ορίζει ότι „η στο προσωπικό της Ολυμπιακής Αεροπορίας το εργαζόμενο στα αεροδρόμια καταβολή εις χρήμα του αντιτίμου της παρεχόμενης τροφής (συσσιτίου) δεν αποτελεί μέρος των αποδοχών αυτού, ούτε υπόκειται εις κρατήσεις υπέρ ΙΚΑ και λοιπών ασφαλιστικών οργανισμών ”.

4.3. Αξιολόγηση του μέτρου βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ

128. Οι ελληνικές αρχές αναγνωρίζουν ότι ο νόμος 96/1975 επέτρεψε στην Ολυμπιακή Αεροπορία να επωφεληθεί από ένα ευνοϊκό νομοθετικό πλαίσιο παρεκκλίσεων το οποίο της παρείχε πλεονεκτήματα σε σχέση με τις ανώνυμες εταιρείες του κοινού δικαίου. Μολονότι οι ελληνικές αρχές δηλώνουν ότι ο νόμος αυτός δεν θα εφαρμοστεί στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, δεν είναι σαφές κατά πόσον ο νόμος αυτός καταργήθηκε στο σύνολό του, και κυρίως εάν το άρθρο 3 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 4 και το άρθρο 6 παράγραφος 2 εξακολουθούν να εφαρμόζονται και κατά συνέπεια να παρέχουν πλεονέκτημα για την Ολυμπιακή Αεροπορία στο σύνολό της.
129. Το άρθρο 87 παράγραφος 1 προϋποθέτει ότι για να μπορεί να χαρακτηριστεί κάποιο μέτρο ως κρατική ενίσχυση θα πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις» ή «ορισμένους κλάδους της παραγωγής». Ο ειδικός ή επιλεκτικός χαρακτήρας ενός μέτρου συνιστά συνεπώς ένα από τα χαρακτηριστικά της έννοιας της κρατικής ενίσχυσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η επίμαχη νομοθεσία δεν προορίζεται να ευνοήσει παρά μόνο τον όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
130. Το νομοθετικό πλαίσιο παρεκκλίσεων θεσπίστηκε από το ελληνικό κράτος και μειώνει τα έξοδα τα οποία βαρύνουν κανονικά τον προϋπολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
131. Το επίμαχο καθεστώς παρεκκλίσεων επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι αφορά μία εταιρεία, η μεταφορική δραστηριότητα της οποίας επηρεάζει άμεσα τις συναλλαγές στον εν λόγω τομέα με την εκμετάλλευση διεθνών αεροπορικών γραμμών και καλύπτει το σύνολο της κοινής αγοράς. Επιπλέον, νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της αγοράς αυτής εφόσον απευθύνεται σε μία μόνον επιχείρηση η οποία ανταγωνίζεται τις άλλες κοινοτικές αεροπορικές επιχειρήσεις στο ευρωπαϊκό της δίκτυο, ιδιαίτερα από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών, την 1η Ιανουαρίου 1993 (!).
132. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η χορήγηση από τις ελληνικές αρχές ευεργετημάτων προς όφελος της Ολυμπιακής Αεροπορίας συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ.

4.4. Υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ

133. Η ελληνική κυβέρνηση αναγνώρισε ότι ο νόμος 96/1975 επέτρεψε στην Ολυμπιακή Αεροπορία να επωφεληθεί από ένα ευνοϊκό νομοθετικό πλαίσιο παρεκκλίσεων σε σχέση με τις λοιπές ανώνυμες εταιρείες. Το πλαίσιο αυτό αντιπροσωπεύει υφιστάμενη ενίσχυση επειδή παραχωρήθηκε πριν από την προσχώρηση της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες (1η Ιανουαρίου 1981).

4.5. Συμβατότητα του μέτρου

134. Στην εξεταζόμενη περίπτωση δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3, δεδομένου ότι ο νόμος 96/1975 δεν επιδιώκει κανέναν από τους αναφερόμενους στα εν λόγω σημεία του άρθρου αυτού στόχους.
135. Σύμφωνα με την ανωτέρω ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 3 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 4 και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του νόμου 96/1975 δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

4.6. Σύσταση λήψης κατάλληλων μέτρων

136. Η Επιτροπή συνιστά στην Ελλάδα τη θέσπιση των ακόλουθων κατάλληλων μέτρων κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, άρθρο 18:

Το άρθρο 3 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 2, το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 4 παράγραφος 4 και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του νόμου 96/1975 καταργούνται το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2004.

(!) Κανονισμοί (ΕΟΚ) 2407/92, 2408/92 και 2409/92 που δημοσιεύθηκαν στην ΕΕ L 240 της 24.8.1992.

137. Οι ελληνικές αρχές καλούνται να ενημερώσουν εγγράφως την Επιτροπή ότι αποδέχονται, κατά την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, άνευ όρων και αμφισβητήσεων την παρούσα σύσταση κατάλληλων μέτρων στο σύνολό της, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της σύστασης αυτής. Εάν δεν αποδεχθούν τα προτεινόμενα μέτρα (ή ορισμένα στοιχεία τους) εντός της προθεσμίας αυτής, η Επιτροπή θα δύναται να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

Στην περίπτωση κατά την οποία η παρούσα επιστολή περιλαμβάνει εμπιστευτικά στοιχεία τα οποία δεν πρέπει να δημοσιευθούν, καλείστε να ενημερώσετε σχετικά την Επιτροπή, εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει δεόντως αιτιολογημένη αίτηση προς το σκοπό αυτό εντός της καθορισθείσας προθεσμίας, θα θεωρήσει ότι συμφωνείτε με τη δημοσίευση ολοκλήρου του κειμένου της επιστολής. Η αίτηση αυτή και οι ζητούμενες ανωτέρω πληροφορίες εκ μέρους της Επιτροπής θα πρέπει να αποσταλούν με συστημένη επιστολή ή με τηλεομοιοτυπία στη διεύθυνση:”
