

V

(Vélemények)

A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

BIZOTTSÁG

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – GÖRÖGORSZÁG

Állami támogatás C 61/07 (ex NN 71/07) – Állami támogatás az Olympic Airways Services/Olympic Airlines-nak

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 50/07)

A Bizottság 2007. december 19-i levelében, amelynek eredeti nyelvű másolata ezen összefoglaló után található, értesítette Görögországot, hogy a fent említett támogatással kapcsolatosan az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján eljárás megindításáról határozott.

Az érdekelt felek észrevételeiket ezen összefoglaló és az azt követő levél közzététele után egy hónapon belül nyújthatják be az alábbi címre:

Európai Bizottság
Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság
A. Igazgatóság – Általános ügyek
DM 28, 6/109
B-1049 Brüsszel
Fax: (32-2) 296 41 04

Ezeket az észrevételeket közlik Görögországgal. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik személyes adataik bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

Az eset számos olyan pénzügyi mozgást és transzfert érint, amelyek az Olympic Airways Services SA és az Olympic Airlines SA finanszírozásával és működésével kapcsolatban állami támogatás gyanúját vetik fel.

– **Potenciális állami támogatás az Olympic Airways Services SA-nak a tartózkodások megfizetése alól való felmentés révén:** Elképzelhető, hogy a Görög Köztársaság jogszabályellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott ennek a társaságnak, azáltal, hogy az Olympic Airways számára a 2004. decembere óta az adó- és (társadalombiztosítási) járuléktartozásokra folyamatosan felmentést adott.

– **Potenciális állami támogatás az Olympic Airways Services SA-nak választott bíróságok által megítélt juttatások révén:** Elképzelhető, hogy a Görög Köztársaság jogszabályellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott az Olympic Airways Services-nek, választott bíróságok határozataival odaitélt kifizetések kapcsán. Ezek a határozatok a társaságnak az állam ellen benyújtott számos kártérítési keresete eredményeként születtek.

– **Potenciális állami támogatás az Olympic Airlines SA-nak:** Elképzelhető, hogy a Görög Köztársaság jogszabályellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott 2005. májusa óta ennek az eladósodott, állami vállalatnak azáltal, hogy a légi járművek lízingösszegeinek egy részét átvállalta és tartozásait (beleértve az adót és társadalombiztosítási járulékokat) nem hajtotta be.

– **Potenciális állami támogatás az Olympic Airways Services SA-nak és a Olympic Airlines-nek különleges, hitelezőkkel szembeni védelem révén:** Ez azt jelenti, hogy semmilyen magánhitelező semmilyen jogi lépést, egyéni vagy kollektív végrehajtói intézkedést (beleértve a megelőző vagy a jogsértés megszüntetésére irányuló intézkedést) nem tehet ezen társaságok ellen sem Görögországban, sem külföldön. Ilyen jogi védelemben nem részesül más jogi személy Görögországban, ez kifejezetten ezekre a társaságokra jellemző.

AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

A gyanított állami támogatás abban áll, hogy az állam az Olympic Airways Services-t 2004. decembere óta felmentette az adó és társadalombiztosítási tartozásaival kapcsolatos fizetési kötelezettsége alól, ami állami forrásokból egy versenyhelyzetben lévő társaságnak nyújtott támogatás, és mint ilyen, állami támogatásnak minősül.

Az előző esethez hasonlóan, az is állami forrásokat érint, hogy a légitársaság a légi járművek után gyaníthatóan csökkentett mértékű lízingösszegeket fizetett, és hogy az Olympic Airlines tartozásait (beleértve az adót és társadalombiztosítási járulékokat) 2005. májusa óta nem hajtotta be az állam, így ez is állami támogatásnak minősül.

A mindkét társaságnak nyújtott különleges, hitelezőkkel szembeni védelem hasonló a csődvédelemhez. Ebben a vonatkozásban bevett joggyakorlat⁽¹⁾, hogy azokban az esetekben, amikor egy tagállam a fizetéseképtelenségre vonatkozó rendes jogtól eltérő rendszert vezet be egy társaság javára, akkor ezt a rendszert állami támogatásként kell értelmezni, ha meg lehet állapítani, hogy a társaság olyan körülmények között folytathatja a tevékenységét, amelyek között nem folytathatta volna, ha a fizetéseképtelenségre vonatkozó rendes jogot alkalmazták volna rá, vagy ha az állam további előnyöket nyújtott neki. Úgy tűnik, ebben az esetben ez történt.

A választott bíróságok által megítélt juttatásokkal kapcsolatban a Bizottság a vizsgálat jelenlegi fázisában és a rendelkezésére álló információk alapján nem tudja eldönteni, hogy a választott bíróságok által meghatározott összegek valóban az Olympic Airways Services által elszenvedett károk jogos ellentételezései-e, nem túlzottak-e ezek az ellentételezések, és mint ilyen nem minősülnek-e állami támogatásnak.

A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

Az Olympic Airways-nek a tartozások (beleértve az adó és társadalombiztosítási járulékok) megfizetése alól történő felmentés, a különleges, hitelezőkkel szembeni védelem, és a választott bírósági határozatok által kiszabott juttatások révén feltételezhetően nyújtott állami finanszírozással kapcsolatban a Bizottság erősen kétli, hogy ezek közül bármelyiket a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani, hiszen az állami támogatásokra vonatkozó általános tilalom egy kivétele sem érvényesül.

Az Olympic Airlines-nak a tartozások (beleértve az adó és társadalombiztosítási járulékok) megfizetése alól történő felmentés, a légi járművek csökkentett mértékű lízingösszegei és a különleges, hitelezőkkel szembeni védelem révén feltételezhetően nyújtott állami finanszírozással kapcsolatban a Bizottság erősen kétli, hogy ezek közül bármelyiket a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehetne nyilvánítani, hiszen az állami támogatásokra vonatkozó általános tilalom egy kivétele sem érvényesül.

A 659/1999/EK tanácsi rendelet 14. cikkével összhangban valamennyi jogellenes támogatás visszakövetelhető a kedvezményezettől.

A LEVÉL SZÖVEGE

„1. Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Ελλάδα ότι, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, τη λειτουργία και τη χρηματοδότησή τους, αποφάσισε να κινηθεί τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

2. Σε συνέχεια της έκδοσης, στις 14 Σεπτεμβρίου 2005 της απόφασης 2005/2706/ΕΚ⁽²⁾ (εφεξής “η απόφαση του 2005”), αναφορικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελληνική Δημοκρατία στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή απηύθυνε στις ελληνικές αρχές επιστολές με ημερομηνίες 15 Σεπτεμβρίου 2005⁽³⁾, 23 Δεκεμβρίου 2005⁽⁴⁾, 25 Αυγούστου 2006⁽⁵⁾ και Ιουλίου 2007⁽⁶⁾.
3. Οι ελληνικές αρχές απήντησαν με επιστολές και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο στις 16 Νοεμβρίου 2005⁽⁷⁾, 30 Ιανουαρίου 2006⁽⁸⁾, 30 Μαρτίου 2006, 30 Οκτωβρίου 2006, 18 Ιανουαρίου 2007, 29 Ιανουαρίου 2007, 26 Οκτωβρίου 2007 και 21 Νοεμβρίου 2007⁽⁹⁾.
4. Η Επιτροπή έλαβε επίσης καταγγελίες σχετικά με κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, από την Aegean Airlines με επιστολές της 25ης Ιανουαρίου 2006, 14ης Μαρτίου 2006, 11ης Μαΐου 2006, 4ης Οκτωβρίου 2006, και 23ης Μαρτίου 2007 καθώς και από τη Ryanair με επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 2006.
5. Έλαβαν χώρα πολλές ανταλλαγές απόψεων και επαφές για το θέμα αυτό μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ελληνικών αρχών με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, τηλέφωνο και συναντήσεις.

⁽²⁾ Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

⁽³⁾ SG Greffe (2005) D/205062.

⁽⁴⁾ D(2005) 128864.

⁽⁵⁾ D(2006) 217009.

⁽⁶⁾ D(2007) 313288.

⁽⁷⁾ Πρωτοκολλήθηκε στις 17 Νοεμβρίου 2005 με στοιχεία αναφοράς DG TREN A/29318.

⁽⁸⁾ Πρωτοκολλήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου 2006 με στοιχεία αναφοράς DG TREN A/12834.

⁽⁹⁾ Πρωτοκολλήθηκε στις 7 Δεκεμβρίου 2007 με στοιχεία αναφοράς DG TREN A/49978.

⁽¹⁾ C-295/97, Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA kontra International Factors Italia SpA (Italia).

2. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. Οι εμπλεκόμενες εταιρείες

6. Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ⁽¹⁰⁾ είναι η τρέχουσα επωνυμία της εταιρείας η οποία ήταν γνωστή προηγουμένως ως Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ. Δεν εκμεταλλεύεται κανένα αεροσκάφος και ασχολείται κυρίως με την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροσκαφών/παροχής μηχανολογικών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος.
7. Η Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ άρχισε τη λειτουργία της το Δεκέμβριο του 2003 και δημιουργήθηκε από τους πτητικούς κλάδους της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εκτελεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια εντός της Ελλάδας, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και διηπειρωτικές πτήσεις. Ανήκει κατά 100 % στο Δημόσιο.

2.2. Σύνοψη των στοιχείων της κρατικής ενίσχυσης που αξιολογούνται στην παρούσα απόφαση

8. Η υπόθεση αφορά χρηματοοικονομικές ροές και μεταβιβάσεις οι οποίες έδωσαν ζήτημα κρατικής ενίσχυσης σε σχέση με τη χρηματοδότηση και τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και των Ολυμπιακών Αερογραμμών ΑΕ.

– **Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ μέσω της ανοχής στην εξόφληση χρεών:** Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση στην εταιρεία αυτή μέσω της συνεχιζόμενης ανοχής προς την Ολυμπιακή Αεροπορία σε σχέση με τις φορολογικές της υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης από τον Δεκέμβριο 2004⁽¹¹⁾.

– **Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ μέσω ποσών που της επιδικάσε το Διαιτητικό Δικαστήριο:** Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες σε σχέση με πληρωμές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο ορισμένων αποφάσεων του διαιτητικού δικαστηρίου. Οι αποφάσεις αυτές απορρέουν από αγωγές της εν λόγω εταιρείας κατά του Δημοσίου.

⁽¹⁰⁾ Η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ μετονομάστηκε επίσημα σε Ολυμπιακές Αερογραμμές — Υπηρεσίες ΑΕ. Τροποποίηση του καταστατικού της εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ δημοσιεύθηκε στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως αριθ. 1485/19.2.2004, Τεύχος ΑΕ, στις 19 Φεβρουαρίου 2004. Η τροποποίηση αφορούσε τη διάταξη του άρθρου 1 (επωνυμία — διάρκεια), βάσει της οποίας η εταιρεία μετονομάστηκε σε “Ολυμπιακές Αερογραμμές Υπηρεσίες ΑΕ” και η διάρκεια της καθορίστηκε σε 46 έτη και συγκεκριμένα μέχρι και τις 31.12.2049. Η τροποποίηση αφορούσε επίσης τη διάταξη του άρθρου 2 (σκοπός). Κύριος σκοπός της εταιρείας είναι η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών, η αντιπροσώπευση και πρακτορεία αερομεταφορών κλπ. Στο εξής, στην παρούσα απόφαση οι όροι “Ολυμπιακή Αεροπορία” δηλώνουν τόσο την “Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ” μέχρι τον Φεβρουάριο 2004 όσο και την “Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ” μετά την ημερομηνία αυτή.

⁽¹¹⁾ Στην απόφαση του 2005 έχουν ληφθεί υπόψη μόνο οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία έως και τον Δεκέμβριο 2004.

– **Πιθανή κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ:** Η Ελληνική Δημοκρατία ενδέχεται να έχει χορηγήσει παράνομη και μη συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση μέσω μισθώσεων αεροσκαφών και μη εκτέλεσης των οφειλών της (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης) μέχρι τον Μάιο του 2005⁽¹²⁾.

– **Πιθανή κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω της παροχής ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών τους:** τούτο σημαίνει ότι δεν επιτρέπονται οι διαδικασίες και η λήψη μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης, (συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών μέτρων καθώς και των διαταγών), εντός ή εκτός της χώρας, σε βάρος των εταιρειών αυτών από οποιοδήποτε ιδιώτη πιστωτή. Η νομική αυτή προστασία δεν παρέχεται σε καμία άλλη οντότητα στην Ελλάδα και αφορά αποκλειστικά τις εν λόγω εταιρείες. Αν οποιαδήποτε άλλη εταιρεία είχε αναζητήσει ανάλογη προστασία έναντι των πιστωτών της, στην Ελλάδα, θα όφειλε να κηρύξει πτώχευση.

2.3. Προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία/Ολυμπιακές Αερογραμμές και συναφείς οντότητες

Η απόφαση του 1994

9. Στις 7 Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/696/ΕΚ⁽¹³⁾ (εφεξής “η απόφαση του 1994”), σχετικά με ενισχύσεις που χορηγήθηκαν ή επρόκειτο να χορηγηθούν στην Ολυμπιακή Αεροπορία από το Ελληνικό Δημόσιο και οι οποίες συνίσταντο στη χορήγηση εγγυήσεων για δάνεια που είχε συνάψει μέχρι τότε η εταιρεία, στη χορήγηση νέων εγγυήσεων δανείου, ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, για δάνεια τα οποία επρόκειτο να συναφθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών, σε μείωση του χρέους της εταιρείας, ύψους 427 δισεκατ. δραχμών (1,25 εκατ. EUR) μέσω διαγραφής χρεών εγγυημένων από το Δημόσιο, σε κεφαλαιοποίηση οφειλών της εταιρείας προς δημόσιους οργανισμούς, ύψους 64 δισεκατ. δραχμών (232 εκατ. EUR) και σε εισφορά κεφαλαίου 54 δισεκατομμυρίων δραχμών (158 εκατ. EUR). Τα τέσσερα τελευταία από τα ανωτέρω πέντε μέτρα ενίσχυσης αποτελούσαν μέρος σχεδίου αναδιάρθρωσης που είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Οι ενισχύσεις κηρύχθηκαν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα θα τηρούσε σειρά δεσμεύσεων οι οποίες απαριθμούνται στην εν λόγω απόφαση.

Η απόφαση του 1998

10. Ωστόσο, επειδή δεν τηρήθηκαν αρκετοί από τους όρους που τέθηκαν στην απόφαση του 1994, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 30 Απριλίου 1996⁽¹⁴⁾, να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης καθώς και διαδικασίες για τις νέες και μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις για τις οποίες έλαβε γνώση.

⁽¹²⁾ Στην απόφαση του 2005 έχουν ληφθεί υπόψη μόνο οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές έως και τον Μάιο 2005.

⁽¹³⁾ ΕΕ L 273 της 25.10.1994, σ. 22.

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 176 της 19.6.1996, σ. 5.

11. Στις 14 Αυγούστου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1999/332/ΕΚ⁽¹⁵⁾ (εφεξής “η απόφαση του 1998”), σύμφωνα με την οποία η συγκεκριμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε ή επρόκειτο να χορηγηθεί από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία στο πλαίσιο σχεδίου αναδιάρθρωσης για την περίοδο 1998-2002 κρίθηκε συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Πιο συγκεκριμένα, οι κρατικές εγγυήσεις δανείων, συνολικού ύψους 378 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ για την αγορά αεροσκαφών μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για δάνεια που επρόκειτο να συναφθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000. Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου ύψους 54 δισεκατ. δραχμών, μειώθηκε σε 40,8 δισεκατ. δραχμές, ώστε να ληφθούν υπόψη οι νέες, μη συμβιβάσιμες ενισχύσεις που είχε καταβάλει η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η ενίσχυση εγκρίθηκε και πάλι υπό την προϋπόθεση τήρησης ορισμένων όρων.

Η απόφαση του 2000

12. Τον Ιούλιο 2000, η Ελλάδα γνωστοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει την εναπομένουσα ενίσχυση που είχε εγκριθεί με την απόφαση του 1998 για εγγυήσεις δανείων που επρόκειτο να συναφθούν μέχρι το τέλος του 2000, με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών και την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων ενόψει της μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (εφεξής ΔΑΑ) στα Σπάτα. Με επιστολή της 10ης Νοεμβρίου 2000 [SG(2000) D/108307], η Επιτροπή ενημέρωσε τις ελληνικές αρχές σχετικά με την απόφασή της να τροποποιήσει μέρος της απόφασης του 1998 σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης που αφορά τις εγγυήσεις δανείων. Οι εν λόγω εγγυήσεις δανείων μπορούσαν να εγκριθούν μέχρι τις 31 Μαρτίου 2001. Για τον σκοπό αυτό, τον Φεβρουάριο 2001 η Ολυμπιακή Αεροπορία συνήψε δάνειο ύψους 62 δισεκατ. δραχμών (182 εκατ. EUR) από την τράπεζα ABN-AMRO.

Η απόφαση του 2002

13. Στις 6 Μαρτίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει εκ νέου την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης⁽¹⁶⁾ σχετικά την ενίσχυση που χορήγησε το Ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την καταχρηστική εφαρμογή των ενισχύσεων που είχαν εγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής του 1994 και του 1998, τη μη εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας, καθώς και σχετικά με νέα παράνομη κρατική ενίσχυση.

14. Στις 9 Αυγούστου 2002, η Επιτροπή απέστειλε στις ελληνικές αρχές διαταγή παροχής των πληροφοριών που είχαν ήδη ζητηθεί προηγουμένως. Ειδικότερα, ζητήθηκε από τις ελληνικές αρχές να διαβιβάσουν λογαριασμούς και αριθμητικά στοιχεία που σχετίζονται με την πληρωμή λειτουργικών δαπανών από το Ελληνικό Δημόσιο. Οι απαντήσεις που δόθηκαν από την Ελλάδα ήταν ανεπαρκείς.

15. Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή εξέδωσε την τελική αρνητική απόφαση 2003/372/ΕΚ⁽¹⁷⁾ (εφεξής “η απόφαση του 2002”) σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η ενίσχυση που είχε προηγουμένως χορηγηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και εγκρίθηκε από την Επιτροπή ήταν ασυμβίβαστη με τη συνθήκη λόγω μη συμμόρφωσης με τους σχετικούς

όρους της απόφασης του 1998, και ιδίως λόγω μη ορθής εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει νέα ενίσχυση η οποία ήταν παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, στο βαθμό που το Ελληνικό Δημόσιο είχε ανεχθεί τη μη πληρωμή ή την ετεροχρονισμένη καταβολή ορισμένων εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, φόρων προστιθέμενης αξίας σε καύσιμα και ανταλλακτικά, μισθωμάτων που οφειλονταν σε αεροδρόμια, αερολιμενικών τελών και φόρου επιβαλλόμενου σε επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από ελληνικούς αερολιμένες, γνωστού με την ονομασία “σπατόσημο”.

16. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η Ελλάδα όφειλε να λάβει, χωρίς καθυστέρηση, όλα τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, για να ανακτήσει από την αποδέκτρια εταιρεία την κρατική ενίσχυση ύψους 14 δισεκατ. δρχ. (41 εκατ. EUR) που αναφέρεται στο άρθρο 1 της απόφασης, καθώς και τη νέα ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 2 της απόφασης.

17. Στις 24 Φεβρουαρίου 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφυγε ενώπιον του Πρωτοδικείου κατά της αποφάσεως της Επιτροπής (υπόθεση T-68/03). Η Ολυμπιακή Αεροπορία ζήτησε από το Πρωτοδικείο να επανεξετάσει την εγκυρότητα της εν λόγω απόφασης τόσο ως προς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης όσο και ως προς τη νέα, μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση.

18. Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν είχε προβεί σε καμία ανάκτηση ενισχύσεων, η Επιτροπή υποχρεώθηκε να προσφύγει, στις 3 Οκτωβρίου 2003, στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω μη εκτέλεσης της απόφασης του 2002 (υπόθεση C-415/03).

19. Στις 12 Μαΐου 2005, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση C-415/03⁽¹⁸⁾. Το Δικαστήριο (δύετορο τμήμα) απεφάνθη ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της επειδή δεν έλαβε εντός της ταχθείσας προθεσμίας όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση των ενισχύσεων που κρίθηκαν παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, με εξαίρεση τα ποσά που συνδέονταν με τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

20. Δεδομένης της μη ανάκτησης της ενίσχυσης που κηρύχθηκε ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά με την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να λάβει μέτρα βάσει του άρθρου 228 της συνθήκης ΕΚ για μη εκτέλεση της απόφασης του Δικαστηρίου (C-369/07).

21. Στις 12 Σεπτεμβρίου 2007, το Πρωτοδικείο εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση T-68/03⁽¹⁹⁾. Με την απόφαση αυτή, το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε σε μεγάλο βαθμό την απόφαση του 2002 όσον αφορά την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Το Πρωτοδικείο απέρριψε το σύνολο των ισχυρισμών της Ολυμπιακής Αεροπορίας σχετικά με τον υποτιθέμενο εσφαλμένο χαρακτήρα της απόφασης του 2002. Σχετικά με τη νέα, μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση, το Πρωτοδικείο ακύρωσε ένα μέρος της απόφασης της Επιτροπής αλλά μόνο όσον αφορά τη διαιωνιζόμενη μη καταβολή των οφειλόμενων αερολιμενικών τελών στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και του ΦΠΑ επί των καυσίμων καθώς και τη μη καταβολή του ΦΠΑ επί των ανταλλακτικών από την Ολυμπιακή Αεροπορία, θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

⁽¹⁵⁾ EE L 128 της 21.5.1999, σ. 1.

⁽¹⁶⁾ EE C 98 της 23.4.2002, σ. 8.

⁽¹⁷⁾ EE L 132 της 28.5.2003, σ. 1.

⁽¹⁸⁾ C-415/03 Επιτροπή κατά Ελλάδας.

⁽¹⁹⁾ T-68/03, Ολυμπιακή Αεροπορία Υψηλές κατά Επιτροπής.

Η απόφαση του 2005

22. Στις 8 Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση διαταγής παροχής πληροφοριών [C(2002) 3266], η οποία κοινοποιήθηκε στις ελληνικές αρχές στις 9 Σεπτεμβρίου 2003, ζητώντας τους να διαβιβάσουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την εξέταση του συμβιβασμού των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας με το άρθρο 87 της συνθήκης.
23. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003, τέθηκε σε λειτουργία η νέα εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές, απαρτιζόμενη σε μεγάλο βαθμό από τους πτητικούς κλάδους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, μολοντί η Επιτροπή δεν είχε ολοκληρώσει την εξέταση της συμβατότητας των μέτρων αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας με το άρθρο 87 της συνθήκης.
24. Στις 16 Μαρτίου 2004, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία έρευνας σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία ⁽²⁰⁾.
25. Με την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από το 2003. Η εν λόγω εταιρεία είχε παρουσιάσει σημαντικές ζημιές και, έχοντας εξαντλήσει τις κανονικές πηγές χρηματοδότησης της, για να μπορέσει να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες της σε ρευστότητα, προσέφυγε σε διάφορα τεχνάσματα, τα κυριότερα των οποίων ήταν οι βραχυπρόθεσμες τραπεζικές πιστώσεις, αλλά κυρίως η σημαντική αύξηση των οφειλών της έναντι του Δημοσίου και των δημόσιων οργανισμών.
26. Η Επιτροπή επισήμανε ότι το Ελληνικό Κοινοβούλιο είχε ψηφίσει τον νόμο 3185/2003 για την τροποποίηση του νόμου 2668/1998 ⁽²¹⁾, το άρθρο 27 του οποίου προβλέπει την απόσχιση των πτητικών κλάδων των θυγατρικών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δηλαδή της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών, και τη συγκέντρωσή τους σε ένα ενιαίο φορέα προς συγχώνευση ή απορρόφηση από υφιστάμενη θυγατρική του ομίλου, στη συγκεκριμένη περίπτωση τις Μακεδονικές Αερογραμμές, οι οποίες μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές.
27. Τον Δεκέμβριο 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία έπαυσε να ασκεί αεροπορικές δραστηριότητες, μετονομάστηκε σε Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, και εξακολούθει να παρέχει υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, συντήρησης και εκπαίδευσης. Μια νέα εταιρεία, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, δημιουργήθηκε με σκοπό να παραλάβει μόνο τα στοιχεία του ενεργητικού των πτητικών κλάδων (αεροσκάφη, επιχορηγήσεις στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χρονοθυρίδες (slots) και προσωπικό) του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αφήνοντας το σημαντικό παθητικό στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

28. Στις 14 Σεπτεμβρίου 2005, η Επιτροπή εξέδωσε τελική αρνητική απόφαση 2005/2706/ΕΚ ⁽²²⁾ σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.
29. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει νέα παράνομη κρατική ενίσχυση που δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά λόγω των εξής:
- Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία όσον αφορά τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, ύψους 354 εκατ. EUR περίπου, μεταξύ Δεκεμβρίου 2002 και Δεκεμβρίου 2004, καθώς και η χορήγηση ορισμένων ποσών και πρόσθετων πληρωμών.
 - Η Ελλάδα χορήγησε παράνομη και ασυμβίβαστη με τη συνθήκη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία, το ποσό της οποίας ανέρχεται στο ποσό κατά το οποίο υπερεκτιμήθηκε η αξία των στοιχείων ενεργητικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά το χρόνο συστάσεώς τους. Το ύψος του ποσού αυτού εκτιμήθηκε προσωρινά από την Επιτροπή σε περίπου 91,5 εκατ. EUR.
 - Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει κρατική ενίσχυση, το ύψος της οποίας εκτιμήθηκε προσωρινά από την Επιτροπή σε 39,5 εκατ. EUR, μέσω υπεκμισθώσεων αεροσκαφών με έκπτωση.
30. Η απόφαση του 2005 διαβιβάστηκε στις ελληνικές αρχές με επιστολή της 15ης Σεπτεμβρίου 2005 ⁽²³⁾. Η Ελληνική Δημοκρατία ⁽²⁴⁾, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ⁽²⁵⁾ και η Ολυμπιακή Αεροπορία ⁽²⁶⁾ άσκησαν έφεση κατά της απόφασης της Επιτροπής. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία υπέβαλαν αίτηση αναστολής της εκτέλεσης της απόφασης ⁽²⁷⁾.

2.4. Αλληλογραφία και επαφές με την Ελληνική Δημοκρατία από τον Σεπτέμβριο 2005

31. Με επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2005 ⁽²⁸⁾, οι ελληνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με ορισμένα μέτρα που είχαν λάβει ώστε να συμμορφωθούν με την απόφαση του 2005. Ωστόσο, στην επιστολή αυτή, η Ελληνική Δημοκρατία αμφισβήτησε επίσης την ουσία της απόφασης. Σε επιστολή που απέστειλε στην Ελλάδα στις 23 Δεκεμβρίου 2005 ⁽²⁹⁾, η Επιτροπή ανέφερε ότι η απάντηση που είχαν δώσει οι ελληνικές αρχές δεν της επέτρεπε να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η Ελλάδα είχε ήδη προβεί στην ανάκτηση της κρατικής ενίσχυσης ή ότι είχε αναστείλει όλες τις πληρωμές προς την Ολυμπιακή Αεροπορία ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Επιπλέον, η Ελλάδα δεν είχε διαβιβάσει στην Επιτροπή ακριβείς λογαριασμούς που θα της επέτρεπαν να προσδιορίσει επακριβώς το ποσό της προς ανάκτηση κρατικής ενίσχυσης.

⁽²²⁾ Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

⁽²³⁾ SG Greffe (2005) D/205062.

⁽²⁴⁾ Υπόθεση T-415/05, Ελληνική Δημοκρατία κατά Επιτροπής.

⁽²⁵⁾ Υπόθεση T-416/05, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής.

⁽²⁶⁾ Υπόθεση T-423/05, Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής.

⁽²⁷⁾ Υπόθεση T-416/05 R, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής και T-423/05 R, Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής.

⁽²⁸⁾ Πρωτοκολλήθηκε στις 17 Νοεμβρίου 2005 με στοιχεία αναφοράς DG TREN A/29318.

⁽²⁹⁾ Έγγραφο αριθ. D(2005) 128864.

⁽²⁰⁾ EE C 192 της 28.7.2004, σ. 2.

⁽²¹⁾ Τροποποίηση του νόμου 2668/1998, εναρμόνιση με την οδηγία 2002/93/ΕΚ, ρύθμιση θεμάτων των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛΤΑ) και λοιπές διατάξεις — ΦΕΚ Α 229/26 Σεπτεμβρίου 2003.

32. Με επιστολή της 30ής Ιανουαρίου 2006 ⁽³⁰⁾, οι ελληνικές αρχές επανέλαβαν τα επιχειρήματα που είχαν αναπτύξει στην επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2005 προσθέτοντας ότι, κατά την άποψή τους, όσον αφορά την απόφαση του 2005, όλες οι υποχρεώσεις που απέρρεαν από την κοινοτική νομοθεσία είχαν εκπληρωθεί από τις ελληνικές αρχές και ότι το Ελληνικό Δημόσιο είχε ζητήσει τη συνεργασία της Επιτροπής για τον προσδιορισμό των προς ανάκτηση ποσών της ενίσχυσης, πράγμα που η Επιτροπή δεν είχε πράξει. Οι άτυπες αυτές επαφές συνεχίστηκαν κατά τους πρώτους μήνες του 2006, χωρίς όμως αποτέλεσμα.
33. Στις 30 Μαρτίου 2006, οι ελληνικές αρχές (ο υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Πέτρος Δούκας) ενημέρωσαν εγγράφως την Επιτροπή ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε κινήσει διαιτητική διαδικασία διεκδικώντας σημαντικά ποσά από την Ελληνική Δημοκρατία. Οι διεκδικήσεις αυτές στηρίζονταν στο άρθρο 27 του νομοθετικού διατάγματος 3560/1956.
34. Δεδομένου ότι δεν είχε πραγματοποιηθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που είχε κηρυχθεί ασυμβίβαστη με τη συνθήκη στην απόφαση του 2005, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να προσφύγει, δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω μη εκτέλεσης της απόφασης της (C-419/06).
35. Στις 6 Ιουνίου 2006, το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή με την οποία οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν ζητήσει αναστολή της εκτέλεσης της απόφασης του 2005 ⁽³¹⁾. Το Πρωτοδικείο εξέτασε κατά πόσον η επιστολή που απέστειλε η Ελλάδα στην Επιτροπή στις 16 Νοεμβρίου 2005 αποτελούσε το πρώτο βήμα για την εκτέλεση της απόφασης. Κατέληξε όμως στο συμπέρασμα, ότι κατά το χρονικό εκείνο διάστημα, η Ελλάδα δεν είχε προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες για την ανάκτηση της ενίσχυσης εφόσον η επιστολή ανέφερε ότι προϋπόθεση για την ανάκτηση αυτή ήταν η επίτευξη συμφωνίας με την Επιτροπή ως προς το ποσό της ενίσχυσης. Το Πρωτοδικείο έκρινε επίσης ότι η προσφεύγουσα δεν είχε αποδείξει την ύπαρξη επικείμενης σοβαρής ζημίας, αφού δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι η Ελληνική Δημοκρατία είχε την πρόθεση να προβεί, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, σε οποιαδήποτε ενέργεια ανάκτησης που θα μπορούσε να προκαλέσει τόσο σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.
36. Με επιστολή της 25ης Αυγούστου 2006 ⁽³²⁾, η Επιτροπή υπενθύμισε εγγράφως στις ελληνικές αρχές την υποχρέωσή τους, δυνάμει του άρθρου 3 της απόφασης του 2005 να αναστείλουν αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Επισήμανε επίσης ότι παρά την έκδοσή αρνητικής απόφασης της Επιτροπής, τόσο οι Ολυμπιακές Αερογραμμές όσο και η Ολυμπιακή Αεροπορία εξακολουθούσαν να λειτουργούν. Η Επιτροπή ζήτησε συγκεκριμένα αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τη χρηματοοικονομική κατάσταση και των δύο εταιρειών (ειδικότερα σχετικά με τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και τους λογαριασμούς αποτελεσμάτων των Ολυμπιακών Αερογραμμών για το 2005) καθώς και εξηγήσεις σχετικά το πώς συνέχιζαν να λειτουργούν οι δύο εταιρείες.
37. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω στοιχεία όσον αφορά τη διαιτητική διαδικασία και προειδοποίησε τις ελληνικές αρχές ότι σε περίπτωση χορήγησης σε οποιαδήποτε από τις εταιρείες του ομίλου της Ολυμπιακής περαιτέρω αποζημίωσης σχετικά με δραστηριότητες ή αποφάσεις για τις οποίες έχει ήδη αποζημιωθεί, η Επιτροπή θα εξέταζε προσεκτικά τις σχετικές πληρωμές ώστε να εξακριβώσει το συμβιβασίμο τους με την κοινοτική νομοθεσία. Συνεπώς, η οποιαδήποτε περαιτέρω μεταφορά, στο πλαίσιο αυτό, πόρων του Δημοσίου σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω εταιρείες, θα έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο προηγούμενης κοινοποίησης κρατικής ενίσχυσης.
38. Με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2006, η Ελληνική Δημοκρατία απήντησε στα ερωτήματα που της είχε θέσει η Επιτροπή, επισυνάπτοντας αυτό που η ίδια περιέγραψε ως ανάλυση ταμειακών ροών (εσόδων-εξόδων) των Ολυμπιακών Αερογραμμών για τα έτη 2005 και 2006, καθώς και συγκριτική ανάλυση της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης και των εσόδων της τελευταίας τριετίας. Όσον αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή έγγραφο ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, της εταιρείας με την επωνυμία "Progressive Finance", με ημερομηνία 13 Ιουνίου 2006. Σχετικά με τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι ελληνικές αρχές δεν διαβίβασαν κανένα στοιχείο.
39. Όσον αφορά το θέμα της αποζημίωσης, οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι δεν είχαν απολύτως καμία πρόθεση οποιασδήποτε περαιτέρω αποζημίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Επιπλέον, δεν είχαν καμία πρόθεση να χορηγήσουν στην εταιρεία κρατικές ενισχύσεις, πράγμα το οποίο, εάν συνέβαινε, όντως θα έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο προηγούμενης κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 88 της συνθήκης ΕΚ.
40. Οι ελληνικές αρχές συνέχισαν αναφέροντας ότι από τις αρχές του 2006, η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε προσφύγει στη διαιτησία για την επίλυση των διαφορών, όπως προέβλεπε η σύμβαση περί αεροπορικών συγκοινωνιών της 30ής Ιουλίου 1956 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Αριστοτέλη Ωνάση, η οποία είχε κυρωθεί με το νομοθετικό διάταγμα 3560/1956, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα. Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε προβάλλει αποζημιωτικά αιτήματα στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής (κυρίως ως προς τη λειτουργία αριθμού εσωτερικών αεροπορικών συνδέσεων τις οποίες η εταιρεία θεωρούσε ελλειμματικές, καθώς και τον προσδιορισμό του υπολοίπου της αποζημίωσης την οποία θεωρούσε ότι δικαιούταν λόγω του προώρου κλεισίματος του αεροδρομίου του Ελληνικού).
41. Με επιστολές της 18ης Ιανουαρίου και της 29ης Ιανουαρίου 2007, οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν ανεπίσημα στις υπηρεσίες της Επιτροπής περαιτέρω στοιχεία όσον αφορά τις σχετικές νομοθετικές διατάξεις και διαδικασίες που ισχύουν στο πλαίσιο της διαιτησίας και αντίγραφα των πρώτων τεσσάρων διαιτητικών αποφάσεων. Επιβεβαίωσαν επίσης ότι, παρόλο που οι εν λόγω διαιτητικές αποφάσεις είχαν ληφθεί στις 13 Ιουλίου 2006 και στις 6 Δεκεμβρίου 2006, δεν είχε ακόμη διενεργηθεί καμία πληρωμή προς την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ζητήθηκε επίσης ανεπίσημη νομική γνωμοδότηση της Επιτροπής σχετικά με τα ποσά που είχε επιδικάσει το διαιτητικό δικαστήριο.

⁽³⁰⁾ Πρωτοκολλήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου 2006 με στοιχεία αναφοράς DG TREN A/12834.

⁽³¹⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-416/05 R, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής.

⁽³²⁾ D(2006) 217009.

42. Με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2007 ⁽³³⁾, η Επιτροπή απήντησε στις ελληνικές αρχές εκθέτοντας την αρχική της εκτίμηση, η οποία βασιζόταν στα αποσπασματικά και ανεπίσημα στοιχεία που είχε λάβει. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφόρησαν την ελληνική κυβέρνηση ότι, κατά την άποψή τους, πριν από τη διενέργεια οποιασδήποτε πληρωμής προς την Ολυμπιακή Αεροπορία, στο πλαίσιο των διαιτητικών αποφάσεων, οι ελληνικές αρχές όφειλαν να κοινοποιήσουν τα ποσά αυτά στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, ως πιθανή κρατική ενίσχυση.
43. Στην ίδια επιστολή, η Επιτροπή εξέφρασε την απορία της σχετικά με άρθρα που είχαν δημοσιευθεί στον Τύπο σύμφωνα με τα οποία η εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές είχε στραφεί κατά του Ελληνικού Δημοσίου διεκδικώντας αποζημίωση ύψους περίπου 350 εκατ. EUR και ζήτησε περαιτέρω διευκρινίσεις.
44. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η απόφαση 2005/2706 περιελάμβανε διαταγή αναστολής κάθε πληρωμής του Δημοσίου προς τις δύο εταιρείες, Ολυμπιακή Αεροπορία και Ολυμπιακές Αερογραμμές. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης να της διαβιβαστούν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχε τηρηθεί πλήρως η διάταξη αυτή.
45. Με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2007, οι ελληνικές αρχές απήντησαν στα ερωτήματα που είχε θέσει η Επιτροπή στις 16 Ιουλίου 2007, σχετικά με τα ακόλουθα θέματα:
- Το αποτέλεσμα των διαιτητικών διαδικασιών στην Ελλάδα, βάσει του άρθρου 27 του νομοθετικού διατάγματος 3560/1956, στο πλαίσιο των οποίων επιδικάστηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες αποζημίωση από το Ελληνικό Δημόσιο. Η Ελληνική Δημοκρατία απέστειλε επίσης στις υπηρεσίες της Επιτροπής αναλυτικό υπόμνημα σχετικά με τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε ότι τα εν λόγω επιδικασθέντα ποσά, τα οποία εν τω μεταξύ είχαν καταβληθεί στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση (αυτό θα εξεταστεί στη συνέχεια).
 - Ανάλογες εκκρεμείς διαιτητικές διαδικασίες από άλλη εταιρεία του ομίλου Ολυμπιακή Αεροπορία ή, γενικότερα, οποιαδήποτε άλλη εταιρεία. Σχετικά με το θέμα αυτό, οι ελληνικές αρχές ανέφεραν ότι η εταιρεία Olympic Catering ⁽³⁴⁾ (η οποία ανήκει και ελέγχεται εξ ολοκλήρου από ιδιωτική επιχείρηση με την επωνυμία Everest) είχε προσφύγει στη διαιτησία στις 4 Ιουνίου 2007, βάσει του νομοθετικού διατάγματος 3560/1956, με σκοπό την επίλυση διαφορών και συγκεκριμένα την καταβολή αποζημιώσεων ύψους περίπου 6 εκατ. EUR για ζημιές που είχε υποστεί στο διάστημα μεταξύ 29ης Μαρτίου 2001 και 6ης Οκτωβρίου 2006 λόγω της πρόωρης παύσης της λειτουργίας της στο αεροδρόμιο του Ελληνικού και της αναγκαστικής μετεγκατάστασής της στα Σπάτα.
 - Σχετικά με το ερώτημα κατά πόσο η εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές μπορεί να κάνει χρήση οποιουδήποτε μηχανισμού επίλυσης διαφορών όσον αφορά τις αξιώσεις της έναντι του Ελληνικού Δημοσίου, η ελληνική κυβέρνηση διευκρίνισε ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν προσφύγει στα ελληνικά διαιτητικά δικαστήρια κατά του Ελληνικού Δημοσίου, στις 10 Νοεμβρίου 2006. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ζήτησαν από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει την αστική ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου (με βάση την παράνομη ενέργεια του κράτους ως νομοθέτη), ως βάση της αγωγής αποζημίωσης. Η διαφορά αυτή εξετάστηκε ενώπιον του Τριμελούς Διοικητικού Πρωτοδικείου της Αθήνας στις 14 Ιουνίου 2007. Η απόφαση εκκρεμεί.
- Η οικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των Ολυμπιακών Αερογραμμών υπό το πρίσμα της διαταγής αναστολής της απόφασης του 2005. Σχετικά με το θέμα αυτό, η ελληνική κυβέρνηση διαβίβασε στην Επιτροπή ανάλυση των ταμειακών ροών των Ολυμπιακών Αερογραμμών για τα έτη 2006-2007, καθώς και συγκριτική ανάλυση της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης και των εσόδων της τελευταίας τριετίας. Υπέβαλε επίσης ανάλυση των ταμειακών ροών της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για το 2007.
46. Με επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2007, η Ελληνική Δημοκρατία πληροφόρησε εγγράφως την Επιτροπή ότι το Ελληνικό Δημόσιο είχε εισπράξει από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες το ποσό των 572 074 466,42 EUR και από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές το ποσό των 46 230 142 EUR στο πλαίσιο της ανάκτησης της κρατικής ενίσχυσης που είχε αποτελέσει αντικείμενο της απόφασης του 2005. Οι ελληνικές αρχές πρόσθεσαν ότι η ανάκτηση του ποσού αυτού έγινε με την επιφύλαξη των αξιώσεών τους και των επιχειρημάτων τους στις υποθέσεις T-415/05 και C-419/06. Επίσης, στο υπόμνημα αντικρούσεως της 24ης Οκτωβρίου 2007 στην υπόθεση C-369/07, η Ελλάδα ανέφερε ότι είχε προβεί σε πλήρη ανάκτηση του ποσού όσον αφορά την κρατική ενίσχυση που είχε αποτελέσει αντικείμενο της απόφασης του 2005.
47. Σχετικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει ότι η ανάκτηση της προηγούμενης ενίσχυσης μέσω συμφητισμού με ποσά που έχουν καταβληθεί από το κράτος τα οποία ενδέχεται να ισοδυναμούν με νέα ενίσχυση είναι δυνατόν να συνιστά κατάχρησης ανάκτησης.

3. ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΘΕΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ

3.1. Φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορία — Υπηρεσίες από τον Δεκέμβριο 2004

48. Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι στην απόφασή της του 2005, έκρινε πως οι ισολογισμοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας περιελάμβαναν μεγάλο ποσό φορολογικών οφειλών και οφειλών κοινωνικής ασφάλισης. Η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις αυξάνονταν κάθε χρόνο καθώς οι πληρωμές προς τις φορολογικές αρχές δεν αντιστοιχούσαν στις αυξανόμενες ετήσιες υποχρεώσεις. Οι υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης αφορούσαν βασικά το κύριο συνταξιοδοτικό ταμείο της εταιρείας. Κατά τα έτη 2003 και 2004, οι υποχρεώσεις αυξήθηκαν συνολικά κατά 137 εκατομμύρια EUR. Κατά την περίοδο αυτή, η εταιρεία πρόέβη σε πληρωμές 7,7 εκατ. EUR στο πλαίσιο συμφωνίας ρύθμισης των φορολογικών και ασφαλιστικών οφειλών για τα έτη πριν από το 2003.

⁽³³⁾ D(2007) 313288.

⁽³⁴⁾ Η Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ κατέχει μερίδιο 10,36 % στην εν λόγω εταιρεία.

49. Η έκθεση ελέγχου της Ολυμπιακής Αεροπορίας για το 2003 ⁽³⁵⁾ αναφέρει “για τα βιβλία και στοιχεία που τήρησε η εταιρεία δεν έχουν ακολουθηθεί σε μεγάλο βαθμό οι προβλεπόμενες από τη φορολογική νομοθεσία διατάξεις”. Η έκθεση αναφέρει επίσης, ότι “από τον φορολογικό έλεγχο για τα έτη 1998 και 1999 προέκυψε ότι τα λογιστικά βιβλία και οι καταστάσεις ήταν ανεπαρκείς” και “επίσης ότι η εταιρεία δεν είχε ελεγχθεί από τις φορολογικές αρχές για τα έτη 2000 έως 2003 συμπεριλαμβανομένου, οι δε φορολογικές υποχρεώσεις για τα έτη 1998 έως 2003, συμπεριλαμβανομένου, δεν είναι οριστικές”.
50. Στην απόφασή της του 2005, η Επιτροπή συνήγαγε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει ένα ιστορικό αρκετών ετών, μη πλήρους εξόφλησης των φορολογικών της υποχρεώσεων καθώς και εκείνων προς τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Το συνολικό ποσό των οφειλών στα τέλη του 2002 ήταν ήδη μεγάλο, [...] (*) εκατ. EUR, και έκτοτε το ποσό αυτό συνέχισε να αυξάνεται σημαντικά. Το κατ’ εκτίμηση ποσό των οφειλών στα τέλη του 2004 ανερχόταν σε [...] εκατ. EUR, το οποίο σημαίνει ότι κατά την περίοδο αυτή το κατ’ εκτίμηση ποσό των οφειλών είχε αυξηθεί κατά 354 εκατ. EUR, [...].
51. Στην απόφασή της του 2005, η Επιτροπή επισήμανε ότι εφαρμοζόταν μια τακτική στο πλαίσιο της οποίας το Δημόσιο δεν εισέπραττε τις ληξιπρόθεσμες φορολογικές οφειλές και οφειλές κοινωνικής ασφάλισης από την Ολυμπιακή Αεροπορία, οι οποίες στη συνέχεια αποτελούσαν “βεβαιωμένα” χρέη της εταιρείας, χωρίς όμως να λαμβάνονται από το Δημόσιο μέτρα για την εξόφλησή τους. Έπειτα από καιρό, η εταιρεία προέβιανε σε τμηματικές πληρωμές σε δόσεις (για παράδειγμα, στο διάστημα 2003-2004, η Ολυμπιακή Αεροπορία προέβη σε πληρωμές [...] εκατ. EUR στο πλαίσιο συμφωνίας ρύθμισης οφειλών για τα έτη πριν από το 2003). Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή συνήγαγε ότι η καθυστερημένη εξόφληση ή η μη εξόφληση στο ακέραιο των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης από την Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφερε στην εν λόγω εταιρεία ταμειακό όφελος εις βάρος του Δημοσίου.
52. Με επιστολή της 25ης Αυγούστου 2006 ⁽³⁶⁾ η Επιτροπή επισήμανε στις ελληνικές αρχές ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία “συνεχίζει τις εργασίες της, παρά το συντριπτικό βάρος των οφειλών της προς τις αρχές της χώρας σας, ειδικότερα όσον αφορά εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. Καθώς η εταιρεία αυτή δεν είναι σε θέση να πληρώνει τα χρέη της, το μόνο που μπορεί να υποθέσει η Επιτροπή είναι ότι το ύψος του χρέους συνεχώς αυξάνει”.
53. Η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης στο ελληνικό κράτος την υποχρέωση που υπέχει δυνάμει του άρθρου 3 της απόφασης του 2005 να αναστείλει “αμελλητί” κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το θέμα αυτό. Όσον αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, ζήτησε από τις ελληνικές αρχές να υποβάλουν “στοιχεία σχετικά με τους φόρους και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης που η εν λόγω εταιρεία έχει καταβάλει στο Δημόσιο”.
54. Οι ελληνικές αρχές απήντησαν στο αίτημα παροχής πληροφοριών με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2006 ⁽³⁷⁾. Στην επιστολή αυτή, οι ελληνικές αρχές δεν παρέσχαν στην Επιτροπή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχαν εφαρμόσει τη ρήτρα αναστολής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005 ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία καταβάλλει τις φορολογικές οφειλές και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης έγκαιρα και στο ακέραιο.
55. Στην ίδια επιστολή, η Ελληνική Δημοκρατία επισύναψε επίσης επιστολή “ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα” με την επωνυμία “Progressive Finance” σχετικά με την ταμειακή κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Ο εν λόγω εμπειρογνώμονας βασίστηκε στον ισολογισμό του έτους 2004 (ο οποίος δεν διαβιβάστηκε στην Επιτροπή) και στις ταμειακές ροές του 2006. Ο εμπειρογνώμονας κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με βάση τα στοιχεία που είχαν τεθεί στη διάθεσή του, η αρνητική οικονομική κατάσταση της εταιρείας είχε άμεση σχέση με τις υποχρεώσεις της προς το ελληνικό Δημόσιο και τους ασφαλιστικούς φορείς καθώς και με τα εκκρεμή θέματα κρατικών ενισχύσεων. Οι ελληνικές αρχές παρέσχαν επίσης πληροφορίες με τη μορφή στοιχείων για τις ταμειακές ροές. Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά δεν επέτρεψαν στην Επιτροπή να συναγάγει συμπεράσματα ως προς τη βιωσιμότητα της εταιρείας.
56. Η “Progressive Finance” [...].
57. Όσον αφορά την ικανότητα της Ολυμπιακής Αεροπορίας να εξοφλήσει τις οφειλές της και να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της προς το Δημόσιο, η Επιτροπή τονίζει ότι στο πλαίσιο της απόφασης T-423/05 R, ο πρόεδρος του Πρωτοδικείου ζήτησε από την Ολυμπιακή Αεροπορία να προσκομίσει στο Δικαστήριο στοιχεία σχετικά με την ικανότητα επιστροφής των ποσών των κρατικών ενισχύσεων που αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης του 2005 καθώς και σχετικά με το ύψος των χρεών της.
58. Με επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2006, η εταιρεία διαβίβασε στο Δικαστήριο έκθεση του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα PriceWaterhouseCoopers σχετικά με τη δυνατότητα τμηματικής επιστροφής της ενίσχυσης και εκτίμηση του ποσού της ενίσχυσης που είχε επιστραφεί μετά τις αρνητικές αποφάσεις της Επιτροπής του 2002 και του 2005.
59. Η έκθεση βασιζόταν σε στοιχεία που είχε παράσχει η διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τα οποία η PriceWaterhouseCoopers δεν ήταν σε θέση να ελέγξει ως προς την ακρίβεια και πληρότητά τους. “Παρ’ ότι η εργασία μας περιελάμβανε ανάλυση οικονομικών στοιχείων της εταιρείας, ήταν εκτός αντικειμένου εργασίας η διεξαγωγή νομικού, φορολογικού ή λογιστικού ελέγχου ή η εφαρμογή ελεγκτικών διαδικασιών στα στοιχεία που μας παρασχέθηκαν από τη διοίκηση της εταιρείας σας, γι’ αυτό το λόγο η PwC δεν φέρει οποιαδήποτε ευθύνη σχετικά με την ακρίβεια και πληρότητα αυτών”. Ο εμπειρογνώμονας πρόσθεσε ότι “οι προβλέψεις που αναφέρονται στην παρούσα έκθεση είναι βασισμένες σε παραδοχές που μας δόθηκαν από τη διοίκηση της εταιρείας σας”. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά την αποδεικτική αξία της έκθεσης.

⁽³⁵⁾ Τελευταίο έτος για το οποίο δημοσιεύθηκαν ελεγμένοι λογαριασμοί.

^(*) Στοιχεία που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

⁽³⁶⁾ D(2006) 217009.

⁽³⁷⁾ Στοιχεία αναφοράς: 3082.07/004/A/9749.

60. Ωστόσο, έχοντας υπόψη τα “συμπεράσματα” της προαναφερόμενης έκθεσης σχετικά με τα προς ανάκτηση ποσά μετά την απόφαση του 2005, ο εμπειρογνώμονας της Ολυμπιακής Αεροπορίας (PwC) εκτίμησε τις εκκρεμείς οφειλές σε 411 εκατ. EUR που θα μπορούσαν να εξοφληθούν σε 48 μηνιαίες δόσεις οι οποίες, όσον αφορά τις οφειλές προς τον φορέα κοινωνικών ασφαλίσεων, θα ήταν δυνατόν να αυξηθούν σε 96 μόνο κατόπιν τροποποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας.
61. Ωστόσο, ο εμπειρογνώμονας κατέληξε ότι [...].
62. Επομένως, βάσει των πληροφοριών που παρέσχε η ίδια η Ολυμπιακή Αεροπορία, η Επιτροπή οφείλει να συναγάγει ότι, ακόμη και αν η αποπληρωμή των υφιστάμενων οφειλών επρόκειτο να παραταθεί πέραν της τετράχρονης περιόδου που προβλέπει κατ’ ανώτατο όριο η ελληνική νομοθεσία, η αποπληρωμή των φορολογικών οφειλών και των οφειλών κοινωνικής ασφάλισης θα ήταν αδύνατη με βάση τα τρέχοντα έσοδα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
63. Με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2007 ⁽³⁸⁾, η Επιτροπή απευθύνθηκε πάλι στην Ελληνική Δημοκρατία υπενθυμίζοντάς της την υποχρέωση που υπέχει δυνάμει του άρθρου 3 της απόφασης του 2005 να αναστείλει κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και (τις Ολυμπιακές Αερογραμμές). Η επιστολή αυτή ανέφερε επίσης: “Δεδομένης της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης και των δύο εταιρειών, σας παρακαλώ να παράσχετε εντός δύο μηνών στοιχεία σχετικά με την πλήρη τήρηση της εν λόγω υποχρέωσης”.
64. Με επιστολή της 26ης Οκτωβρίου 2007, οι ελληνικές αρχές απήντησαν στο αίτημα της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία και ανέφεραν ότι δεν επρόκειτο να χορηγήσουν κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ούτε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Όσον αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, υπέβαλαν ανάλυση ταμειακών ροών για το 2007. Δεν δόθηκε όμως καμία πληροφορία σχετικά με την εφαρμογή της ρήτρας αναστολής που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005 ή οποιοδήποτε στοιχείο από το οποίο να προκύπτει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία καταβάλλει έγκαιρα και στο ακέραιο τις φορολογικές οφειλές της και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.
65. Συνεπώς, η Επιτροπή οφείλει να συναγάγει το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση αναστολής κάθε περαιτέρω καταβολής ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005.
66. Επιπλέον και παρά τα επανειλημμένα αιτήματα των υπηρεσιών της Επιτροπής για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις φορολογικές οφειλές και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης που είχε καταβάλει στο Δημόσιο η εν λόγω εταιρεία, οι ελληνικές αρχές δεν το έπραξαν. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να συναγάγει το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν καταβάλλει εγκαίρως και στο ακέραιο τις φορολογικές οφειλές της και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και ούτε είναι σε θέση να εξοφλήσει τα υφιστάμενα χρέη της και ότι αυτό επιτυγχάνεται μόνο χάρις στην ανοχή του κράτους.
67. Υπήρξαν επίσης εκτενείς αναφορές στα μέσα επικοινωνίας ότι οι σωρευθείσες ζημιές των εταιρειών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας εκτιμώνται σε 1,56 δισεκατ. EUR και ότι οι εν λόγω εταιρείες (Ολυμπιακή Αεροπορία και Ολυμπιακές Αερογραμμές) παρουσιάζουν ζημιές ύψους 800 000 EUR ημερησίως ⁽³⁹⁾.
68. Συνεπώς, και βάσει των περιορισμένων στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή δεν μπορεί παρά να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες συνεχίζει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες μόνο χάρις στην επιείκεια και την ανοχή του κράτους, το οποίο δεν προβαίνει στην είσπραξη των φορολογικών οφειλών και οφειλών κοινωνικής ασφάλισης της εν λόγω εταιρείας.

3.2. Ποσά που επιδικάστηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες Α.Ε.

69. Μέχρι στιγμής, η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει προσφύγει στη διαιτησία επτά φορές στρεφόμενη κατά του Δημοσίου ⁽⁴⁰⁾ για διάφορες πράξεις και παραλείψεις οι οποίες, όπως ισχυρίζεται, υπήρξαν επιζήμιες για τα συμφέροντά της. Εξ αυτών, η εταιρεία έχει κερδίσει δύο διαιτητικές διαδικασίες ⁽⁴¹⁾, έχει χάσει μία ⁽⁴²⁾, ενώ σε τέσσερις άλλες το διαιτητικό δικαστήριο επεδίκασε στην Ολυμπιακή Αεροπορία μόνο μερική αποζημίωση για τις αξιώσεις που προέβαλε. ⁽⁴³⁾ Από το συνολικό ποσό των 1 632 260 006 EUR που διεκδικούσε η εταιρεία, της επιδικάστηκε ποσό 778 089 007 EUR.
70. Οι αγωγές αυτές υποβλήθηκαν δυνάμει του άρθρου 27 του ΝΔ 3560/1956 ⁽⁴⁴⁾, του νόμου με τον οποίο κυρώθηκε η “συμφωνία περί Αεροπορικών Συγκοινωνιών” ⁽⁴⁵⁾ που συνήφθη μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του Ελληνικού Κράτους, βάσει της οποίας το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε ειδικά δικαιώματα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε τη δυνατότητα προσφυγής σε διαιτητική διαδικασία σε περίπτωση διαφοράς, διένεξης ή διαφωνίας μεταξύ του κράτους και της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
71. Το άρθρο 27 παράγραφος 1 του ΝΔ 3560/1956 ορίζει ότι “και όπου ακόμη ειδικώς δεν προβλέπεται περί αυτής [της διαφοράς, διενέξεως ή διαφωνίας] εν τη παρούση [συμβάσει], αφορώσα την εκτέλεσιν ή ερμηνείαν όρων αυτής, την έκτασιν των εκ ταύτης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων και γενικώς οιονδήποτε ζήτημα προκύπτει εκ της παρούσης συμβάσεως λύεται αποκλειστικώς δια διαιτησίας εκ πέντε δικαστών κατά την ακόλουθον διαδικασίαν”.

⁽³⁹⁾ Πηγή: Καθημερινή, 31 Μαρτίου 2007, 21 Σεπτεμβρίου 2007.

⁽⁴⁰⁾ Συναγεται ότι δεν εκκρεμούν άλλες προσφυγές στη διαιτησία.

⁽⁴¹⁾ Διαιτητικές αποφάσεις αριθ. 35/2006 και 36/2006.

⁽⁴²⁾ Διαιτητική απόφαση αριθ. 56/2006.

⁽⁴³⁾ Διαιτητικές αποφάσεις αριθ. 57/2006, 30/2007, 32/2007 και 50/2007.

⁽⁴⁴⁾ ΝΔ 3560/1956 της 27.9/6.10.1956 (ΦΕΚ Α' 222) περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Αναγκαστικού Νόμου 1856/1951 και του ΝΔ 3006/1954, ως και περί κυρώσεως της από 30ής Ιουλίου 1956 συμφωνίας “περί Αεροπορικών Συγκοινωνιών”. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του ΝΔ 3560/1956: (1) Κυρούται η από 30 Ιουλίου 1956 υπογραφείσα σύμβασις μεταξύ του Δημοσίου και του Αριστοτέλους Σ. Ωνάση, Έλληνας υπηκόου, διαμένοντος εν Μόντε- Κάρλο, “περί Αεροπορικών Συγκοινωνιών”. (2) Άπασαι αι διατάξεις της κατά τ' ανωτέρω κυρουμένης συμβάσεως αποκτών ισχύν νόμου, δύνανται δε να τροποποιώνται ή καταργώνται διά συμφωνίας μεταξύ του αναδόχου και του Δημοσίου εκπροσωπούμενου υπό των υπογραμάντων την σύμβασιν Υπουργών, κυρουμένης διά β. δ/τος εκδιδομένου προτάσει των ιδίων Υπουργών.

⁽⁴⁵⁾ Της 30ής Ιουλίου 1956.

72. Το άρθρο 27 παράγραφος 2 ορίζει ότι “οι αιτών την διατησίαν ... καθορίζει επακριβώς το αντικείμενον της διαφοράς, διενέξωσ ή διαφωνίας και διορίζει δύο διατητάς αυτού, προσκαλών και τον έτερον των συμβαλλομένων όπως προβή εις τον διορισμόν των ετέρων δύο διατητών αυτού. Ο προς τον κοινοποιήσιν υποχρεούται όπως, εντός προθεσμίας δέκα πέντε ημερών από της κοινοποιήσεως προς τον αιτούντα την διατησίαν, διορίση τους διατητάς αυτού. Παρερχομένησ απράκτου της προθεσμίας ταύτης, τους διατητάς τους παραλείποντος τον διορισμόν διορίζει ο Πρόεδρος του Αρείου Πάγου, τη αιτήσιν του επισπεύδοντος την διατησίαν εντός δέκα ημερών από της εις αυτόν υποβολής της αιτήσεως”. Το άρθρο 27 παράγραφος 3 ορίζει ότι “οι διορισθέντες διατηταί υποχρεούνται όπως ... εκλέξωσι κοινή συμφωνία τον πέμπτον διατητήν, όστις θα είναι και ο Πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Μη συμφωνούντων των διατητών εις το πρόσωπον του πέμπτου διατητού, ... ως πέμπτος διατητής θεωρείται ο Πρόεδρος του Αρείου Πάγου και τούτου κωλυμένου ο νόμιμος αναπληρωτής του”.
73. Το άρθρο 27 παράγραφος 7 ορίζει ότι η απόφαση των διατητών είναι οριστική, τελεσίδικη και αμετάκλητη, μη υποκείμενη σε τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, και ότι κατ’ αυτής δεν χωρεί ακυρωτική προσφυγή.

3.2.1. Διαιτητικές αποφάσεις για τις πτήσεις PSO

74. Τρεις από τις διαιτητικές αποφάσεις επιδικάζουν αποζημιώσεις για πτήσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO).

3.2.1.1. Διαιτητική απόφαση αριθ. 35/2006 της 13ης Ιουλίου 2006

75. Η εν λόγω απόφαση αφορά αξίωση αποζημίωσης για ζημίες που θεωρείται ότι προέκυψαν από πτήσεις PSO τις οποίες διενήργησε η Ολυμπιακή Αεροπορία ⁽⁴⁶⁾ το έτος 2000 και για τις οποίες η εταιρεία ισχυρίζεται ότι δεν έλαβε τη δέουσα αντιστάθμιση. Η εταιρεία απαίτησε 14 355 297 EUR, το δε διαιτητικό δικαστήριο της επεδίκασε ολόκληρο το ποσό αυτό για τις εν λόγω πτήσεις PSO.
76. Το διαιτητικό δικαστήριο διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε, βάσει της σύμβασης που είχε υπογράψει στις 30 Ιουλίου 1956 μεταξύ της εταιρείας και του Ελληνικού Δημοσίου, το προνόμιο της αποκλειστικής διενέργειας αεροπορικών πτήσεων στο εσωτερικό της ελληνικής επικράτειας. Εντός του πλαισίου της εν λόγω σύμβασης, η εταιρεία διενεργούσε προγραμματισμένες πτήσεις σε “άγονες γραμμές”, δηλαδή σε μικρά νησιά του Αιγαίου.
77. Το διαιτητικό δικαστήριο σημείωσε ότι το 1998, λόγω της έναρξης ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ⁽⁴⁷⁾, καταργήθηκε το αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης των εσωτερικών αεροπορικών δρομολογίων στην Ελλάδα το οποίο είχε παραχωρηθεί στην εταιρεία, κατά συνέπεια δεν ήταν πλέον δυνατόν να αντισταθμίζονται οι ζημίες από τις άγονες γραμμές με τα έσοδα από τα υπόλοιπα κερδοφόρα δρομολόγια (σταυροειδής επιδότηση/διεπιδότηση). Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε όμως τη συμβατική υποχρέωση να διενεργεί πτήσεις εσωτερικού σε ολόκληρη τη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των άγονων γραμμών, και ως κρατική εταιρεία έκρινε ότι δεν ήταν δυνατόν να διακόψει τη λειτουργία των άγονων γραμμών, ενέργεια που θα μπορούσε να έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στις απομονωμένες περιοχές.
78. Δεδομένου ότι το Ελληνικό Δημόσιο δεν διοργάνωσε εγκαίρως δημόσιο διαγωνισμό για την κάλυψη των εν λόγω γραμμών, η Ολυμπιακή Αεροπορία δηλώνει ότι αναγκάστηκε να συνεχίσει να εκτελεί τα δρομολόγια αυτά με ζημία κατά το έτος 2000. Τα ποσά που διεκδίκησε η Ολυμπιακή Αεροπορία εν προκειμένω δεν αμφισβητήθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο. Στην Επιτροπή όμως δεν έχει παρασχεθεί κανένα πληροφοριακό στοιχείο για τον τρόπο υπολογισμού των συγκεκριμένων ποσών.

	ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙ- ΗΘΕΝΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 2000 (σε EUR)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ (σε EUR)
ΑΘΗΝΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ-ΑΘΗΝΑ	204	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΙΚΑΡΙΑ-ΑΘΗΝΑ	219	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΑΘΗΝΑ	177	[...]	[...]

⁽⁴⁶⁾ Κατά το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, οι πτήσεις διεξάγονταν από την Ολυμπιακή Αεροπορία, θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά 100 %.

⁽⁴⁷⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών [1002] (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8): “Οι αερολιμένες των ελληνικών νησιών και οι αερολιμένες των νησιών του Ατλαντικού που αποτελούν την αυτόνομη περιοχή των Αζορών εξαιρούνται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως τις 30 Ιουνίου 1993. Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται για περαιτέρω περίοδο πέντε ετών δυναμένη να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία, εκτός εάν το Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, λάβει διαφορετική απόφαση”.

	ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙ- ΗΘΕΝΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 2000 (σε EUR)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ (σε EUR)
ΑΘΗΝΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΘΗΝΑ	318	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΛΕΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	352	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ- ΜΗΛΟΣ-ΑΘΗΝΑ	360	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΝΑΞΟΣ-ΑΘΗΝΑ	392	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΠΑΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	1094	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΗΤΕΙΑ-ΑΘΗΝΑ	59	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΑΘΗΝΑ	224	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΚΥΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	20	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	116	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	103	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΧΙΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	103	[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΡΟΔΟΣ	571	[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΟΣ-ΡΟΔΟΣ	240	[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ-ΡΟΔΟΣ	200	[...]	[...]
ΛΗΜΝΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ	168	[...]	[...]
ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	93	[...]	[...]
ΜΥΤΙΛΗΝ-ΣΑΜΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ	42	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΟ			14 355 297

3.2.1.2. Διαιτητική απόφαση αριθ. 36/2006 της 13ης Ιουλίου 2006

79. Η απόφαση αυτή αφορά παρόμοια αξίωση αποζημίωσης για ζημίες που θεωρείται ότι προέκυψαν από πτήσεις PSO τις οποίες διενήργησε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας) το 2001. Εν προκειμένω η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι το γεγονός ότι το Δημόσιο δεν προέβη σε διοργάνωση δημόσιου διαγωνισμού είχε ως αποτέλεσμα να μην λάβει η εταιρεία τη δέουσα αντιστάθμιση για τη διενέργεια των συγκεκριμένων δρομολογίων. Η εταιρεία απαίτησε 10 746 261 EUR, το δε διαιτητικό δικαστήριο της επεδίκασε ολόκληρο το ποσό αυτό. Και στην περίπτωση αυτή, τα ποσά που διεκδίκησε η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν αμφισβητήθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο, όμως η Επιτροπή και πάλι δεν γνωρίζει πώς έγινε ο υπολογισμός τους.

	ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙ- ΗΘΕΝΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 2000 (σε EUR)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ (σε EUR)
ΑΘΗΝΑ-ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ-ΑΘΗΝΑ	146	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΙΚΑΡΙΑ-ΑΘΗΝΑ	229	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΑΘΗΝΑ	207	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΘΗΝΑ	291	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΛΕΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	300	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΜΗΛΟΣ-ΑΘΗΝΑ	315	[...]	[...]

	ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙ- ΗΘΕΝΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 2000 (σε EUR)	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ (σε EUR)
ΑΘΗΝΑ-ΝΑΞΟΣ-ΑΘΗΝΑ	213	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΠΑΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	799	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΗΤΕΙΑ-ΑΘΗΝΑ	87	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΚΙΑΘΟΣ-ΑΘΗΝΑ	209	[...]	[...]
ΑΘΗΝΑ-ΣΚΥΡΟΣ-ΑΘΗΝΑ	30	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	134	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΣΑΜΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	91	[...]	[...]
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΧΙΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	82	[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ-ΡΟΔΟΣ	312	[...]	[...]
ΡΟΔΟΣ-ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ-ΡΟΔΟΣ	191	[...]	[...]
ΣΥΝΟΛΟ			10 746 261

3.2.2. Διατηρητική απόφαση αριθ. 56/2006 της 6ης Δεκεμβρίου 2006

80. Η απόφαση αυτή αφορά αξίωση για ζημίες που θεωρείται ότι προέκυψαν από πτήσεις εσωτερικού σε "άγονες γραμμές" PSO τις οποίες διενήργησε η Ολυμπιακή Αεροπορία μεταξύ των ετών 1993 και 1999. Η Ολυμπιακή Αεροπορία απαίτησε ποσό 107 172 700 EUR ως αποζημίωση για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων. Το διατηρητικό δικαστήριο αποφάσισε να απορρίψει την αξίωση αυτή διότι το εκ του νόμου προβλεπόμενο χρονικό διάστημα (5 έτη) για τη διεκδίκησή της είχε παρέλθει πριν από την επίδοση της αγωγής (στις 5 Μαΐου 2006). Κατά συνέπεια, ουδέν ποσό επιδικάστηκε από το δικαστήριο στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

3.2.3. Διατηρητικές αποφάσεις σχετικά με τη μετεγκατάσταση στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών

81. Οι τέσσερις άλλες διατηρητικές αποφάσεις αφορούν αξιώσεις για ζημίες που η Ολυμπιακή Αεροπορία θεωρεί ότι υπέστη ως αποτέλεσμα της μετεγκατάστασης της εταιρείας από τον Κεντρικό Αερολιμένα Αθηνών ("Ελληνικό") στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (εφεξής "ΔΑΑ" ή "Σπάτα").

3.2.3.1. Διαιτητική απόφαση αριθ. 57/2006 της 6ης Δεκεμβρίου 2006

82. Η απόφαση αυτή αφορά αξιώσεις για ζημίες που θεωρείται ότι προέκυψαν ως αποτέλεσμα της αναγκαστικής μετεγκατάστασης από το Ελληνικό στα Σπάτα, θεμελιώνονται δε στο δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του Ελληνικού. Η Ολυμπιακή Αεροπορία ισχυρίστηκε ότι υποχρεώθηκε από τις 28 Μαρτίου 2001 να μετεγκατασταθεί στα Σπάτα δυνάμει του νόμου 2338/1995 χωρίς να έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί εκ παραλλήλου και τον παλαιό αερολιμένα. Η εταιρεία απαίτησε συνολική αποζημίωση 819 319 463 EUR.
83. Η αξίωση θεμελιώνεται στην ίδια σύμβαση του 1956 μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και του Δημοσίου, η οποία κυρώθηκε με το ΝΔ 3560/1956, βάσει της οποίας εδόθη στην Ολυμπιακή Αεροπορία όχι μόνο το δικαίωμα εκτέλεσης αεροπορικών γραμμών εσωτερικά στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, αλλά και το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του Κεντρικού Αερολιμένα Αθηνών (Ελληνικό).
84. Το άρθρο 14 παράγραφος 1 της σύμβασης ορίζει εν προκειμένω ότι "α) Κατ' αρχήν η Ανάδοχος δικαιούται, καθ' όλην την διάρκεια της ισχύος της Σύμβασεως, να διατηρήσει τας υπηρεσίας της και τας παντοειδείς εγκαταστάσεις αυτής, περιλαμβανομένων και των αιθουσών αφίξεων και αναχωρήσεων επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού ως και διακινήσεως εμπορευμάτων, εις την σημερινήν πλησίον της θαλάσσης δυτικήν θέσιν, δικαιουμένη εις δωρεάν χρήση των ήδη κατεχομένων υπ' αυτής 36 807 μ² ασκεπών και εστεγασμένων χώρων. Εις τούτους προστίθενται άμα τη ισχύι της παρούσης 20 000 μ² ασκεπών ή εστεγασμένων χώρων. ... και β) Το Δημόσιον, τη αιτήσει της Αναδόχου, υποχρεούται όπως αυξάνει τους παραχωρουμένους εις αυτήν δωρεάν ασκεπείς ή εστεγασμένους χώρους εν τω Κεντρικώ Αερολιμένι Αθηνών κατά 30 000 μ², της θέσεως προσδιορισθησομένης το βραδύτερον υπό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μέχρις Ιουλίου 1969".

85. Η σύμβαση παρατάθηκε αρχικά μέχρι τις 6 Οκτωβρίου 1986 με το άρθρο 1 του ΝΔ 4262/1962, και για άλλα είκοσι έτη μετά την εκπνοή της (δηλαδή έως τις 6 Οκτωβρίου 2006) με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του β.δ. 862/1966, με το οποίο κυρώθηκε η τροποποίηση της αρχικής σύμβασης τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή.
86. Το διαιτητικό δικαστήριο δέχθηκε ότι, βάσει της σύμβασης του 1956, η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε με την πάροδο των ετών κατασκευάσει στον αερολιμένα του Ελληνικού σειρά εγκαταστάσεων όπως α) τεχνική βάση συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών, β) κτιριακές εγκαταστάσεις του δυτικού επιβατικού αεροσταθμού, γ) χώρους στάθμευσης οχημάτων, δ) εμπορευματικό σταθμό Ελληνικού, ε) κτίριο ΔΕΑΜ-ΥΥΕ, στ) δοκιμαστήριο κινητήρων αεροσκαφών, κλπ.
87. Το διαιτητικό δικαστήριο επεδίκασε στην εταιρεία τα ακόλουθα ποσά με την εξής αιτιολόγηση:
- α) [...] EUR λόγω πρόωρης έξωσης από τον παλιό αερολιμένα και απώλειας της χρήσης των εγκαταστάσεων του. [...]
- β) [...] EUR λόγω του κόστους μετεγκατάστασης, εκ των οποίων [...] EUR για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών, [...] EUR για τη μεταφορά φυσικών δραστηριοτήτων και [...] EUR για δαπάνες προλειτουργικών ενοικίων·
- γ) [...] EUR λόγω κατασκευής νέων εγκαταστάσεων στο νέο αερολιμένα. Η ζημία αυτή προκλήθηκε εξαιτίας της μη κατασκευής εγκαταστάσεων από το Ελληνικό Δημόσιο στο νέο αερολιμένα για τη στέγαση και τη λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η οποία υποχρεώθηκε να μετεγκατασταθεί άμεσα στο νέο αερολιμένα χωρίς να υπάρχουν οι απαραίτητες υποδομές. [...]
- δ) [...] EUR λόγω καθυστέρησης μετεγκατάστασης της τεχνικής βάσης. Λόγω της μη κατασκευής των εγκαταστάσεων στο νέο αερολιμένα από το Ελληνικό Δημόσιο, η Ολυμπιακή Αεροπορία υποχρεώθηκε να λειτουργεί, μεταξύ 28ης Μαρτίου 2001 και 31ης Ιανουαρίου 2002, την τεχνική βάση συντήρησης αεροσκαφών συγχρόνως στον παλιό και στο νέο αερολιμένα·
- ε) [...] EUR λόγω υψηλότερου κόστους λειτουργίας στο νέο αερολιμένα κατά το συμβατικό διάστημα από 29 Μαρτίου 2001 έως 31 Δεκεμβρίου 2005. Στο νέο αερολιμένα, η Ολυμπιακή Αεροπορία υποχρεώθηκε να καταβάλει αυξημένα ποσά για μισθώματα και τέλη απογείωσης, προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών σε σύγκριση με εκείνα που θα κατέβαλε στον παλιό αερολιμένα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. [...]
- στ) [...] EUR λόγω υψηλότερου κόστους οφειλόμενου στον μεγαλύτερο χρόνο αναμονής μεταξύ εκκίνησης των αεροσκαφών και απογείωσης κατά την προαναφερόμενη συμβατική περίοδο. [...]
- ζ) [...] EUR λόγω κόστους διοδίων στην Αττική Οδό, [...]
- η) Ουδέν ποσό επιδικάστηκε από το δικαστήριο για προσβολή των κανόνων περί ελεύθερου ανταγωνισμού·
- θ) [...] EUR λόγω δέσμευσης κεφαλαίου εξαιτίας της μετεγκατάστασης. Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι, λόγω της μετεγκατάστασης στο νέο αερολιμένα και της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων σε αυτόν, καθώς και λόγω της μεγαλύτερης επιβάρυνσης από τη λειτουργία και χρήση του νέου αερολιμένα, ανετράπη ο οικονομικός προϋπολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά τα έτη 2001 έως 2005. Αυτή η οικονομική ανατροπή, αφενός, υποχρέωσε την εταιρεία να ζητήσει και να συνάψει τραπεζικό δάνειο ύψους περίπου 190 000 000 EUR ⁽⁴⁸⁾, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση της εταιρείας με τους τόκους του δανείου και, αφετέρου, την οδήγησε στην μη εμπρόθεσμη εξόφληση ασφαλιστικών της εισφορών κλπ. στα ασφαλιστικά ταμεία των εργαζομένων σε αυτήν (ΤΕΑΑ-ΤΧΑ, ΙΚΑ), καθώς και άλλων υποχρεώσεων της, με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί με προσαυξήσεις για εκπρόθεσμη καταβολή και τόκους. [...]
88. Κατά τη γνώμη του διαιτητικού δικαστηρίου, η συνολική ζημία από τις προαναφερόμενες αιτίες ανήλθε σε [...]EUR. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι δεν της έχουν υποβληθεί ούτε φαίνεται να είναι διαθέσιμες οι μελέτες, οι εκτιμήσεις, τα τιμολόγια, τα έγγραφα και τα υπόλοιπα στοιχεία στα οποία αναφέρονται οι διάφορες διαιτητικές αποφάσεις. Το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε επίσης ότι, εφόσον το Δημόσιο είχε ήδη καταβάλει στην Ολυμπιακή Αεροπορία ποσό [...] EUR για ζημίες που σχετίζονταν με τη μετεγκατάσταση στα Σπάτα, το απομένον υπόλοιπο προς επιδίκαση σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου για την προκληθείσα ζημία ανερχόταν σε 563 896 458 EUR.
- 3.2.3.2. Διαιτητική απόφαση αριθ. 30/2007 της 22ας Μαρτίου 2007
89. Η απόφαση αυτή αφορά μια άλλη αξίωση αποζημίωσης για ζημίες που θεωρείται ότι προκλήθηκαν από τη μετεγκατάσταση από το Ελληνικό στα Σπάτα. Εν προκειμένω, η Ολυμπιακή Αεροπορία απαίτησε αποζημίωση ύψους 116 240 076 EUR. Στην εταιρεία επιδικάστηκαν οι ακόλουθες αποζημιώσεις με την εξής αιτιολόγηση:
- α) [...] EUR λόγω ζημίας από την κατασκευή νέων εγκαταστάσεων στον ΔΑΑ και ειδικότερα από το γεγονός ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία υποχρεώθηκε το 2006 να ολοκληρώσει την κατασκευή και τον εξοπλισμό της μονάδας επεξεργασίας βιομηχανικών αποβλήτων. [...] ⁽⁴⁹⁾·
- β) [...] EUR λόγω μεγαλύτερου λειτουργικού κόστους στο νέο αερολιμένα κατά το συμβατικό διάστημα από 1 Ιανουαρίου 2006 έως 6 Οκτωβρίου 2006. [...]
- γ) [...]. EUR λόγω μεγαλύτερου λειτουργικού κόστους κατά το διάστημα από 1 Ιανουαρίου 2006 έως 6 Οκτωβρίου 2006 εξαιτίας της υποχρεωτικής χρησιμοποίησης της Αττικής Οδού·

⁽⁴⁸⁾ Η Επιτροπή δεν έχει λάβει άλλες πληροφορίες από τις ελληνικές αρχές σχετικά με το δάνειο αυτό. Ωστόσο, η Επιτροπή γνωρίζει ότι τον Φεβρουάριο 2001, μετά την απόφαση του 2000, η Ολυμπιακή Αεροπορία έλαβε δάνειο 62 δισεκατομμυρίων δραχμών (182 εκατομμυρίων ευρώ) από την τράπεζα ABN-AMRO.

⁽⁴⁹⁾ [...]

δ) [...] EUR λόγω δέσμευσης κεφαλαίου εξαιτίας της μετεγκατάστασης. Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι, λόγω της μετεγκατάστασης στο νέο αερολιμένα και της κατασκευής νέων εγκαταστάσεων σε αυτόν, καθώς και λόγω της μεγαλύτερης επιβάρυνσης από τη λειτουργία και χρήση του νέου αερολιμένα, ανετράπη ο οικονομικός προϋπολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά τα έτη 2001 έως 2005. Αυτή η οικονομική ανατροπή, αφενός, υποχρέωσε την εταιρεία να ζητήσει και να συνάψει τραπεζικό δάνειο ύψους περίπου 190 000 000 EUR ⁽⁵⁰⁾, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση της εταιρείας με τους τόκους του δανείου και, αφετέρου, την οδήγησε στην μη εμπρόθεσμη εξόφληση ασφαλιστικών της εισφορών κλπ. στα ασφαλιστικά ταμεία των εργαζομένων σε αυτήν (TEAA-TXA, ΙΚΑ), καθώς και άλλων υποχρεώσεών της, με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί με προσαυξήσεις για εκπρόθεσμη καταβολή και τόκους. [...]

90. Το διαιτητικό δικαστήριο επεδίκασε κατά συνέπεια στην Ολυμπιακή Αεροπορία συνολικό ποσό 91 589 472 EUR.

3.2.3.3. Διαιτητική απόφαση αριθ. 32/2007 της 20ής Απριλίου 2007

91. Η απόφαση αυτή αφορά αξίωση αποζημίωσης για ζημιές που θεωρείται ότι προέκυψαν από τη μετεγκατάσταση από το Ελληνικό. Εν προκειμένω, η Ολυμπιακή Αεροπορία απαίτησε αποζημίωση συνολικού ύψους 171 672 222 EUR. Στην εταιρεία επιδικάστηκαν οι ακόλουθες αποζημιώσεις με την εξής αιτιολόγηση:

α) [...] EUR λόγω στέρησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στη δυτική πτέρυγα του αερολιμένα του Ελληνικού κατά το διάστημα από τον Απρίλιο 2001 έως και τις 6 Οκτωβρίου 2006. [...]

β) [...] EUR λόγω απώλειας επιχειρησιακού χρόνου και επακόλουθου κόστους εξαιτίας της μεγαλύτερης απόστασης μεταξύ του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών και της τεχνικής βάσης επισκευής και συντήρησης των αεροσκαφών, όπως και του χώρου δοκιμής κινητήρων. [...]

γ) [...] EUR, εκ των οποίων [...] EUR λόγω κόστους εκπαίδευσης προσωπικού στο νέο αερολιμένα Αθηνών και [...] EUR λόγω ενοικίασης αυτοκινήτων για την κάλυψη αναγκών του Airside (ελεγχόμενων χώρων). [...]

92. Συνολικά, με τη διαιτητική απόφαση αριθ. 32/2007 επιδικάστηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία ποσό 62 425 519 EUR.

3.2.3.4. Διαιτητική απόφαση αριθ. 50/2007 της 18ης Οκτωβρίου 2007

93. Βάσει αυτής της διαιτητικής απόφασης επιδικάστηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία συνολική αποζημίωση 393 453 987 EUR. Στην εταιρεία επιδικάστηκαν οι ακόλουθες αποζημιώσεις με την εξής αιτιολόγηση:

α) [...] EUR λόγω στέρησης του δικαιώματος χρήσης των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων μικρής διάρκειας από 1 Ιανουαρίου 2002 έως 6 Οκτωβρίου 2006 ⁽⁵¹⁾.

β) [...] EUR λόγω μη καταβολής από το Ελληνικό Δημόσιο του ποσού των αποζημιώσεων που επιδικάστηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία βάσει των διαιτητικών αποφάσεων

αριθ. 57/2006 και 30/2007 για το διάστημα 6 Οκτωβρίου 2006 έως 1 Μαΐου 2007, για πρόστιμα και επιβαρύνσεις που επιβλήθηκαν στην εταιρεία, καθώς και του ποσού της αποζημίωσης που επιδικάστηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία βάσει αυτών των διαιτητικών αποφάσεων για άμεσες ζημιές.

94. Το διαιτητικό δικαστήριο απέρριψε ορισμένες άλλες αξιώσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας για οφειλόμενους τόκους επί των ήδη επιδικασθέντων ποσών, διάφορες αξιώσεις σχετικά με τη χρήση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και μια αξίωση λόγω απώλειας πελατών εξαιτίας της μετεγκατάστασης στα Σπάτα.

3.3. Κρατικές ενισχύσεις προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 2005

95. Σε σχέση με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι, στην απόφασή της του 2005, είχε θεωρήσει ως κρατική ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές την "Αποδοχή από την Ολυμπιακή Αεροπορία και από την Ελλάδα της καταβολής εκ μέρους των Ολυμπιακών Αερογραμμών μισθωμάτων για την υπεκμίσθωση αεροσκαφών, το ποσό των οποίων είναι κατώτερο των καταβαλλομένων για κύριες χρηματοδοτικές μισθώσεις ...".

96. Στη συνέχεια, με επιστολή τους στις 16 Νοεμβρίου 2005, οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι η διαφορά στα μισθώματα δεν ισοδυναμούσε με κρατική ενίσχυση. Η Ελληνική Δημοκρατία δεν αμφισβήτησε το γεγονός ότι το Δημόσιο και η Ολυμπιακή Αεροπορία υπεκμίσθωσαν τα σχετικά αεροσκάφη στις Ολυμπιακές Αερογραμμές σε τιμές χαμηλότερες από τις αντίστοιχες των αρχικών μισθώσεων· αδυνατούσε ωστόσο να αντιληφθεί ποιο ήταν το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Υποστήριξε ότι το μοναδικό πλεονέκτημα θα μπορούσε να ήταν η διαφορά (εφόσον υπήρχε) μεταξύ των ποσών τα οποία κατέβαλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Ολυμπιακή Αεροπορία ή προς το Δημόσιο για την υπεκμίσθωση και των ποσών τα οποία θα είχαν καταβάλει εάν είχαν συνάψει τις αντίστοιχες συμβάσεις μίσθωσης στην αγορά. Με άλλα λόγια, εφόσον οι Ολυμπιακές Αερογραμμές κατέβαλαν την αγοραία τιμή για τις υπεκμισθώσεις αυτές, δεν τους χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα.

97. Προκειμένου να αποδειχθεί ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν καταβάλει την αγοραία τιμή, η Ελλάδα προσέλαβε εμπειρογνώμονες σε θέματα αερομεταφορών από την εταιρεία συμβούλων *Aviation Economics* για να εξετάσουν την αξιοπιστία των εκτιμήσεων στις οποίες βασίστηκαν οι υπεκμισθώσεις το Δεκέμβριο του 2003. Η έκθεση της *Aviation Economics* της 14ης Νοεμβρίου 2005 δείχνει ότι τα μισθώματα που καταβλήθηκαν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στο Δημόσιο "ήταν σε γενικές γραμμές σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές αγοράς" ("in summary, over the time period examined Olympic Airlines lease payments appear to have been broadly in line with appraised and actual market rates"). Η έκθεση της *Aviation Economics* εκτιμά ότι η πραγματική διαφορά μεταξύ των ποσών που πράγματι κατέβαλαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και των ποσών τα οποία θα είχαν καταβάλει εάν είχαν μισθώσει αεροσκάφη από την αγορά δεν θα υπερέβαινε σε καμία περίπτωση τα [...] εκατομμύρια δολάρια για ολόκληρη την περίοδο που ελέγχθηκε.

⁽⁵⁰⁾ Εικάζεται ότι πρόκειται για το ήδη αναφερθέν δάνειο.

⁽⁵¹⁾ [...]

98. Στην παρούσα φάση της εξέτασής της, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τον ισχυρισμό αυτό. Ο μόνος λόγος για τον οποίο, όπως πιστεύει η Επιτροπή, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μπορούν να χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη αυτά χωρίς να πρέπει να καταβάλλουν το πραγματικό κόστος των κύριων μισθώσεων (λαμβανομένων επίσης υπόψη της επισφαλούς της οικονομικής κατάστασης και της προστασίας της οποίας χαίρει έναντι των πιστωτών) είναι ότι το κόστος των υπεκμισθώσεων αυτών αναλαμβάνεται από κάποια άλλη οντότητα (είτε από το Δημόσιο είτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία). Δεδομένου ότι ούτε το Δημόσιο ούτε η Ολυμπιακή Αεροπορία μπορούν να προβάλουν κάποιο οικονομικό επιχείρημα που να δικαιολογεί την καταβολή των κύριων αυτών μισθώσεων και την εισπράξη μικρότερου ποσού από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, ο μόνος λόγος που μπορεί να διαπιστώσει η Επιτροπή είναι η βούληση χορήγησης, μέσω της πράξης αυτής, πλεονεκτήματος στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.
99. Εάν, όπως πιστεύει η Επιτροπή, το κράτος και η Ολυμπιακή Αεροπορία προστάτευαν ενδεχομένως τις Ολυμπιακές Αερογραμμές επιτρέποντάς τους να μην καταβάλλουν το πλήρες κόστος μίσθωσης των αεροσκαφών, “απορρόφηση” στην πραγματικότητα μια ζημία παρέχοντας με τον τρόπο αυτό πλεονέκτημα στις Ολυμπιακές Αερογραμμές.
100. Το άρθρο 3 της απόφασης του 2005 ζητούσε από την Ελλάδα να αναστείλει άμεσα κάθε πληρωμή κρατικών ενισχύσεων. Με επιστολή της 25ης Αυγούστου 2005 ⁽⁵²⁾, η Επιτροπή υπενθύμισε στην Ελλάδα την υποχρέωσή της “να αναστείλει αμελλητί κάθε περαιτέρω πληρωμή ενίσχυσης στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές”.
101. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν στο αίτημα αυτό για την παροχή πληροφοριών με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου 2006 ⁽⁵³⁾. Στην απάντησή τους, οι ελληνικές αρχές δεν απέστειλαν στην Επιτροπή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι είχαν εφαρμόσει την ρήτρα αναστολής που προβλεπόταν στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005 ή οιαδήποτε ένδειξη ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές καταβάλλουν ή είχαν καταβάλει τα κύρια μισθώματα σε σχέση με τα μισθωμένα αεροσκάφη, τα οποία στην απόφαση 2005 θεωρήθηκε ότι επρόκειτο για κρατικές ενισχύσεις.
102. Με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή κάλεσε εκ νέου την Ελλάδα να αναστείλει την καταβολή των κρατικών ενισχύσεων που αναφέρονται στην απόφαση του 2005. Στην απάντησή της στις 26 Οκτωβρίου 2006, η Ελληνική Δημοκρατία δεν παρείχε πληροφορίες περί αναστολής της ενίσχυσης.
103. Σε καμία χρονική στιγμή από την έκδοση της απόφασης του 2005 οι ελληνικές αρχές δεν διαβίβασαν στοιχεία περί των ανωτέρω και η Επιτροπή καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές εξακολουθούν να καταβάλλουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία ή στο Δημόσιο ποσά για υπεκμισθώσεις τα οποία είναι κατώτερα των ποσών των κύριων μισθώσεων.
104. Αναφορικά με την χρηματοοικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Επιτροπή ζήτησε από την Ελλάδα, με επιστολή της στις 25 Αυγούστου 2006, να της διαβιβάσει “πληροφορίες σχετικά με την τρέχουσα χρηματοοικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, τους λογαριασμούς κερδών και ζημιών για το έτος 2005 και στοιχεία σχετικά με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα η εταιρεία αυτή”.
105. Στην απάντηση του στις 30 Οκτωβρίου 2006, το Ελληνικό Δημόσιο διαβίβασε στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με τις ταμειακές ροές (έσοδα και έξοδα) των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά τα έτη 2005 και 2006 και συγκριτική ανάλυση της τάσης για την επιβατική κίνηση και τα έσοδα των τελευταίων τριών ετών. Στην επιστολή του της 26ης Οκτωβρίου 2007, το Ελληνικό Δημόσιο διαβίβασε στην Επιτροπή πίνακα ταμειακών ροών των Ολυμπιακών Αερογραμμών για τα έτη 2006-2007 ⁽⁵⁴⁾, καθώς και συγκριτική ανάλυση της επιβατικής κίνησης και των εσόδων για τα τελευταία τέσσερα χρόνια.
106. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι, τα τελευταία χρόνια, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μετέφεραν λιγότερους επιβάτες (ο αριθμός των επιβατών για το 2006 είναι [...] εκατ., που αντιπροσωπεύει μείωση κατά [...] % περίπου σε σχέση με τα στοιχεία του 2004) και εμφανίζουν σταθερά συνολικά έσοδα αλλά αυξανόμενο κόστος, δηλαδή σημειώνεται άνοδος κατά [...] % των δαπανών για μισθούς μεταξύ 2006 και 2007. Ωστόσο, οι πληρωμές μισθωμάτων για τα αεροσκάφη εμφανίζουν άνοδο [...] % [...]
107. Μολονότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το Δεκέμβριο 2003 με λίγα ή σχεδόν καθόλου χρέη ⁽⁵⁵⁾ —εξαιτίας κυρίως της επιλογής των στοιχείων που μεταφέρθηκαν στη νέα οντότητα—, το 2004 εμφάνισε ήδη λειτουργικές ζημιές [...] εκατ. EUR επί κύκλου εργασιών [...] εκατ. EUR και καθαρές ζημιές [...] εκατ. EUR (προ φόρων) για το έτος. Ακόμα και σε επίπεδο μικτών αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης (κύκλος εργασιών μείον άμεσο κόστος υπηρεσιών), η εταιρεία εμφάνισε κέρδος μόνον της τάξης των [...] εκατ. EUR.
108. Το 2005, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ανακοίνωσαν καθαρή ζημία 123,7 εκατ. EUR ⁽⁵⁶⁾ επί εσόδων [...] εκατ. EUR για το 2005 ⁽⁵⁷⁾. Αναφέρθηκε ευρέως στα μέσα μαζικής ενημέρωσης ⁽⁵⁸⁾ ότι οι ζημιές της εταιρείας για το 2006 θα υπερβούν τα 120 εκατ. EUR. Στη βάση αυτή, από την έναρξη λειτουργίας τους το Δεκέμβριο του 2003, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν εμφανίσει συνολική ζημία άνω των 350 εκατ. EUR. Οι μελλοντικές προοπτικές δεν είναι ιδιαίτερα ευοίωνες.
109. Βάσει των πληροφοριών αυτών, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται με ποιόν τρόπο η εταιρεία χρηματοδοτεί την καθημερινή της λειτουργία και αντιμετωπίζει τις ζημιές της. Υπάρχουν συνεπώς αμφιβολίες για το εάν η εταιρεία καταβάλλει πλήρως και εγκαίρως στο Δημόσιο τις φορολογικές υποχρεώσεις καθώς και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης ή εάν, όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία —Υπηρεσίες, επωφελείται από την ανοχή του Δημοσίου στο θέμα αυτό, πράγμα το οποίο πιστεύει η Επιτροπή.

⁽⁵⁴⁾ Μολονότι δεν είναι σαφές εάν πρόκειται για πραγματικά στοιχεία ή για προβλέψεις.

⁽⁵⁵⁾ Όλες οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αφέθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και από τους φόρους, τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και λοιπές οφειλές προς το Ελληνικό Δημόσιο μεταφέρθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μόνο οι υποχρεώσεις ενός μηνός.

⁽⁵⁶⁾ Πηγή: Reuters, 20 Δεκεμβρίου 2006.

⁽⁵⁷⁾ Η εταιρεία δεν φαίνεται να έχει δημοσιεύσει ελεγμένους λογαριασμούς από το Δεκέμβριο του 2003.

⁽⁵⁸⁾ Πηγή: Καθημερινή 21 Σεπτεμβρίου 2007.

⁽⁵²⁾ D(2006) 217009.

⁽⁵³⁾ Στοιχεία: 3082.07/004/A/9749.

110. Η Επιτροπή έχει άρα αμφιβολίες για το εάν τηρήθηκε η υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης του 2005 για την αναστολή κάθε περαιτέρω καταβολής ενισχύσεων προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

3.4. Κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε. και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε. μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών

111. Επιπλέον, η Επιτροπή είναι εν γνώσει του άρθρου 22 του νόμου αριθ. 3404/05 ⁽⁵⁹⁾ τον οποίο ψήφισε η Ελλάδα. Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι “μέχρι και την 28η Φεβρουαρίου 2006 δεν επιτρέπονται οι διαδικασίες και η λήψη μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης (συμπεριλαμβανομένων των ασφαλιστικών μέτρων καθώς και των προσωρινών διαταγών), εντός ή εκτός της χώρας, σε βάρος των εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες Α.Ε. και Ολυμπιακή Αεροπολία Α.Ε., και οποιαδήποτε περιουσιακού τους στοιχείου, ομοίως δε και κατά παντός παραρτήματος τούτου, αναγκαίου ή πρόσφορου προς εξυπηρέτηση αυτού ή των χρηστών του, οι δε τυχόν ανωτέρω εκκρεμείς διαδικασίες, καθώς και οι συνέπειες των μέτρων τούτων, αναστέλλονται κατά το άνω διάστημα. Των ανωτέρω περιορισμών εξαιρείται το Ελληνικό Δημόσιο”. Η ισχύς της εν λόγω διάταξης παρατάθηκε δύο φορές, αρχικά μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2006 ⁽⁶⁰⁾ και στη συνέχεια μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2007 ⁽⁶¹⁾.

112. Η διάταξη αυτή απαγορεύει ουσιαστικά την αναγκαστική εκτέλεση αποφάσεων, εντός ή εκτός της Ελλάδας, σε βάρος οιασδήποτε των εταιρειών του Ομίλου Ολυμπιακής. Μολονότι ο νόμος αυτός δεν φαίνεται να συνεπάγεται άμεσα τη χορήγηση κρατικών πόρων σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω εταιρείες και δεν εφαρμόζεται σε χρέη προς το Δημόσιο, το αποτέλεσμα του είναι η μονομερής ασυλία των εταιρειών αυτών έναντι των υποχρεώσεων τους κατόπιν δικαστικών αποφάσεων, μη επιτρέποντας τις διαδικασίες για την αναγκαστική εκτέλεση των υποχρεώσεων αυτών και αφαιρώντας τη δυνατότητα λήψης ασφαλιστικών μέτρων.

113. Η Επιτροπή συμπεραίνει άρα ότι η διάταξη αυτή παρέχει στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στις λοιπές εταιρείες του ομίλου προνομιακή μεταχείριση, προσφέροντάς τους ένα είδος νομικής προστασίας από την οποία δεν επωφελούνται άλλες ημεδαπές ή αλλοδαπές αεροπορικές εταιρείες ή οιοσδήποτε άλλος οικονομικός φορέας ⁽⁶²⁾. Κάθε άλλη επιχείρηση στην Ελλάδα η οποία θα επεδίωκε τέτοιου είδους προστασία έναντι των πιστωτών της θα έπρεπε να κηρύξει πτώχευση.

4. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

114. Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, “ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων της παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το

μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές”.

115. Τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, προκειμένου να αποφασιστεί εάν τα κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, πρέπει να πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις και συγκεκριμένα, η χρηματοδοτική συνδρομή:

- να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους,
- να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής,
- να νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, και
- να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

4.1. Ύπαρξη ενίσχυσης αναφορικά με τα χρέη της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες προς το Δημόσιο

4.1.1. Πλεονέκτημα

116. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η έννοια της ενίσχυσης περιλαμβάνει πλεονεκτήματα που παρέχονται από τις δημόσιες αρχές και τα οποία, με διάφορες μορφές, μειώνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης ⁽⁶³⁾. Οι αποφάσεις του Δημοσίου να ανεχθεί καλύτερη ή/και ελλιπείς πληρωμές φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από το Δεκέμβριο του 2004, εφόσον αυτό επιβεβαιωθεί, συνιστούν σαφώς πλεονέκτημα υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δεδομένου ότι με τις αποφάσεις αυτές μειώνεται μια χρηματοοικονομική επιβάρυνση την οποία κανονικά θα έπρεπε να φέρει η εταιρεία.

4.1.2. Ιδιαίτερος χαρακτήρας

117. Στην παρούσα υπόθεση, η εκ μέρους του Δημοσίου ανοχή, που η Επιτροπή πιστεύει ότι υπάρχει, εφαρμόζεται μόνο στην Ολυμπιακή Αεροπορία, δηλαδή πρόκειται για επιλεκτικό και ειδικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1.

4.1.3. Κρατικοί πόροι

118. Όσον αφορά τις φορολογικές υποχρεώσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το ίδιο το Δημόσιο, μέσω των φορολογικών αρχών, ανέχεται τη διαρκή αναβολή και μη πληρωμή διαφόρων φόρων και επιβαρύνσεων που οφείλονται από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Αναφορικά με τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, ο οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με την εισπράξη τους (το ΙΚΑ) είναι δημόσιος οργανισμός που έχει συσταθεί με ελληνικό νόμο ⁽⁶⁴⁾ και είναι εκείνος που φέρει την ευθύνη, κάτω από την κρατική εποπτεία, για τη διαχείριση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης και την εισπράξη υποχρεωτικών εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Η συνεχώς αυξανόμενη φορολογική υποχρέωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας προς το Δημόσιο εμπεριέχει σαφώς μεταφορά κρατικών πόρων.

⁽⁵⁹⁾ “Ρύθμιση θεμάτων του Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού Τομέα της Ανώτατης Εκπαίδευσης και λοιπές διατάξεις” (ΦΕΚ Α 260).

⁽⁶⁰⁾ Άρθρο 28 του Νόμου αριθ. 3446/2006 (Φ.Ε.Κ. Α 49, 10.3.2006).

⁽⁶¹⁾ Άρθρο 35(Β) του Νόμου αριθ. 3492/2006 (Φ.Ε.Κ. Α 210, 5.10.2006).

⁽⁶²⁾ Η διάταξη αυτή ενδέχεται επίσης να παραβιάζει και την εθνική νομοθεσία και, συγκεκριμένα, το άρθρο 20 του Ελληνικού Συντάγματος, το οποίο εγγυάται τη νομική προστασία και, άρα, την αναγκαστική εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων.

⁽⁶³⁾ Βλέπε μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις στην υπόθεση 30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v High Authority [1961] Συλλ. 1, υπόθεση C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Συλλ. I-877, σκέψη 13· υπόθεση C-241/94 Γαλλία κατά Επιτροπής [1996] Συλλ. I-4551, σκέψη 34· και υπόθεση C-256/97 DM Transport [1999] Συλλ. I-3913, σκέψη 19.

⁽⁶⁴⁾ Νόμος 1846/1951, άρθρο 11.

4.1.4. Επίπτωση στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό

119. Τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών καθώς αφορούν εταιρεία της οποίας η δραστηριότητα, ως εκ της φύσεώς της, επηρεάζει άμεσα τις συναλλαγές και η οποία λειτουργεί σε μία ελευθερωμένη αγορά. Πρόκειται για εταιρεία η οποία ανταγωνίζεται άλλες κοινοτικές εταιρείες, ιδίως από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας ⁽⁶⁵⁾, όπου ο ανταγωνισμός για τις υπηρεσίες εδάφους είναι ανοικτός σε αερολιμένες με ετήσιο κατώτατο όριο επιβατών της τάξεως των 2 εκατομμυρίων ή 50 000 τόνων εμπορευμάτων. Κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εντός της συγκεκριμένης αγοράς καθώς επικεντρώνονται σε μία και μόνο επιχείρηση, η οποία βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

4.1.5. Συμπέρασμα

120. Υπό αυτές τις συνθήκες, λαμβανομένης υπόψη της ανοχής και επιείκειας του Δημοσίου σε σχέση με τις φορολογικές οφειλές και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η στάση αυτή, εφόσον τεκμηριωθεί, είναι πιθανόν να συνιστά κρατική ενίσχυση. Επί του σημείου αυτού, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες στην παρούσα φάση.

4.2. Ύπαρξη ενισχύσεων αναφορικά με τα ποσά που επιδίκασε το διαιτητικό δικαστήριο στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες

4.2.1. Πλεονέκτημα

121. Για να αξιολογηθεί εάν κάποιο κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση πρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσον η αποδέκτρια επιχείρηση λαμβάνει οικονομικό πλεονέκτημα. Οι ελληνικές αρχές υποστήριξαν ότι το διαιτητικό δικαστήριο διέταξε το Ελληνικό Δημόσιο να καταβάλει αποζημίωση στην Ολυμπιακή Αεροπορία για παράβαση συμβατικών υποχρεώσεων που είχε αναλάβει το Ελληνικό Δημόσιο το 1956. Ως εκ τούτου, κρίνουν ότι δεν υπάρχει κανένα οικονομικό πλεονέκτημα και, άρα, καμία κρατική ενίσχυση υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

122. Εν προκειμένω, οι ελληνικές αρχές παραπέμπουν στην νομολογία του ΔΕΚ στην υπόθεση Αστέρης ΑΕ ⁽⁶⁶⁾, όπου αναφέρεται ότι “κρατικές ενισχύσεις που αποτελούν μέτρα της δημόσιας αρχής ευνοούνται ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένα προϊόντα, διαφέρουν θεμελιωδώς κατά τη νομική φύση από τις αποζημιώσεις τις οποίες υποχρεώνονται, ενδεχομένως, να καταβάλουν σε ιδιώτες οι εθνικές αρχές προς αποκατάσταση της ζημίας που τους προξένησαν”. Στην υπόθεση αυτή, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι “αποζημιώσεις τις οποίες οι εθνικές αρχές υποχρεούνται ενδεχομένως να

καταβάλουν σε ιδιώτες προς αποκατάσταση ζημίας που τους προξένησαν δεν αποτελούν ενισχύσεις κατά την έννοια των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης” ⁽⁶⁷⁾.

123. Οι ελληνικές αρχές αναφέρουν επίσης απόφαση της Επιτροπής περί κρατικών ενισχύσεων στην Ιταλία ⁽⁶⁸⁾, στην οποία η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε από τις ιταλικές αρχές στην Ente Minerario Siciliana (EMS), προκειμένου η τελευταία να καταβάλει αποζημίωση στην εταιρεία Italkali, δεν αποτελούσε κρατική ενίσχυση. Η Italkali είχε λάβει αποζημίωση βάσει διαιτητικής απόφασης για ζημιές τις οποίες υπέστη λόγω αμέλειας του Δημοσίου ⁽⁶⁹⁾.

124. Στην παρούσα φάση, ωστόσο, δεν είναι σαφές στην Επιτροπή εάν η νομολογία αυτή και η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι σχετικές στη συγκεκριμένη περίπτωση. Για τους λόγους που αναπτύσσονται κατωτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποφανθεί εάν τα ποσά που επιδικάσθηκαν από το διαιτητικό δικαστήριο αποτελούν πραγματική αποζημίωση για ζημιές τις οποίες υπέστη η Ολυμπιακή Αεροπορία και δεν περιλαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις.

125. Όσον αφορά τα ποσά που επιδικάσθηκαν με τις αποφάσεις 35/2006 και 36/2006 του διαιτητικού δικαστηρίου σχετικά με την αποζημίωση για πτήσεις στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (PSO) τις οποίες εκτέλεσε η Ολυμπιακή Αεροπορία το 2000 και το 2001, η Επιτροπή δεν διαθέτει στην παρούσα φάση της εξέτασης αρκετά στοιχεία που να της επιτρέπουν να τεκμηριώσει εάν η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων υποχρέωση να εκτελεί τα εν λόγω ζημιόγωνα δρομολόγια (“άγονη γραμμή”) κατά την υπό εξέταση περίοδο· ούτε μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν στη συνέχεια να περιλαμβάνουν στοιχεία υπέρμετρης αντιστάθμισης που μπορεί να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Καλεί συνεπώς τις ελληνικές αρχές να διαβιβάσουν σχετικά λεπτομερέστερες πληροφορίες ως προς τη σχέση με την Ολυμπιακή Αεροπορία και ως προς τον τρόπο με τον οποίο υπολογίσθηκαν τα ποσά της αποζημίωσης από τα διαιτητικά δικαστήρια.

126. Για το θέμα της αποζημίωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας για την μετεγκατάστασή της στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα), η οποία αποτέλεσε αντικείμενο των αποφάσεων 57/2006, 30/2007, 32/2007 και 50/2007 του διαιτητικού δικαστηρίου, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι στις αποφάσεις του 1998, του 2000 και του 2002 είχε ασχοληθεί συγκεκριμένα και λεπτομερώς με το ζήτημα του κόστους που συνεπαγόταν για την Ολυμπιακή Αεροπορία η μετεγκατάσταση αυτή στα Σπάτα (ΔΑΑ). Όπως προαναφέρθηκε, η απόφαση του 2000 προέβλεπε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία μπορούσε να κάνει χρήση δανείου με κρατική εγγύηση για την κάλυψη του κόστους αυτού. Η απόφαση του 2002 ⁽⁷⁰⁾ ανέφερε ότι “Η χρηματοδότηση της μετακίνησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στον ΔΑΑ θα γινόταν από ταμειακά διαθέσιμα και από αποζημιώσεις (σημείο 82 της απόφασης του 1998). Στην εταιρεία θα

⁽⁶⁷⁾ Στην ίδια υπόθεση, παράγραφοι 23 και 24.

⁽⁶⁸⁾ Απόφαση C-35/91 της Επιτροπής (πρώην νόμος 658/90) περί κρατικών ενισχύσεων — Ιταλία [1993] (ΕΕ C 59 της 2.3.1993, σ. 4), Ανακοίνωση 93/C59/03.

⁽⁶⁹⁾ Όπως και ανωτέρω, παράγραφος 3.

⁽⁷⁰⁾ Παράγραφοι 35 και 36.

⁽⁶⁵⁾ ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36.

⁽⁶⁶⁾ Βλέπε συνεκδικασθείσες υποθέσεις 106-120/87, Αστέρης ΑΕ και λοιποί κατά Ελληνικής Δημοκρατίας και Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας [1988] Συλλ. σ. 5515.

καταβαλλόταν ωστόσο από το Ελληνικό Δημόσιο αποζημίωση για την απώλεια των επενδύσεών της στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού λόγω του κλεισίματός του (ποσό υπολογιζόμενο σε 35 δισεκατ. δραχμές). Όπως επιβεβαίωσε η Ελλάδα στην Επιτροπή με την επιστολή της της 3ης Ιουλίου 1998 η εν λόγω αποζημίωση δεν πρόκειται να συμπεριλάβει κανένα στοιχείο κρατικής ενίσχυσης προς την Ολυμπιακή Αεροπορία και θα ανερχόταν αυστηρά στο ποσό που θα εδικαιούτο να λάβει οποιαδήποτε άλλη εταιρεία σε παρόμοια κατάσταση ... Η ελληνική κυβέρνηση πληροφόρησε την Επιτροπή με την επιστολή της 12ης Δεκεμβρίου 1999 ότι η αποζημίωση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία, η οποία συνδεόταν άμεσα με την μετακίνησή της στον ΔΑΑ, υπολογιζόταν στο ποσό των 33,66 δισεκατ. δραχμών, στις 20 Απριλίου 1999, όπως καθόρισε η εταιρεία συμβούλων American Appraisal (UK), την οποία είχε προσλάβει με σύμβαση το Ελληνικό Δημόσιο για να προσδιορίσει τις ζημιές που θα είχε η Ολυμπιακή Αεροπορία από το κλείσιμο του αεροδρομίου στο Ελληνικό και τη μετακίνησή της στο ΔΑΑ".

127. Η έκθεση την οποία εκπόνησε η American Appraisal διαβιβάθηκε στην Επιτροπή, χωρίς ωστόσο επίσημη κοινοποίηση για πρόσθετη κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή ανέθεσε στην εταιρεία Alan Stratford (βρετανική εταιρεία συμβούλων σε θέματα αερομεταφορών) να εξακριβώσει κατά πόσον η αείολογή που είχε γίνει από την εταιρεία συμβούλων American Appraisal βασιζόταν στην αρχή της "εύλογης αγοραίας αξίας" και κατά πόσον υπήρχαν στοιχεία υπέρμετρης αντιστάθμισης. Η εταιρεία Alan Stratford, αφού προηγουμένως εξέτασε το καθεστώς της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο Ελληνικό και τη μέθοδο εφαρμογής της αρχής της εύλογης αγοραίας αξίας, κατέληξε στο συμπέρασμα, στην τελική έκθεση που συνέταξε το Μάιο του 2000, ότι οι υπολογισμοί και τα συνεπαγόμενα ποσά ήταν λογικά.
128. Σχετικά με το θέμα της αποζημίωσης για την πρόωρη έξωση από το αεροδρόμιο του Ελληνικού και τη μετεγκατάσταση στα Σπάτα, η Επιτροπή ανέφερε στην απόφασή της του 2002 ⁽¹⁾ ότι το ποσό που καθορίστηκε τον Απρίλιο του 1999 και συμφωνήθηκε με την Επιτροπή το Δεκέμβριο του 1999 ανερχόταν σε 33,66 δισεκατ. δραχμές (98,8 εκατ. EUR). Η Επιτροπή παραδέχθηκε ότι ένα πρόσθετο ποσό 8,7 δισεκατ. δραχμών (25,6 εκατ. EUR) είχε προκύψει στο πλαίσιο ανεξάρτητης έρευνας που πραγματοποιήθηκε το Φεβρουάριο του 2002 και συνδεόταν με την αναταραχή που προκλήθηκε λόγω της αναγκαστικής πρόωρης έξωσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η οφειλόμενη αποζημίωση σε 124,4 εκατ. EUR. Η Ολυμπιακή Αεροπορία πιστεύεται πάντως ότι την εποχή εκείνη είχε λάβει αποζημίωση 138,7 εκατ. EUR ⁽²⁾.
129. Στην απόφαση 57/2006, το διαιτητικό δικαστήριο φαίνεται ότι έχει λάβει υπόψη την πληρωμή αυτή κρίνοντας ότι, εφόσον το Δημόσιο είχε ήδη καταβάλει ποσό 146 100 000 EUR στην Ολυμπιακή Αεροπορία για αποζημιώσεις που συνδέονταν με την μετεγκατάστασή της στα

Σπάτα, έπρεπε να μειωθεί αναλόγως το ποσό των αποζημιώσεων. Η Επιτροπή εικάζει ότι το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο ποσό των ζημιών το οποίο η Ολυμπιακή Αεροπορία υποτίθεται ότι είχε καταβάλει την εποχή εκείνη και ζητεί από την Ελλάδα να το επιβεβαιώσει.

130. Στην απόφαση της του 2002, η Επιτροπή συνυπολόγισε τον αντίκτυπο του πληθωρισμού και των επιτοκίων και αποφάσισε ότι το ποσό της αποζημίωσης που είχε ήδη καταβληθεί ήταν αρκετά πλησίον εκείνου το οποίο καθόρισε ο εμπειρογνώμονας. Κατέληξε δε στο συμπέρασμα ότι εφόσον το ποσό της αποζημίωσης δεν περιείχε υπέρμετρη αντιστάθμιση υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας για τη μετεγκατάστασή της στα Σπάτα, δεν υπήρχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στην πληρωμή αυτή.
131. Όσον αφορά τις αποζημιώσεις που επιδικάστηκαν από το διαιτητικό δικαστήριο για τη μετεγκατάσταση στα Σπάτα, η Επιτροπή δεν έχει λάβει καμία διαβεβαίωση σχετικά με πιθανή υπέρμετρη αντιστάθμιση. Της είναι συνεπώς δυσχερές να κατανοήσει πώς είναι δυνατόν να μην αποτελούν υπεραντιστάθμιση περαιτέρω πληρωμές οι οποίες εμφανίζονται να καλύπτουν τις ίδιες κατηγορίες ζημιών ή πώς ορισμένες από τις αποζημιώσεις που επιδικάστηκαν συνδέονται με τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του ΝΔ 3560/1956.
132. Οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν στις υπηρεσίες της Επιτροπής αντίγραφα των αποφάσεων της διαιτησίας αλλά χωρίς τεκμηρίωση ή εξήγηση για τον τρόπο υπολογισμού των ποσών της αποζημίωσης. Διάφορες εκθέσεις και μελέτες που εκπονήθηκαν από εμπειρογνώμονες, καθώς και δικαιολογητικά έγγραφα με τη μορφή τιμολογίων και αξιολογήσεων αναφέρθηκαν στις αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου, πλην όμως δεν διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή. Το διαιτητικό δικαστήριο αναφέρθηκε σε τραπεζικό δάνειο ύψους 190 000 000 EUR ⁽³⁾ το οποίο έλαβε η Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Επιτροπή δεν έχει λάβει πληροφορίες σχετικά με το δάνειο αυτό.
133. Βάσει των περιορισμένων στοιχείων που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή δεν έχει καταστεί δυνατή οιαδήποτε ουσιαστική συμφωνία των ποσών ή κατηγοριών αποζημιώσεων που χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία από το διαιτητικό δικαστήριο με τα ποσά που έχουν ήδη ληφθεί υπόψη ως αποζημίωση για μετεγκατάσταση στα Σπάτα στο πλαίσιο της απόφασης του 2002. Ως εκ τούτου, δεν κατέστη δυνατόν στην Επιτροπή να διαπιστώσει εάν ορισμένες από τις κατηγορίες των αποζημιώσεων που επιδικάστηκαν από το διαιτητικό δικαστήριο έχουν εξεταστεί προηγουμένως από την Επιτροπή.

⁽¹⁾ Η Επιτροπή διερωτάται κατά πόσον το ποσό αυτό αποτελεί μέρος της κρατικής ενίσχυσης (με τη μορφή εγγυήσεων δανείου ύψους 378 εκατ. δολαρίων) που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις αποφάσεις του 1994 και του 1998. Η εγγύηση αυτή πρόκειται αρχικά να χρησιμοποιηθεί για την απόκτηση νέων αεροσκαφών από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ωστόσο, τον Ιούλιο του 2000, το Ελληνικό Δημόσιο ζήτησε από την Επιτροπή να εγκρίνει τροποποίηση της χρήσης των εγγυήσεων ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή του εναπομένου ποσού της εγγύησης (εκαζόμενο σε 190 εκατ. δολάρια περίπου) για την κάλυψη των δαπανών μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στη Σπάτα. Το Φεβρουάριο του 2001, μετά την απόφαση του 2000, η Ολυμπιακή Αεροπορία έλαβε προς το σκοπό αυτό δάνειο 62 δισεκατ. δραχμών (182 εκατ. ευρώ) από την τράπεζα ABN-AMRO. Εάν αυτό αληθεύει, υπενθυμίζεται ότι το σύνολο των υπό εξέταση εγγυήσεων δανείου (378 εκατ. δολάρια) κρίθηκαν στη συνέχεια από την Επιτροπή, στην απόφαση του 2002, ως μη συμβίβασιμη κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία λόγω μη εκπλήρωσης των όρων που συνόδευαν το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

⁽¹⁾ Παράγραφος 160.

⁽²⁾ Η Επιτροπή παραδέχθηκε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε ζητήσει έως 19 δισεκατ. δραχμές (55 εκατ. ευρώ) για τη ρύθμιση όλων των αξιώσεων που απορρέουν από τη μετακίνηση από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού, το ποσό όμως αυτό δεν είχε αναγνωριστεί από την Ελλάδα.

134. Η Επιτροπή έχει επίσης αμφιβολίες εάν πολλές από τις κατηγορίες των αποζημιώσεων μπορούν να συνδεθούν πράγματι με τις υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου έναντι της Ολυμπιακής Αεροπορίας σε σχέση με την εκμετάλλευση του αερολιμένα του Ελληνικού βάσει του ΝΔ 3560/1956.
135. Την Επιτροπή προβληματίζει επίσης το γεγονός ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία τα οποία διαθέτει, φαίνεται να έχει καταβληθεί δύο φορές αποζημίωση για την ίδια ζημία. Συγκεκριμένα, με την απόφαση 57/2006 του διαιτητικού δικαστηρίου επιδικάστηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία ποσό [...] EUR για ζημίες από πρόστιμα και επιβαρύνσεις λόγω δέσμευσης κεφαλαίων εξαιτίας του κόστους μετεγκατάστασης. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφάνθηκε ότι λόγω της μετεγκατάστασης στο νέο αερολιμένα ανετράπη ο οικονομικός προϋπολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας για τα έτη 2001 έως 2005. Με την απόφαση 30/2007 του διαιτητικού δικαστηρίου επιδικάστηκε περαιτέρω ποσό [...] EUR για το κόστος που οφείλεται στη δέσμευση κεφαλαίων εξαιτίας της μετεγκατάστασης. Το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε, εκ νέου, ότι ο οικονομικός προϋπολογισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας για τα έτη 2001 έως 2005 ανετράπη λόγω της μετεγκατάστασης στο νέο αερολιμένα. Και στις δύο περιπτώσεις, γίνεται αναφορά σε δάνειο 190 000 000 EUR το οποίο υποχρεώθηκε να λάβει η Ολυμπιακή Αεροπορία.
136. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί στην παρούσα φάση της εξέτασης να αποκλείσει το ενδεχόμενο να περιλαμβάνονται στις αποζημιώσεις που επιδικάσε το διαιτητικό δικαστήριο στοιχεία υπέρμετρης αντιστάθμισης για ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία λόγω εκτέλεσης πτήσεων PSO και λόγω της μετακίνησής της από το Ελληνικό στα Σπάτα, και στην περίπτωση που έχει καταβληθεί η υπεραντιστάθμιση αυτή είναι πιθανό να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες σχετικά με το θέμα αυτό.
- 4.2.1.1. Υφιστάμενη ενίσχυση
137. Η Ελληνική Δημοκρατία υποστήριξε επιπλέον ότι, ακόμα και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι πρέπει να διερευνήσει περαιτέρω τις αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου, αυτό θα μπορούσε να γίνει μόνο βάσει των διατάξεων περί “υφιστάμενης ενίσχυσης” ⁽⁷⁴⁾. Βασίζει τη θέση αυτή στο γεγονός ότι η σύμβαση και ο νόμος του 1956 παρέχουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία ορισμένα δικαιώματα. Τα δικαιώματα αυτά περιλαμβάνουν “το προνόμιο της αποκλειστικής εκμεταλλεύσεως πασών των υπό ελληνική σημαία αεροπορικών μεταφορών εσωτερικού κα εξωτερικού δι’ επιβάτας και εμπορεύματα και εν γένει οιασδήποτε φύσεως φορτία” και υποχρεώσεις “όπως καλούμενη εγκαίρως εκτελεί εκτάκτως αεροπορικές μεταφορές προσώπων ή εμπορευμάτων προς εξυπηρέτησιν των εμφανιζομένων εκάστοτε αναγκών ⁽⁷⁵⁾” ... “το Δημόσιον δικαιούται εν πάση περιπτώσει να ζητήσει παρά της αναδόχου την διατήρησιν της συχνότητας των δρομολογίων ως και την διατήρησιν των αεροπορικών γραμμών υποχρεούμενον όπως εις απάσας τας περιπτώσεις ταύτας καταβάλει εις την ανάδοχον τας προηγουμένας εκ της διατηρήσεως των δρομολογίων και γραμμών επί πλέον δαπάνας αμέσου και εμμέσου κόστους μετ’ αφαιρέσιν των εξ αυτών εσόδων”.
138. Σχετικά με τη βάση στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού, το άρθρο 14 παράγραφος 1 προβλέπει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία “δικαιούται, καθ’ όλην την διάρκεια της ισχύος της συμβάσεως να διατηρήσει τας υπηρεσίας της και τας παντοειδείς εγκαταστάσεις αυτής, ... εις την σημερινήν ... θέση, δικαιουμένη εις δωρεάν χρήσιν των ... χώρων”.
139. Το Ελληνικό Δημόσιο παρατηρεί ότι τα ως άνω διατυπωθέντα δικαιώματα και οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου βασίζονται συνεπώς σε νομικές διατάξεις (ΝΔ 3560/1956 και νόμος 96/75) που εκδόθηκαν πριν από την προσχώρηση της Ελλάδας στην Κοινότητα το 1981.
140. Η Ελλάδα υποστήριξε περαιτέρω ότι η Επιτροπή έχει ήδη εξετάσει τα ζητήματα που αφορούν την Ολυμπιακή Αεροπορία και όλα τα διάδοχα σχήματα καθώς και το συμβιβασμο χαρακτήρα των εθνικών ρυθμίσεων που προϋπήρχαν της ένταξης της Ελλάδας στην Κοινότητα με το κοινοτικό δίκαιο. Επ’ αυτού, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι διατάξεις του ΝΔ 3560/1956 δεν έχουν αποτελέσει μέχρι σήμερα αντικείμενο καμίας από τις αποφάσεις που αφορούν την Ολυμπιακή Αεροπορία και τις διαδόχους της.
141. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ι) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 νοούνται ως “υφιστάμενη ενίσχυση”: ... όλες οι ενισχύσεις οι οποίες υφίσταντο πριν από την έναρξη ισχύος της συνθήκης στο οικείο κράτος μέλος, δηλαδή συστήματα ενισχύσεων και καθεστώτα ατομικών ενισχύσεων που είχαν τεθεί σε εφαρμογή πριν και εφαρμόζονται ακόμη έπειτα, από την έναρξη ισχύος της συνθήκης. Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι διατάξεις του ΝΔ 3560/1956 παρέχουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στο Δημόσιο φόρουμ και μηχανισμό για την επίλυση διαφορών μεταξύ τους, αλλά οι διατάξεις του νόμου δεν παρέχουν ούτε στην εταιρεία ούτε στο Δημόσιο δικαίωμα αποζημιώσεως. Ως εκ τούτου, το ίδιο το ΝΔ 3560/1956 δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο ενίσχυσης.
142. Οι πράξεις μέσω των οποίων φαίνεται να έχει χορηγηθεί ενίσχυση είναι οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου που λήφθηκαν βάσει των διαδικαστικών αυτών διατάξεων. Η Επιτροπή θεωρεί συνεπώς ότι αυτές αποτελούν εξορισμού νέα ενίσχυση.
143. Στη συνέχεια, η Επιτροπή παρατηρεί ότι κάθε ενίσχυση η οποία υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την αποκατάσταση απώλειας δικαιωμάτων τα οποία είχαν αρχικά χορηγηθεί με το ΝΔ 350/1956, επειδή συνεπάγεται υπέρμετρη αντιστάθμιση ή αποκατάσταση για ζημιές εκτός του πλαισίου των δικαιωμάτων αυτών, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο πεδίο του εν λόγω νόμου. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως υφιστάμενη ενίσχυση βάσει των διατάξεων αυτών και πρέπει να αξιολογηθεί ως νέα ενίσχυση χορηγηθείσα μέσω των διαιτητικών αποφάσεων ⁽⁷⁶⁾.
144. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι ο ισχυρισμός των ελληνικών αρχών ότι κάθε αποζημίωση απώλειας στο πλαίσιο των αρχικών δικαιωμάτων αποτελεί υφιστάμενη ενίσχυση είναι ο ίδιος αντιφατικός. Ο ισχυρισμός αυτός υπονοεί ότι η αρχική υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου περιελάμβανε ενίσχυση και, έτσι, το ίδιο ισχύει και για την ενδεχόμενη αποζημίωση της παράβασής της.

⁽⁷⁴⁾ Άρθρο 14 και 17-19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999.

⁽⁷⁵⁾ Άρθρο 1 παράγραφος 1, 7 και 9.

⁽⁷⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-400/99, Ιταλία κατά Επιτροπής, σκέψεις 64-65.

145. Έτσι, εάν υποτεθεί, όπως ισχυρίζεται η Ελλάδα, ότι οι διαιτητικές αποζημιώσεις έπρεπε να θεωρηθούν μόνον ως ποσοτικοποίηση της ενίσχυσης η οποία είχε ήδη ληφθεί το 1956, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δικαιώματα τα οποία απολάμβανε η Ολυμπιακή Αεροπορία βάσει του ΝΔ 350/1956 έχουν καταργηθεί από το 1993 με την απελευθέρωση της αγοράς αερομεταφορών μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92. Μετά την ημερομηνία αυτή, στην πραγματικότητα, όπως θεμελιώνεται στο άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ν) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, τα δικαιώματα αυτά δεν μπορούν πλέον να θεωρηθούν υφιστάμενη ενίσχυση επειδή η δραστηριότητα με την οποία συνδέονται έχει ελευθερωθεί βάσει του κοινοτικού δικαίου.

146. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τον ισχυρισμό της Ελληνικής Δημοκρατίας ότι οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν δυνάμει των αποφάσεων του διαιτητικού δικαστηρίου αποτελούν υφιστάμενη ενίσχυση.

4.2.2. Ιδιαίτερος χαρακτήρας

147. Στην υπό εξέταση υπόθεση, οι αποζημιώσεις επιδικάστηκαν υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας Υπηρεσίες⁽⁷⁷⁾ ως διαδόχου εταιρείας της Ολυμπιακής Αεροπορίας και, ως τέτοιες, αφορούν ειδικά τη συγκεκριμένη επιχείρηση.

4.2.3. Κρατικοί πόροι

148. Δεν αμφισβητείται το γεγονός ότι οι πόροι που χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων που επιδικάστηκαν είναι κρατικοί πόροι δεδομένου ότι προέρχονται από τον κρατικό προϋπολογισμό. Οι ελληνικές αμφισβήτησαν ωστόσο το γεγονός ότι για τη μεταφορά αυτή των πόρων φέρει ευθύνη το Δημόσιο.

149. Κατά τη γνώμη της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου είναι δεσμευτικές για το Δημόσιο, δεδομένου ότι είναι τελικές, οριστικές και αμετάκλητες. Επιβάλλουν υποχρέωση στις ελληνικές αρχές με την οποία υποχρεούνται να συμμορφωθούν. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την υποχρέωση αυτή, οι αρμόδιες αρχές του ελληνικού κράτους εκτίθενται σε αστικές, πειθαρχικές, ή ακόμα και ποινικές κυρώσεις.

150. Εν προκειμένω, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το γεγονός της επιδίκασης των αποζημιώσεων από διαιτητικό δικαστήριο που έχει συσταθεί βάσει ελληνικού νόμου δεν αίρει αφαιστού τον πιθανό χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης επιδικασθείσας αποζημίωσης. Αντιθέτως, φαίνεται ότι το Ελληνικό Δημόσιο, αποδεχόμενο τους όρους της αρχικής σύμβασης και με την νομοθετική κύρωσή της, αποφάσισε εκουσίως να υπαχθεί σε ένα τέτοιο δεσμευτικό μηχανισμό επίλυσης διαφορών, αντί για το εθνικό δικαστικό σύστημα.

151. Αποτελεί πάγια νομολογία του Δικαστηρίου “ότι το εθνικό δικαστήριο θα πρέπει κατά την εφαρμογή του εθνικού του δικαίου να εξετάζει αν πληρούνται οι όροι που θέτει η κοινοτική έννομη τάξη και αν η εφαρμογή του εθνικού δικαίου δεν θίγει τις αρμοδιότητες τις οποίες η Επιτροπή έχει ως έναν από τους στόλους της κοινοτικής έννομης

τάξεως κατά την τήρηση των περί ενισχύσεων διατάξεων”⁽⁷⁸⁾. Οι διατάξεις της συνθήκης περί ανταγωνισμού οι οποίες εφαρμόζονται στη σχέση μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών είναι διατάξεις δημοσίας τάξεως⁽⁷⁹⁾.

152. Επιπλέον, όπως έχουν αναγνωρίσει οι ίδιες οι ελληνικές αρχές⁽⁸⁰⁾, η αναγκαστική εκτέλεση κάθε τελικής, οριστικής και αμετάκλητης δικαστικής ή οιοεί δικαστικής απόφασης πρέπει να αναστέλλεται εάν είναι σαφές ότι η αναγκαστική εκτέλεση μιας τέτοιας απόφασης θα αντέκριντο στις διατάξεις υπέρτερου κανόνα δικαίου, όπως είναι οι διατάξεις του κοινοτικού δικαίου⁽⁸¹⁾. Συνάγεται ότι το Ελληνικό Δημόσιο, αποδεχόμενο να επιβάλει και να εκτελέσει τις διαιτητικές αποφάσεις, ανέλαβε, κατά την άσκηση της διακριτικής του ευχέρειας, την ευθύνη για την εκτέλεση των αποφάσεων αυτών. Το κοινοτικό δίκαιο απαγορεύει την εφαρμογή από κράτος μέλος διατάξεως του εθνικού δικαίου, ακόμα και εάν αποσκοπεί στη θέσπιση της αρχής του δεδικασμένου⁽⁸²⁾, κατά το μέτρο που η εφαρμογή της διάταξης αυτής οδηγεί σε παράβαση του κοινοτικού δικαίου⁽⁸³⁾.

153. Η νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι σαφής στο θέμα αυτό και συνοψίστηκε προσφάτως στη γνώμη του γενικού εισαγγελέα Geelhoed⁽⁸⁴⁾ στην υπόθεση *Lucchini*⁽⁸⁵⁾. Στην υπόθεση αυτή, το Δικαστήριο κλήθηκε να εκδώσει προδικαστική απόφαση περί του εάν απόφαση εθνικού δικαστηρίου μπορεί να εμποδίσει την άσκηση της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Επιτροπής να ελέγχει αν μία κρατική ενίσχυση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και, αν είναι αναγκαίο, να διατάξει την ανάκτησή της.

154. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον γενικό εισαγγελέα Geelhoed, υφίσταται σαφής κατανομή καθηκόντων και αρμοδιοτήτων μεταξύ της Επιτροπής και των εθνικών δικαστηρίων στην εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου για τις κρατικές ενισχύσεις. Έτσι, ένα εθνικό δικαστήριο δεν μπορεί, κατά την ερμηνεία του εθνικού δικαίου, να λάβει απόφαση με την οποία να αγνοεί τη θεμελιώδη δομή βάσει της οποίας οι αρμοδιότητες, όπως ορίζεται στις Συνθήκες, κατανέμονται μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών μελών⁽⁸⁶⁾. Το ίδιο το Δικαστήριο κατέληξε ότι δεν μπορούν να προσδίδονται αποτελέσματα σε μια απόφαση εθνικού δικαστηρίου τα οποία εκφεύγουν των ορίων αρμοδιότητας του εν λόγω δικαστηρίου, όπως αυτά απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο⁽⁸⁷⁾.

⁽⁷⁸⁾ Βλέπε γνώμη του Γενικού Εισαγγελέα Geelhoed στις 14 Σεπτεμβρίου 2006 στην υπόθεση C-119/05, *Lucchini Siderurgica*.

⁽⁷⁹⁾ Απόφαση στην υπόθεση C-126/97, *Eco Swiss*, σκέψεις 36-39.

⁽⁸⁰⁾ Βλέπε σημείο 126 του μνημονίου που προσαρτάται στην επιστολή των ελληνικών αρχών της 26ης Οκτωβρίου 2007.

⁽⁸¹⁾ Βλέπε επίσης σχετικά τη γνώμη του Γενικού Εισαγγελέα Fennelly στις 16 Ιουλίου 1998 στην υπόθεση C-200/97 *Ecotrading Srl v Altiforni e Ferriere di Servola SpA*.

⁽⁸²⁾ Βλέπε υπόθεση C-119/05 *Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato v Lucchini SpA*, πρώην *Lucchini Siderurgica SpA*, σκέψη 63.

⁽⁸³⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, υπόθεση 106/77 *Simmenthal* [1978] Συλλογή 629, παράγραφοι 21 έως 24· υπόθεση 130/78 *Salumificio di Cornuda* [1979] Συλλογή 867, παράγραφοι 23 έως 27· και υπόθεση C-213/89 *Factortame and Others* [1990] Συλλογή I-2433, παράγραφοι 19 έως 21.

⁽⁸⁴⁾ Βλέπε τη γνώμη του γενικού εισαγγελέα Geelhoed που διατυπώθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου 2006 στην προαναφερθείσα υπόθεση C-119/05, *Lucchini Siderurgica*.

⁽⁸⁵⁾ Βλέπε προαναφερθείσα υπόθεση C-119/05 *Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato v Lucchini SpA*, πρώην *Lucchini Siderurgica SpA*.

⁽⁸⁶⁾ Ομοίως, σημείο 70.

⁽⁸⁷⁾ Σημείο 59.

⁽⁷⁷⁾ Εξ όσων γνωρίζουμε, στις 4 Ιουνίου 2007 η “Olympic Catering AE” (ιδιωτική εταιρεία που ανήκει στην “Everest”) υπέβαλε αγωγή ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου δυνάμει του άρθρου 27 του νομοθετικού διατάγματος 3560/1956 απούμενη αποζημιώσεων για ζημιές οι οποίες συνέβησαν μεταξύ 29 Μαρτίου 2001 και 6 Οκτωβρίου 2006 εξαιτίας της μετεγκατάστασης στα Σπάτα, δηλαδή για τους ίδιους λόγους με την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες ΑΕ. Στις 22 Νοεμβρίου 2007, το διαιτητικό δικαστήριο επιδίκασε στην Olympic Catering αποζημιώσεις περίπου 11 εκατ. ευρώ.

155. Ως εκ τούτου, στην υπό εξέταση υπόθεση, (και χωρίς να λαμβάνεται θέση σχετικά με το εάν το διαιτητικό δικαστήριο αποτελεί ή όχι δικαστήριο), το Δημόσιο έχει υποχρέωση να σέβεται την υπεροχή του κοινοτικού δικαίου και την αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά την απόφαση περί του συμβιβάσιμου ή μη χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης. Εθνική απόφαση η οποία αφορά ενίσχυση, ακόμα και εάν είναι τελική στην εσωτερική έννομη τάξη, δεν μπορεί να αντικαταστήσει τη διαδικασία που προβλέπεται για τη σύνομη χορήγηση της ενίσχυσης, η οποία ολοκληρώνεται μόνο όταν η Επιτροπή δώσει την έγκρισή της.

4.2.4. Επίπτωση στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό

156. Τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών εφόσον αφορούν επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε μια ελευθερωμένη αγορά και της οποίας η δραστηριότητα, από την ίδια τη φύση της, επηρεάζει άμεσα τις συναλλαγές. Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα νοθεύουν επίσης ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής καθόσον αφορούν συγκεκριμένη επιχείρηση η οποία λειτουργεί ανταγωνιστικά με άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

4.2.5. Συμπέρασμα

157. Υπό τις συνθήκες αυτές, και βάσει των πληροφοριών τις οποίες διαθέτει, η Επιτροπή διατηρεί ορισμένες αμφιβολίες ως προς την φύση και το περιεχόμενο των αποζημιώσεων που επιδίκασε το διαιτητικό δικαστήριο και δεν μπορεί επομένως να αποκλείσει το ενδεχόμενο να περιλαμβάνουν στοιχεία νέας παράνομης και μη συμβιβάσιμης κρατικής ενίσχυσης προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες.

4.3. Ύπαρξη ενισχύσεων προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το 2005

4.3.1. Πλεονέκτημα

158. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή έχει λόγους να πιστεύει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και το Ελληνικό Δημόσιο εξακολουθούν να επωμίζονται τις ζημίες που συνδέονται με πληρωμές για την υπεκμίσθωση αεροσκαφών προς όφελος των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Η πληρωμή χαμηλότερων μισθώματων στους ανωτέρω φορείς απαλλάσσει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από χρηματοοικονομική επιβάρυνση την οποία θα έπρεπε διαφορετικά να αναλάβει. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η έννοια της ενίσχυσης περιλαμβάνει πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν από δημόσιες αρχές και τα οποία, με διάφορους τρόπους μειώνουν τις επιβαρύνσεις οι οποίες περιλαμβάνονται κανονικά στο προϋπολογισμό μιας επιχείρησης ⁽⁸⁸⁾.

159. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς τον τρόπο με τον οποίο η εταιρεία χρηματοδοτεί την καθημερινή της λειτουργία και αντιμετωπίζει τις ζημίες της και εάν η εταιρεία καταβάλλει στο ακέραιο και εγκαίρως τις φορολογικές της υποχρεώσεις και τις εισφορές κοινωνικής

ασφάλισης προς το Δημόσιο, ή εάν, όπως η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, τυγχάνει της ανοχής του Δημοσίου στο θέμα αυτό.

160. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είναι υπερχρεωμένες και φαίνεται ότι εξακολουθούν να λειτουργούν μόνο χάρη στην προστασία και την ανοχή του Δημοσίου. Ο συνδυασμός αυτός πράξεων και ανοχής συνιστά πλεονέκτημα υπέρ των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

4.3.2. Ιδιαίτερος χαρακτήρας

161. Στην παρούσα υπόθεση, η ανοχή εκ μέρους του Δημοσίου ισχύει μόνο για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, πρόκειται δηλαδή για επιλεκτικό και ειδικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

4.3.3. Κρατικοί πόροι

162. Εάν, όπως πιστεύει η Επιτροπή, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές εξακολούθησαν μετά το Σεπτέμβριο του 2005 να καταβάλλουν χαμηλότερα μισθώματα για την υπεκμίσθωση αεροσκαφών σε σχέση με τα κύρια μισθώματα, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει ότι η διαφορά αυτή ισοδυναμεί με ενίσχυση από κρατικούς πόρους προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

163. Στην περίπτωση που το Δημόσιο εξακολουθεί να καταβάλλει ζημιούμενο στις Ολυμπιακές Αερογραμμές την κύρια μίσθωση και την υπεκμίσθωση, πρόκειται σαφώς για μεταφορά κρατικών πόρων από το Δημόσιο προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Το μέτρο αυτό μειώνει το κόστος που θα έπρεπε σε διαφορετική περίπτωση να βαρύνει τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Το μέτρο αυτό είναι ειδικό, από την άποψη ότι αφορά αποκλειστικά τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, και νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό εφόσον οι Ολυμπιακές Αερογραμμές λειτουργούν σε μία πλήρως ελευθερωμένη αγορά αεροπορικών μεταφορών.

164. Αποτελεί πάγια νομολογία ότι δεν συντρέχει λόγος να γίνεται διάκριση μεταξύ περιπτώσεων στις οποίες η ενίσχυση χορηγείται απευθείας από το κράτος και περιπτώσεων στις οποίες η ενίσχυση χορηγείται από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς τους οποίους ιδρύει ή ορίζει το κράτος για την διαχείριση της ενίσχυσης ⁽⁸⁹⁾. Ωστόσο, για να είναι δυνατόν να χαρακτηριστούν τα πλεονεκτήματα ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, πρέπει, πρώτον, να χορηγούνται άμεσα ή έμμεσα με κρατικούς πόρους ⁽⁹⁰⁾ και, δεύτερον, να μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος ⁽⁹¹⁾.

165. Εάν, όπως έχει λόγους να πιστεύει η Επιτροπή, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες εξακολουθεί να υπεκμισθώνει αεροσκάφη στις Ολυμπιακές Αερογραμμές σε τιμή η οποία είναι μικρότερη από την κύρια μίσθωση και λόγω αυτού να επιβαρύνεται με ζημίες, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Δημόσιο εξακολουθεί να κατέχει το 100 % των μετοχών τόσο της Ολυμπιακής Αεροπορίας όσο και των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Επιπλέον, οι διευθυντές και τα διοικητικά συμβούλια και των δύο εταιρειών διορίστηκαν από το

⁽⁸⁸⁾ Βλέπε μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις στην υπόθεση 30/59 De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v High Authority [1961] Συλλ. 1, υπόθεση C-387/92 Banco Exterior de España [1994] Συλλ. I-877, σκέψη 13· υπόθεση C-241/94 Γαλλία κατά Επιτροπής [1996] Συλλ. I-4551, σκέψη 34· και υπόθεση C-256/97 DM Transport [1999] Συλλ. I-3913, σκέψη 19.

⁽⁸⁹⁾ Υπόθεση 78/76 Steinike & Weinlig v Germany [1977] Συλλ. 595, παράγραφος 21.

⁽⁹⁰⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-72/91 και C-73/91 Sloman Neptun v Bodo Ziesemer [1993] Συλλ. I-887, παράγραφος 19.

⁽⁹¹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85 και 70/85 Van der Kooy and Others v Commission [1988] Συλλ. 219 παράγραφος 35.

κράτος. Υπό τις περιστάσεις αυτές, συνάγεται το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία και οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ήταν (και εξακολουθούν να είναι) υπό κρατικό έλεγχο. Η Ελλάδα ήταν και είναι άμεσα και έμμεσα σε θέση (υπό την ιδιότητα του ιδιοκτήτη και του σημαντικότερου πιστωτή) να ασκεί καθοριστική επιρροή και στις δύο επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, στην παρούσα φάση της εξέτασης της η Επιτροπή αμφιβάλλει εάν οι αποφάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες να υπεκμισθώσι αεροσκάφη στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μπορούν να θεωρηθούν ως ενέργειες μιας ανεξάρτητης επιχείρησης.

166. Εάν, όπως πιστεύει η Επιτροπή, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές τυγχάνουν προνομαχικής μεταχείρισης σε σχέση με τα οφειλόμενα χρέη τους (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών οφειλών και των υποχρεώσεων κοινωνικής ασφάλισης) προς το σημαντικότερο πιστωτή τους (το Δημόσιο), τότε η ανοχή αυτή μπορεί να αποτελεί ενίσχυση μέσω κρατικών πόρων προς την εν λόγω εταιρεία.

4.3.4. Επίπτωση στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό

167. Τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών εφόσον αφορούν επιχείρηση της οποίας η δραστηριότητα, από την ίδια τη φύση της, επηρεάζει άμεσα τις συναλλαγές και η οποία δραστηριοποιείται σε μία ελευθερωμένη αγορά. Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα νοθεύουν επίσης ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής, καθόσον αφορούν συγκεκριμένη επιχείρηση η οποία λειτουργεί ανταγωνιστικά με άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

4.3.5. Συμπέρασμα

168. Υπό τις συνθήκες αυτές, έχοντας υπόψη την τεκμαιρόμενη ενίσχυση μέσω της καταβολής των μειωμένων μισθωμάτων για τα αεροσκάφη, της παρεχόμενης προστασίας έναντι των πιστωτών και της ανοχής και επείκειας του κράτους σε σχέση με τις προς αυτό οφειλές, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα μέτρα αυτά είναι πιθανόν να αποτελούν κρατική ενίσχυση. Επ' αυτού, η Επιτροπή διατηρεί στην παρούσα φάση αμφιβολίες.

4.4. Κρατικές ενισχύσεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ΑΕ και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ μέσω ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών

4.4.1. Πλεονέκτημα

169. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η έννοια της ενίσχυσης περιλαμβάνει πλεονεκτήματα που παρέχονται από δημόσιες αρχές τα οποία, με διάφορες μορφές, μειώνουν τις επιβαρύνσεις οι οποίες αποτελούν κανονικά μέρος του προϋπολογισμού μιας επιχείρησης⁽⁹²⁾.

⁽⁹²⁾ Βλέπε μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις στην υπόθεση 30/59 *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v High Authority* [1961] Συλλ. 1, στην υπόθεση C-387/92 *Banco Exterior de España* [1994] Συλλ. I-877, παράγραφος 13· στην υπόθεση C-241/94 *France v Commission* [1996] Συλλ. I-4551, παράγραφος 34· και υπόθεση C-256/97 *DM Transport* [1999] Συλλ. I-3913, παράγραφος 19.

170. Σημαντικό πλεονέκτημα φαίνεται να έχει χορηγηθεί στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές μέσω ειδικής και αποκλειστικής προστασίας έναντι των πιστωτών που παρείχε το κράτος με νόμο που ψηφίστηκε ειδικά για την περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τον οποίο αναστέλλεται η εκτέλεση οιασδήποτε απόφασης κατά των εταιρειών αυτών από οιονδήποτε ιδιώτη πιστωτή.

4.4.2. Ιδιαίτερος χαρακτήρας

171. Στην παρούσα υπόθεση, η ειδική προστασία έναντι των πιστωτών παρασχέθηκε μόνο στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, ως εκ τούτου αποτελεί επιλεκτικό και ειδικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

4.4.3. Κρατικοί πόροι

172. Όσον αφορά την ειδική και αποκλειστική προστασία έναντι των πιστωτών που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες σχετικά με το εάν ο μηχανισμός αυτός εφαρμόζεται στην πράξη και εάν το Δημόσιο καταβάλλει πληρωμές ή παρέχει εγγυήσεις για λογαριασμό των εταιρειών αυτών στους προμηθευτές ή/και στους πιστωτές τους.

173. Εν προκειμένω, αποτελεί πάγια νομολογία⁽⁹³⁾ ότι στις περιπτώσεις στις οποίες κάποιο κράτος μέλος έχει υπαγάγει επιχείρηση “σε καθεστώς ... το οποίο παρεκκλίνει από τους κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως”, πρέπει να θεωρείται ως κρατική ενίσχυση “οσάκις αποδεικνύεται ότι η εν λόγω επιχείρηση έλαβε την άδεια να συνεχίσει τις οικονομικές δραστηριότητες υπό περιστάσεις υπό τις οποίες θα αποκλειόταν η δυνατότητα αυτή αν εφαρμόζονταν οι κανόνες του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως, ή επωφελήθηκε ενός ή περισσότερων πλεονεκτημάτων, όπως η εγγύηση του Δημοσίου, ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής, η απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής προστίμων και άλλων χρηματικών ποινών ή η ολική ή μερική άφεση χρέους εκ μέρους του Δημοσίου, την παροχή των οποίων δεν θα μπορούσε να αξιώσει καμία άλλη αφερέγγυα επιχείρηση κατ' εφαρμογή των κανόνων του κοινού δικαίου περί πτωχεύσεως”⁽⁹⁴⁾.

174. Στην παρούσα υπόθεση, η αποκλειστική προστασία έναντι των πιστωτών που παρέχεται στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές θα ήταν διαθέσιμη σε οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση στην Ελλάδα μόνον εάν η επιχείρηση αυτή κηρυσσόταν σε πτώχευση. Και οι δύο εταιρείες εξακολουθούν τις δραστηριότητες τους και, στην παρούσα φάση της έρευνάς της, η Επιτροπή έχει λόγους να πιστεύει ότι λαμβάνουν περαιτέρω κρατική ενίσχυση μέσω ανοχής όσον αφορά την εξόφληση των οφειλών τους προς το Δημόσιο. Στη βάση αυτή, το καθεστώς της ειδικής προστασίας έναντι των πιστωτών από το οποίο ευεργετούνται φαίνεται να ισοδυναμεί με χορήγηση κρατικών πόρων.

⁽⁹³⁾ Βλέπε υπόθεση C-200/97, *Ecotrade Srl v Altiforni e Ferriere di Servola SpA*, C-295/97, *Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio SpA v International Factors Italia SpA (Ifitalia)*, και C-297/01 *Silicasssa Spa v IRA Costruzioni SpA*. Βλέπε επίσης απόφαση C-68/99 της Επιτροπής, της 16 Μαΐου 2000, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων που έδωσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ των μεγάλων προβληματικών επιχειρήσεων (Νόμος αριθ. 95/1979 για τη μετατροπή του Νομοθετικού Διατάγματος αριθ. 26/1979 σχετικά με τις επείγουσες παρεμβάσεις για την έκτακτη διαχείριση των μεγάλων προβληματικών επιχειρήσεων) (ΕΕ L 79 της 17.3.2001, σ. 29).

⁽⁹⁴⁾ Υπόθεση C-295/97 *Rinaldo Piaggio* (παράγραφος 43).

4.4.4. Επιπτώσεις στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό

175. Τα επίμαχα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών εφόσον αφορούν επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε μια ελευθερωμένη αγορά. Επιπλέον, τα εν λόγω μέτρα νοθεύουν επίσης ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής καθόσον αφορούν συγκεκριμένες επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν ανταγωνιστικά με άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

4.4.5. Συμπέρασμα

176. Υπό τις συνθήκες αυτές, έχοντας υπόψη την ειδική προστασία έναντι των πιστωτών που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το στοιχείο αυτό μπορεί να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Επί του σημείου αυτού, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες στην παρούσα φάση.

5. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

5.1. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της πιθανής κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες

177. Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες ενδέχεται να έχει λάβει κρατική ενίσχυση από την εποχή της τελευταίας απόφασης της Επιτροπής το Σεπτέμβριο του 2005, μέσω της ανοχής που έχει επιδειχθεί όσον αφορά την εξόφληση των φορολογικών οφειλών και των υποχρεώσεων κοινωνικής ασφάλισης προς το Δημόσιο και μέσω των διαφόρων αποζημιώσεων που επιδικάστηκαν από το διαιτητικό δικαστήριο σε αυτήν, αλλά και με την ειδική προστασία που της παρασχέθηκε έναντι των πιστωτών της, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει τα μέτρα υπό το πρίσμα των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 2 και 3 της συνθήκης, οι οποίες προβλέπουν εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.
178. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα περίπτωση επειδή το μέτρο ενίσχυσης δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, δεν προορίζεται για την επανόρθωση ζημιών που έχουν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα ούτε αφορά στην ενίσχυση της οικονομίας ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες έχουν θιγεί από τη διαίρεσή της.
179. Στο άρθρο 87 παράγραφος 3 προβλέπονται περαιτέρω εξαιρέσεις από την γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Οι εξαιρέσεις στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση επειδή δεν αποβλέπουν στην προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε προωθούν τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.
180. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης περιλαμβάνει παρέκκλιση σε σχέση με ενίσχυση η οποία έχει

ως στόχο την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η Ελλάδα εμπίπτει εξολοκλήρου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α). Εν προκειμένω, η Επιτροπή διερωτάται, όσον αφορά τους στόχους της περιφερειακής ενίσχυσης σε σχέση με υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, εάν οι στόχοι αυτοί ικανοποιούνται κανονικά ευκολότερα μέσω της επιβολής των PSO (υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας). Ωστόσο, εφόσον η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες έχει πάψει να αποτελεί κοινοτικό αερομεταφορέα, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).

181. Σχετικά με την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης αναφορικά με τις ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή υποχρεούται να εξετάσει κατά πόσον η διάταξη αυτή μπορεί να ισχύσει στην υπό εξέταση περίπτωση.

182. Όσον αφορά την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες μέσω της σώρευσης των φορολογικών υποχρεώσεων και των οφειλόμενων εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, της προστασίας της έναντι των πιστωτών και με τις διάφορες αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου, αποτελεί επίσης πάγια νομολογία σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις ⁽⁹⁵⁾ ότι δεν μπορεί να χορηγηθεί νέα ενίσχυση εφόσον δεν έχει επιστραφεί προηγουμένως χορηγηθείσα ενίσχυση η οποία έχει κριθεί παράνομη, δεδομένου ότι ο συνδυασμός όλων των ενισχύσεων έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Εφόσον, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες αποτελεί διάδοχο της Ολυμπιακής Αεροπορίας και άρα διάδοχο και για τους σκοπούς της ανάκτησης, ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας νέας ενίσχυσης προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες θα πρέπει να αξιολογηθεί στη βάση του σωρευτικού αποτελέσματος όλων των ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί προς την εταιρεία αυτή, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων που δεν έχουν ανακτηθεί.

183. Επιπλέον, τυχόν χορήγηση νέας ενίσχυσης θα αποτελούσε παραβίαση της αρχής της εφάπαξ χορήγησης και προγενέστερων δεσμεύσεων τις οποίες ανέλαβε η Ελλάδα να μη χορηγήσει καμία περαιτέρω ενίσχυση [άρθρο 1 στοιχείο ε) της απόφασης του 1994], καθώς και της διαταγής αναστολής (άρθρο 3 της απόφασης του 2005). Δεν μπορεί άρα να εφαρμοστεί η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ).

184. Βάσει της ανωτέρω ανάλυσης, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες για το εάν η πιθανή κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με το κοινό συμφέρον.

⁽⁹⁵⁾ Υπόθεση C-355/95 Textilwerke Deggendorf GmbH (TWD) κατά Επιτροπής [1995] Συλλογή II-2265.

5.2. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της πιθανής κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές

185. Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ενδέχεται να έχουν λάβει κρατικές ενισχύσεις από την εποχή της τελευταίας απόφασης της Επιτροπής, το Σεπτέμβριο του 2005, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τα μέτρα υπέρ των Ολυμπιακών Αερογραμμών βάσει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης, οι οποίες προβλέπουν εξαιρέσεις από το γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζει το άρθρο 87 παράγραφος 1.
186. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα περίπτωση επειδή το μέτρο ενίσχυσης δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, δεν προορίζεται για την επανόρθωση ζημιών που έχουν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε αφορά στην ενίσχυση της οικονομίας ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες έχουν θιγεί από τη διαίρεσή της.
187. Στο άρθρο 87 παράγραφος 3 προβλέπονται περαιτέρω εξαιρέσεις από την γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Οι εξαιρέσεις στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία β) και δ) δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα περίπτωση επειδή δεν αποβλέπουν στην προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή στην άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, ούτε προωθούν τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.
188. Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης περιλαμβάνει παρέκκλιση σε σχέση με ενίσχυση η οποία έχει ως στόχο την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση. Η Ελλάδα εμπίπτει εξολοκλήρου στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α). Όσον αφορά τους στόχους της περιφερειακής ενίσχυσης σε σχέση με υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι στόχοι αυτοί ικανοποιούνται κανονικά ευκολότερα μέσω της επιβολής των PSO. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές εκτελούν επί του παρόντος ορισμένα επιδοτούμενα δρομολόγια άγονης γραμμής στο πλαίσιο των PSO και λαμβάνουν αποζημίωση για τις υπηρεσίες αυτές. Η αποζημίωση αυτή δεν αποτελεί μέρος της παρούσας απόφασης. Κατά συνέπεια, όσον αφορά ποσά που πιστεύεται ότι έχουν χορηγηθεί στις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το Δημόσιο, όπως περιγράφεται στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή διατηρεί στην παρούσα φάση αμφιβολίες για το κατά πόσον μπορεί να ισχύσει η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α).
189. Σχετικά με την παρέκκλιση που προβλέπεται το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης αναφορικά με ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον, η Επιτροπή θα πρέπει να
- εξετάσει εάν η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί στην παρούσα περίπτωση. Κατά την εξέτασή της, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών (στο εξής “οι κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών”) ⁽⁹⁶⁾.
190. Όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές με τη μείωση του κόστους για τη μίσθωση αεροσκαφών, η Επιτροπή παραπέμπει στις κατευθυντήριες γραμμές του 1994 για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών. Οι κρατικές ενισχύσεις προβλέπουν ⁽⁹⁷⁾ ότι οι άμεσες ενισχύσεις για την κάλυψη των λειτουργικών ζημιών γενικά δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και δεν μπορούν να τύχουν εξαίρεσης από την γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων. Οι κατευθυντήριες γραμμές συνεχίζουν περαιτέρω διευκρινίζοντας ότι η άμεση λειτουργική επιδότηση των αεροπορικών γραμμών μπορεί να γίνει δεκτή μόνο στην περίπτωση των PSO και των ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα που χορηγούνται σε μεμονωμένους καταναλωτές.
191. Στην παρούσα περίπτωση, η ενίσχυση που χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, είτε άμεσα από το Ελληνικό Δημόσιο με την ανοχή του είτε έμμεσα μέσω της Ολυμπιακής Αεροπορίας (σήμερα Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες) με την καταβολή μισθωμάτων για τη μίσθωση αεροσκαφών, δεν μπορεί να υπαχθεί σε καμία από τις δύο κατηγορίες αποδεκτών λειτουργικών επιδοτήσεων αεροπορικών γραμμών.
192. Αποτελεί επίσης πάγια νομολογία ⁽⁹⁸⁾ σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις ότι δεν μπορεί να χορηγηθεί νέα ενίσχυση εφόσον δεν έχει επιστραφεί προηγουμένως χορηγηθείσα ενίσχυση η οποία κρίθηκε παράνομη, δεδομένου ότι ο συνδυασμός όλων των ενισχύσεων θα έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική στρέβλωση των όρων του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Επειδή, όπως έχει ήδη αιτιολογηθεί, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αποτελούν διάδοχο του πτητικού τμήματος της Ολυμπιακής Αεροπορίας και άρα διάδοχο και για τους σκοπούς της ανάκτησης, ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας νέων ενισχύσεων προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές θα πρέπει να εκτιμηθεί στη βάση του σωρευτικού αποτελέσματος όλων των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στην εταιρεία αυτή, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν έχουν ανακτηθεί. Επιπλέον, τυχόν χορήγηση νέας ενίσχυσης θα αποτελούσε παραβίαση της αρχής της “εφάπαξ χορήγησης” και των προηγούμενων δεσμεύσεων της Ελλάδας για τη μη χορήγηση περαιτέρω ενίσχυσης [άρθρο 1 στοιχείο ε) της απόφασης του 1994] και της διαταγής αναστολής (άρθρο 3 της απόφασης του 2005). Δεν μπορεί συνεπώς να εφαρμοστεί η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ).
193. Λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω ανάλυσης, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες για το εάν η πιθανή κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, όπως περιγράφεται ανωτέρω, μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με το κοινό συμφέρον.

⁽⁹⁶⁾ “Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 και του άρθρου 91 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών” (EE C 350 της 10.12.94, σ. 5).

⁽⁹⁷⁾ Στο σημείο 14.

⁽⁹⁸⁾ Συνεδικασθείσες υποθέσεις T-244/93 και T-486/93 Textilwerke Degendorf GmbH κατά Επιτροπής.

6. ΔΙΑΤΑΓΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

194. Έχοντας υπόψη τις σοβαρές αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας — Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών, την απουσία των στοιχείων που απαιτούνται για να μπορέσει η Επιτροπή να εξετάσει την υπόθεση και δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, η Επιτροπή καλεί την Ελληνική Δημοκρατία να της διαβιβάσει, εντός 24 εργάσιμων ημερών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, τα ακόλουθα στοιχεία:

- Τους ελεγμένους οικονομικούς λογαριασμούς των δύο εταιρειών από το 2004, ή, εάν οι λογαριασμοί αυτοί δεν υπάρχουν, λεπτομερή χρηματοοικονομικά στοιχεία και για τις δύο εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως, τα οποία θα επιτρέψουν στην Επιτροπή να λάβει οριστική θέση επί της χρηματοοικονομικής κατάστασης των δύο εταιρειών.
- Ακριβείς και ποσοτικές πληροφορίες για την πληρωμή φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης από την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές από το Δεκέμβριο του 2004.
- Ακριβείς και ποσοτικές πληροφορίες για τις πληρωμές εκ μέρους των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και προς οιαδήποτε άλλη οντότητα, δημόσια ή ιδιωτική, σε σχέση με τις μισθώσεις αεροσκαφών (χρηματοδοτικές μισθώσεις, λειτουργικές μισθώσεις, κύριες μισθώσεις και υπεκμισθώσεις).
- Ακριβείς και ποσοτικές πληροφορίες για τις οφειλές των δύο εταιρειών προς οιονδήποτε χρηματοπιστωτικό οργανισμό ή άλλη οντότητα (δημόσια ή ιδιωτική), διευκρινίζοντας περαιτέρω το πρόγραμμα αποπληρωμής των οφειλών.
- Ακριβείς πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο το διαιτητικό δικαστήριο κατέληξε στην επιδίκαση των διαφόρων αποζημιώσεων προς την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων λογαριασμών, γνωμοδοτήσεων, εκθέσεων εμπειρογνομόνων και όλων των συναφών αιτιολογικών εγγράφων.

- Λεπτομερείς πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο η ειδική προστασία έναντι των πιστωτών που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές εφαρμόζεται στην πράξη και, εάν εξακολουθεί να ισχύει, σε ποια νομική βάση στηρίζεται και μέχρι ποια ημερομηνία, και εάν το Δημόσιο, ως μοναδικός μέτοχος και στις δύο εταιρείες, πραγματοποιεί πληρωμές ή παρέχει εγγυήσεις για λογαριασμό καθεμιάς των εταιρειών αυτών στους προμηθευτές ή/και τους πιστωτές τους.
- Οιαδήποτε άλλη πληροφορία την οποία θεωρεί χρήσιμη και αναγκαία η Ελληνική Δημοκρατία.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή, ενεργώντας βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, καλεί την Ελλάδα να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να διαβιβάσει κάθε είδους στοιχείο το οποίο μπορεί να βοηθήσει στην αξιολόγηση της ενίσχυσης/μέτρου, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Ζητεί από τις αρχές σας να διαβιβάσουν πάραυτα αντίγραφο της παρούσας επιστολής στους δυνητικούς αποδέκτες της ενίσχυσης, δηλαδή την Ολυμπιακή Αεροπορία — Υπηρεσίες Α.Ε και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελλάδα ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, το οποίο ορίζει ότι κάθε παρανόμως χορηγηθείσα ενίσχυση πρέπει να ανακτάται από τον αποδέκτη.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη με τη δημοσίευση της παρούσας επιστολής και περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ οι οποίες έχουν υπογράψει τη συμφωνία του ΕΟΧ, με δημοσίευση ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και θα ενημερώσει την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντας αντίγραφο της παρούσας επιστολής. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής”.