

IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

DECYZJA KOMISJI

z dnia 14 września 2005 r.

Środek pomocy państwa C 11/04 (ex NN 4/03) – Olympic Airways – Restrukturyzacja i prywatyzacja

(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 2706)

(Jedynie tekst w języku greckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/97/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(4) W dniu 25 września 2003 r. Komisja otrzymała oficjalną skargę w sprawie prywatyzacji Olympic Airways, która została złożona przez konkurencyjnego przewoźnika, Aegean Airlines (TREN A/30589).

(5) Ustawa w sprawie prywatyzacji oraz odpowiedź na urzędowy nakaz przekazania informacji zostały przesłane Komisji w piśmie z dnia 29 września 2003 r. (TREN A/30866). Wciąż jednak brakowało pewnych informacji, o czym Komisja poinformowała władze greckie pismem z dnia 31 października 2003 r. (TREN D/17821), którego kopia została następnie również przesłana faksem Stałemu Przedstawicielstwu Grecji w dniu 4 grudnia 2003 r.

1. PROCEDURA

(1) W piśmie z dnia 3 marca 2003 r. (TREN A/26534, dnia 25 lipca 2003 r.) władze greckie podkreśliły swoje zaangażowanie w prywatyzację przewoźnika lotniczego Olympic Airways, będącego własnością państwa, i opisały podjęte już w tym celu kroki.

(2) Ze względu na brak formalnego zgłoszenia Komisja wydała w dniu 8 września 2003 r. urzędowy nakaz przekazania informacji, przesłany władzom greckim dnia 9 września 2003 r. (C(2003) 3266), w którym zwraca się do władz greckich o przekazanie wszelkich informacji niezbędnych do zbadania przez Komisję zgodności środków związanych z restrukturyzacją i prywatyzacją przewoźnika lotniczego Olympic Airways z art. 87 Traktatu.

(3) Pismem z tego samego dnia (TREN D/15287) Komisja wezwała władze greckie do zgłoszenia Komisji ustawy przyjętej dnia 9 września 2003 r., w której przewidziano prywatyzację Olympic Airways. W piśmie z dnia 17 września 2003 r. (TREN A/30881) władze greckie oświadczyły, że zamierzają przekazać te informacje w odpowiednim czasie.

(6) W dniu 12 grudnia 2003 r., przed ukończeniem prowadzonego przez Komisję badania zgodności środków związanych z restrukturyzacją i prywatyzacją spółki Olympic Airways z art. 87 Traktatu, rozpoczęła działalność nowa spółka pod nazwą „Olympic Airlines”. W związku z powyższym procedura urzędowego nakazu przekazania informacji, rozpoczęta przez Komisję w dniu 8 września 2003 r., została wpisana do rejestru pomocy państwa pod nr NN 4/03.

(7) W dniu 15 grudnia 2003 r. (TREN D/22742) Komisja ponowiła wezwanie do przekazania informacji dotyczących prywatyzacji, a władze greckie udzieliły wymaganych informacji pismami z dni 18 i 19 grudnia 2003 r. (TREN A/38288 i TREN A/38258).

(8) W dniu 15 stycznia 2004 r. nowe wezwanie do przekazania dodatkowych informacji (TREN D/160) zostało przesłane władzom greckim, które odpowiedziały na nie w dwóch pismach z dnia 16 stycznia 2004 r. (TREN A/11076 i TREN A/11077).

⁽¹⁾ Dz.U. C 192 z 2.7.2004, s. 2.

- (9) W dniu 16 stycznia 2004 r. Komisja wystosowała do władz greckich pismo w sprawie Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny (Spata) i jego bieżących kontaktów z Olympic Airways/Airlines. Władze greckie odpowiedziały pismem z dnia 23 lutego 2004 r. W dniu 15 czerwca 2004 r. władzom greckim przesłano kolejne wezwanie do przekazania informacji w tej kwestii, na które otrzymano pisemną odpowiedź w dniu 4 sierpnia 2004 r.
- (10) Decyzją z dnia 16 marca 2004 r., przekazaną Grecji pismem z tego samego dnia (SG(2002) D/228848), Komisja wszczęła procedurę ustanowioną w art. 88 ust. 2 Traktatu. Sprawa została zarejestrowana pod nr C 11/04.
- (11) Decyzja Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego została również opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. W tej decyzji Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag. Grecja przesłała Komisji swoje uwagi pismem z dnia 11 czerwca 2004 r.
- (12) W terminie przewidzianym w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja otrzymała uwagi od dwóch innych zainteresowanych stron. Uwagi te przekazano władzom greckim w celu uzyskania ich opinii. Uwagi Grecji otrzymano w dniu 3 listopada 2004 r.
- (13) W dniu 11 października 2004 r. Komisja przesłała władzom greckim wezwanie do usunięcia uchybienia, w którym poinformowała je o zamiarze wydania nakazu zawieszenia, jeżeli Grecja w ciągu dziesięciu dni od otrzymania pisma nie przekaze Komisji zadowalających informacji potwierdzających, że nie dokonuje już żadnych płatności pomocowych na rzecz beneficjentów. Władze greckie wezwano również do przedłożenia uwag w tej sprawie. W dniu 28 października 2004 r. władze greckie odpowiedziały na to wezwanie do usunięcia uchybienia, argumentując, że wydanie nakazu na tym etapie poważnie zagroziłoby podejmowanym przez Grecję intensywnym wysiłkom na rzecz znalezienia rozwiązania oraz byłoby nieproporcjonalne i nieuzasadnione.
- (14) Po złożeniu tych uwag przedstawiciele władz greckich regularnie informowali służby Komisji o rozwoju sytuacji w tym względzie (podczas posiedzeń w dniach 17 grudnia 2004 r., 19 grudnia 2004 r., 3 lutego 2005 r., 7 lutego 2005 r. i 28 kwietnia 2005 r. oraz pismami z dni 22 lutego 2005 r. i 19 kwietnia 2005 r.) oraz o postępach w procesie restrukturyzacji i prywatyzacji Olympic Airways i Olympic Airways Services.
- (15) Ponadto przekazali służbom Komisji informacje dotyczące:
- ustawy nr 3259/2004 przyznającej Olympic Airways tymczasowe zwolnienie w odniesieniu do czynności egzekucyjnych podejmowanych przez wierzycieli (pocztą elektroniczną z dnia 22 grudnia 2004 r.), oraz
 - ustawy nr 3282/2004, na mocy której państwo przejęło zobowiązania Olympic Airways wobec instytucji finansowych w odniesieniu do ustaleń dotyczących finansowania i leasingu statku powietrznego Olympic Airlines – Airbus A340-300 (pocztą elektroniczną z dni 22 grudnia 2004 r. i 4 kwietnia 2005 r.).
- Powyższe dodatkowe wyjaśnienia zostaną uwzględnione w niniejszej decyzji w takim zakresie, w jakim są one istotne dla sprawy i dostarczają nowych informacji na temat kwestii podniesionych przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania

2. FAKTY

2.1. WCZEŚNIEJSZE DECYZJE KOMISJI DOTYCZĄCE OLYMPIC AIRWAYS I SPÓŁEK ZALEŻNYCH

Decyzja z 1994 r.

- (16) W dniu 7 października 1994 r. Komisja przyjęła decyzję 94/696/WE („decyzja z 1994 r.”), zgodnie z którą pomoc przyznana lub pomoc, która ma zostać przyznana Olympic Airways przez państwo greckie, uznano za zgodną ze wspólnym rynkiem, pod warunkiem że Grecja wywiąże się z szeregu zobowiązań określonych w tej decyzji ⁽³⁾.

Decyzja z 1998 r.

- (17) Ponieważ nie spełniono szeregu warunków towarzyszących decyzji z 1994 r., w dniu 30 kwietnia 1996 r. Komisja podjęła decyzję o ponownym rozpoczęciu procedury przewidzianej w art. 88 ust. 2 Traktatu oraz o wszczęciu postępowania w odniesieniu do nowej i niezgłoszonej pomocy, która doszła do wiadomości Komisji ⁽⁴⁾.
- (18) W dniu 14 sierpnia 1998 r. Komisja przyjęła decyzję 1999/332/WE ⁽⁵⁾ („decyzja z 1998 r.”), zgodnie z którą określone środki pomocy przyznane lub takie, które mają zostać przyznane Olympic Airways przez Grecję, uznano za zgodne ze wspólnym rynkiem w kontekście planu restrukturyzacji obejmującego okres 1998–2002. Pomoc została po raz kolejny zatwierdzona z zastrzeżeniem spełnienia szeregu warunków.

⁽³⁾ Dz.U. L 273 z 25.10.1994, s. 22.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 176 z 19.6.1996, s. 5.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 128 z 21.5.1999, s. 1.

⁽²⁾ Zob. przypis 1.

Decyzja z 2000 r.

- (19) W lipcu 2000 r. Grecja poinformowała Komisję o zamiarze wykorzystania pozostałej części zatwierdzonych środków pomocy w celu wprowadzenia przed końcem 2000 r. szeregu gwarancji kredytowych na zakup nowego statku powietrznego oraz na przeprowadzenie inwestycji niezbędnych dla przeniesienia Olympic Airways do Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny-Spata. Pismem z dnia 10 listopada 2000 r. (SG(2000) D/108307) Komisja poinformowała władze greckie o podjęciu decyzji w sprawie częściowej zmiany decyzji z 1998 r. w odniesieniu do środka pomocy dotyczącego gwarancji kredytowych.

Decyzja z 2002 r.

- (20) W dniu 6 marca 2002 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu. Komisja wyraziła zaniepokojenie, że mogło dojść do nadużycia pomocy zatwierdzonej w decyzjach z 1994 r. i 1998 r., zaniechania wdrożenia planu restrukturyzacji spółki oraz przyznania nowej pomocy państwa niezgodnej z prawem.

- (21) W dniu 9 sierpnia 2002 r. Komisja wystosowała do władz greckich kolejny urzędowy nakaz przekazania informacji, o które wnioskowano wcześniej, domagając się w szczególności przedstawienia rachunków i kwot w odniesieniu do zapłaty kosztów operacyjnych przez państwo. Odpowiedzi udzielone przez Grecję zostały uznane za niewystarczające

- (22) W dniu 11 grudnia 2002 r. Komisja przyjęła ostateczną negatywną decyzję w sprawie pomocy przyznanej Olympic Airways przez Grecję (decyzja 2003/372/WE⁽⁶⁾, „decyzja z 2002 r.”). Komisja stwierdziła w niej, że pomoc przyznana wcześniej przez państwo i zatwierdzona przez Komisję była niezgodna z Traktatem ze względu na niedopełnienie stosownych warunków, a mianowicie niewdrożenie w sposób prawidłowy planu restrukturyzacji. Ponadto Komisja ustaliła, że spółka Olympic Airways otrzymała nową pomoc niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, która polegała na tolerowaniu przez państwo greckie niepłacenia lub odraczania terminów płatności określonych składek na ubezpieczenie społeczne, podatku od wartości dodanej od paliw i części zamiennych, czynszu należnego portom lotniczym, opłat lotniskowych oraz opłaty pobieranej od pasażerów przy wylocie z Grecji, zwanej *spatosimo*.

- (23) Powyższa decyzja nałożyła na Grecję obowiązek niezwłocznego podjęcia wszelkich niezbędnych kroków zgodnych z mającym zastosowanie prawem krajowym, pod warunkiem że umożliwiają one natychmiastowe

i skuteczne wykonanie tej decyzji, w celu odzyskania od beneficjenta pomocy w wysokości 14 mld GRD (41 mln EUR), o której mowa w art. 1 decyzji, jak również nowej pomocy, o której mowa w art. 2. Pomoc podlegająca odzyskaniu miała objąć odsetki naliczane za cały okres, poczynawszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

- (24) Grecja miała poinformować Komisję w terminie dwóch miesięcy od dnia notyfikowania decyzji o środkach podjętych w celu zastosowania się do tej decyzji. Decyzję notyfikowano władzom greckim pismem z dnia 13 grudnia 2002 r. (SG(02) D/233148) i opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 28 maja 2003 r.

- (25) W dniu 11 lutego 2003 r., w następstwie decyzji z 2002 r., rząd grecki poinformował Komisję o otrzymaniu niezależnej opinii, z której wynika, że spółka Olympic Airways nie była traktowana preferencyjnie, w związku z czym rząd nie zastosuje się do wymogów tej decyzji dotyczących odzyskania kwoty, którą Komisja uznała za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

Działania następcze w związku z decyzją z 2002 r.

- (26) W dniu 24 lutego 2003 r. spółka Olympic Airways zaskarżyła decyzję Komisji do Sądu Pierwszej Instancji (sprawa T-68/03). Grecja nie przyłączyła się do skargi Olympic Airways ani nie wniosła do Sądu odrębnej skargi na decyzję Komisji.

- (27) W dniu 6 marca 2003 r. Komisja poinformowała rząd grecki o obowiązku zastosowania się do decyzji z 2002 r. W odpowiedzi z dnia 26 czerwca 2003 r. rząd grecki oświadczył, że bada skutki prawne decyzji z 2002 r. oraz procedury zastosowanej przez Komisję podczas przyjmowania decyzji. Zapewnił również Komisję o zamiarze odzyskania pomocy. Rząd nie dokonał jednak odzyskania ani nie przedstawił Komisji harmonogramu działań z tym związanych. W związku z powyższym Komisja była zobowiązana wnieść do Trybunału Sprawiedliwości sprawę o niewykonanie decyzji, co nastąpiło w dniu 3 października 2003 r. (sprawa C-415/03).

- (28) W dniu 12 maja 2005 r. Trybunał Sprawiedliwości wydał w tej sprawie wyrok korzystny dla Komisji⁽⁷⁾. Trybunał (druga izba) orzekł, że nie podejmując w nakazanym terminie wszystkich niezbędnych kroków w celu uzyskania zwrotu pomocy uznanej za niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, z wyjątkiem pomocy dotyczącej składek do krajowej instytucji zabezpieczenia społecznego, Grecja uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 132 z 28.5.2003, s. 1.

⁽⁷⁾ Dotychczas nieopublikowany w Zb.Orz.

- (29) W dniu 23 maja 2005 r. Komisja wystosowała do władz greckich pismo w sprawie środków, jakie Grecja powinna podjąć w celu zapewnienia wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości.
- (30) Władze greckie odpowiedziały pismem z dnia 2 czerwca 2005 r., ponownie zapewniając o swojej gotowości do pełnej współpracy z Komisją w tej sprawie. Odpowiedź ta zostanie streszczona w dalszej części niniejszej decyzji w zakresie, w jakim dotyczy kwestii podniesionych w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (31) Pomoc uznana w decyzji z 2002 r. za niezgodną ze wspólnym rynkiem wciąż jeszcze nie została odzyskana. W przypadku niezastosowania się do wyroku Komisja może podjąć środki określone w art. 228 Traktatu WE.
- (32) Niniejsza decyzja dotyczy jednak wyłącznie decyzji lub środków podjętych przez władze greckie na korzyść Olympic Airways i jej następców prawnych od czasu przyjęcia decyzji z 2002 r.

3. WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA

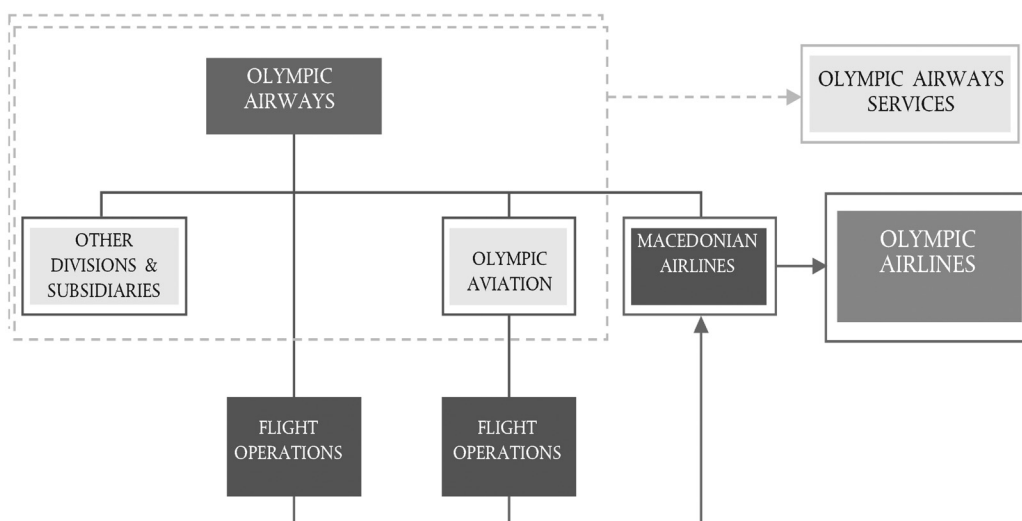
Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 z kilku powodów:

3.1. CIĄGŁE NIEWYWIĄZYWANIE SIĘ PRZEZ SPÓŁKĘ Z PŁATNOŚCI PODATKÓW I SKŁADEK NA UBEZPIECZENIE SPOŁECZNE.

- (33) Spółka Olympic Airways notuje straty od 2002 r., a jej rentowność jest w dalszym ciągu ujemna. Podstawowe działanie spółki polega nie na generowaniu dochodów, a raczej na ograniczaniu ogólnej wartości spółki z roku na rok. W związku z tym trudno uwierzyć, o ile w ogóle jest to możliwe, że spółka jest w stanie kontynuować swoją działalność wyłącznie dzięki temu, że nie spłaca swoich długów wobec państwa. W decyzji z 2002 r. uznano, że to zaniechanie ściągania długów stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem.
- (34) Komisja przyjęła zatem stanowisko, że państwo jest *de facto*, jeśli nie *de iure*, głównym wierzycielem Olympic Airways i gdyby nie ciągła interwencja państwa, spółka już dawno zawiesiłaby działalność.

3.2. REORGANIZACJA STRUKTURY SPÓŁKI

- (35) W momencie wszczęcia postępowania Komisja była świadoma istnienia ustawy nr 3185/2003, która stanowi, że działy przewozów lotniczych różnych spółek w ramach starej grupy Olympic Airways, a mianowicie spółek Olympic Aviation i Macedonian Airlines („Macedonian”), zostaną wydzielone i połączone w jeden podmiot, była spółkę Macedonian, której nazwę zmieniono obecnie na „Olympic Airlines”. Natomiast działy inne niż działy przewozów lotniczych miały pozostać w spółce Olympic Airways, której nazwę zmieniono na „Olympic Air Services”. Ustawa nr 3185/2003 stanowi, że identyczną procedurę można przeprowadzić w odniesieniu do działów obsługi naziemnej, obsługi technicznej i inżynierii lotniczej, chociaż dotychczas tego nie uczyniono.



- (36) W momencie wszczęcia postępowania Komisja uznała, że ponieważ prywatyzacja grupy Olympic Airways jako całości nie powiodła się, Grecja postanowiła podzielić grupę na oddzielne podmioty, aby zwiększyć ich atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów i oddzielić je od zobowiązań Olympic Airways.

- (37) I rzeczywiście – wydaje się, że w wyniku restrukturyzacji grupy Olympic Airways zaistniała sytuacja, w której począwszy od grudnia 2003 r. wszelka działalność związana z przewozami lotniczymi jest skoncentrowana w nowej spółce Olympic Airlines, a wszystkie pozostałe formy działalności, w szczególności obsługa naziemna oraz obsługa techniczna i inżynieria lotnicza, pozostają w starej spółce znanej obecnie pod nazwą Olympic Air Services. Olympic Air Services pozostaje również w posiadaniu szeregu udziałów większościowych w innych spółkach związanych z lotnictwem w Grecji, świadczących m.in. usługi w zakresie gastronomii, technologii informacyjnej i dostarczania paliw.
- (38) Ustawa prywatyzacyjna określa, że przekazanie nowej spółce aktywów, zobowiązań i wszelkich innych praw jest zwolnione ze wszelkich podatków i opłat na rzecz państwa, osób prawnych prawa publicznego lub jakichkolwiek innych podmiotów prawa publicznego, jak również ze wszelkich opłat, długów oraz roszczeń osób trzecich fizycznych lub prawnych, z wyjątkiem obowiązków wyraźnie wymienionych w sprawozdaniu finansowym z przekształcenia. Ponadto art. 27 ustawy nr 3185/2003 stanowi, że w odniesieniu do zadłużenia zaciągniętego przez Olympic Airways przed dokonaniem wydzielenia działu przewozów lotniczych nowa spółka jest wyłączona z zastosowania art. 479 i 939 Kodeksu cywilnego⁽⁸⁾, jak również art. 537 i nast. Kodeksu handlowego. Oznacza to, że po wprowadzeniu przedmiotowego środka wierzyciele będą mogli domagać się tylko spłaty długu, który został przeniesiony na Olympic Airlines, natomiast nie będą mogli wobec nowej spółki dochodzić roszczeń związanych z zadłużeniem nadal ciążącym na Olympic Airways. Następnie, w dniu 15 października 2004 r., władze greckie uchwałyły ustawę nr 3259/2004, zapewniającą Olympic Airways tymczasowe zwolnienie w odniesieniu do czynności egzekucyjnych podejmowanych przez wierzycieli.
- (39) Na mocy ustawy nr 3185/2003 państwo greckie zatrudniło konsultantów z firmy Deloitte & Touche w celu ustalenia wartości działów przewozów lotniczych grupy Olympic Airways. Konsultantom zlecono również przygotowanie planu restrukturyzacji i sporządzenie sprawozdania na temat sytuacji Olympic Airways i Olympic Aviation w celu określenia liczby i rodzaju pracowników, których należy przenieść do Olympic Airlines. Firma Deloitte & Touche wskazała, że nie przeprowadziła audytu i opierała się wyłącznie na informacjach przekazanych przez zarządy Olympic Airways i Olympic Aviation. Ponadto firma Deloitte & Touche nie uwzględniła w swojej ocenie statków powietrznych będących własnością Olympic Airways i Olympic Aviation. Wartość tych statków została oszacowana przez innego zewnętrznego konsultanta, Airclaims Ltd., wg cen rynkowych na 120 mln EUR.
- (40) Obowiązki użyteczności publicznej zostały przeniesione z Olympic Aviation na Olympic Airlines bez przeprowadzenia procedury przetargowej. Wydaje się, że spółka Olympic Aviation zabezpieczyła swoje zadłużenie wobec portu lotniczego AIA na sumę 10 mln EUR z tytułu zysków z wykonywania powyższych obowiązków użyteczności publicznej i pożyczka ta pozostała zobowiązaniem Olympic Aviation niezależnie od faktu, że przedmiotowe obowiązki użyteczności publicznej miały być realizowane przez Olympic Airlines.
- (41) Zgodnie z dekretem prezydenckim nr 178/2002, który transponuje dyrektywę Rady 98/50/WE⁽⁹⁾ do prawa greckiego, w przypadku przeniesienia działalności z jednego przedsiębiorstwa na inne, niezależnie od sposobu tego przeniesienia, należy przenieść pracowników powiązanych z taką działalnością do nowego przedsiębiorstwa na tych samych warunkach i prawach jak dotychczas. Zamierzeniem władz greckich była jednak w omawianym przypadku zmiana statusu pracowników. Dla takiego przypadku w dekrete prezydenckim 178/2002 przewidziano zastosowanie procedury negocjacyjnej.
- (42) W momencie wydzielenia do personelu Olympic Airways jako całej grupy miało zastosowanie niemal 300 przepisów szczególnych, układów zbiorowych lub innych przepisów. Władze greckie uznały zatem za istotne zmodyfikowanie ram legislacyjnych i renegotjowanie układów zbiorowych, zwłaszcza że w czerwcu 2003 r. grupa zatrudniała 6 171 osób (ok. 1 850 pracowników przeniesiono do Olympic Airlines), a koszty zatrudnienia stanowiły 38 % całkowitego obrotu, podczas gdy średnia w sektorze wynosiła około 22–26 %. W rezultacie w art. 27 ustawy nr 3185/2003 przewidziano szereg zmian. Ustawa nr 2190/1994, która dotyczy administracyjnych procedur rekrutacji dla spółek w sektorze publicznym, nie będzie miała zastosowania do Olympic Airlines. Pracownicy, którzy zgodnie z mającymi zastosowanie układami zbiorowymi pracy mogą przejść na emeryturę w 2003 r. lub 2004 r., zachowują jednak swoje prawa.
- (43) W odróżnieniu od spółki Olympic Airways, która finansowała swoją działalność wyłącznie z długu, Olympic Airlines miała korzystać ze środków własnych. Olympic Airlines rozpoczęła funkcjonowanie z niewielkim długiem lub przy braku długu, co w znacznej mierze wynikało z wyboru zobowiązań, które przeniesiono na ten nowy podmiot. Jeśli chodzi o zobowiązania nowej spółki, w chwili rozpoczęcia przez nią działalności nie odziedziczyła ona po spółce dominującej żadnej części długu finansowego, który wynosił wówczas 207 mln EUR.

⁽⁸⁾ Obydwa artykuły dotyczą praw wierzycieli do ochrony w kontekście przeniesień aktywów.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 201 z 17.7.1998, s. 88.

(44) Zgodnie z właściwymi przepisami greckiego prawa upadłościowego (ustawa nr 2190/1920), jeżeli dochodzi do wydzielenia działu, sektora lub wydziału i ich wchłonięcia przez spółkę operacyjną, udziały tej spółki zachowuje spółka macierzysta. W danym przypadku oznacza to, że udziały w Olympic Airlines powinny być pozostać własnością Olympic Airways. Artykuł 27 ustawy nr 3185/2003 stanowi jednak, że w ramach procedury prywatyzacji wszystkie udziały powstałe w wyniku wydzielenia poszczególnych działów Olympic Airways powinny przejść na państwo greckie. Ponadto wszelkie środki pieniężne pochodzące z późniejszej sprzedaży tych działów zostaną wykorzystane do spłaty długów i zobowiązań Olympic Airways. Grecja wskazała, że w ramach powyższej procedury aktywa finansowe są przekazywane państwu, a ich wartość nie może być kwestionowana w zakresie, w jakim jest ona wynikiem oceny przeprowadzonej przez audytorów. Ponadto państwo greckie uważa, że jeżeli takie aktywa będą sprzedawane przez państwo, osiągną one wyższą cenę niż w przypadku, w którym udziały nie zostałyby przeniesione na państwo.

3.3. „ZALICZKA” W WYSOKOŚCI 130 312 450 EUR NA RZECZ OLYMPIC AIRWAYS

(45) Na mocy dekretu ministerialnego nr 2/71992/A0024 z dnia 22 grudnia 2003 r. wprowadzonego zgodnie z art. 27 ustawy nr 3185/2003 państwo greckie otworzyło specjalny rachunek w Banku Grecji o nazwie „Państwo Greckie – Konto dla denacjonalizacji grupy Olympic Airways”. Rachunek będzie zasilany dochodami ze sprzedaży spółek należących do grupy Olympic Airways w ramach procedury prywatyzacji, których udziały zostały przeniesione na państwo greckie (pierwszą była Olympic Airlines). Niemniej jednak w celu pokrycia niezbędnych kosztów do momentu przeprowadzenia prywatyzacji spółek grupy powyższy rachunek został zasilony przez państwo kwotą określaną jako „zaliczka” (*prokatavoli*) lub „przedpłata” (*propliromi*). Owa zaliczka jest równa wartości nominalnej kapitału podstawowego Olympic Airlines (130 312 450 EUR).

(46) Te części zobowiązań Olympic Airways, których nie przeniesiono na nową spółkę Olympic Airlines, w szczególności wydatki związane z wcześniejszym przechodzeniem na emeryturę niektórych pracowników, miały być finansowane z tego specjalnego rachunku oraz z przychodów generowanych w wyniku świadczenia usług na rzecz Olympic Airlines i stron trzecich.

3.4. OPŁATA SPATOSIMO I PŁATNOŚCI NA RZECZ AIA

(47) Pismem z dnia 19 stycznia 2004 r. skarżący, Aegean Airlines, przekazał Komisji kopię pisma od greckiego urzędu ds. lotnictwa cywilnego do generalnego audytora państwa, które zostało również przesłane do spółki AIA – Międzynarodowy Port Lotniczy Ateny (dok. DIII/A/28751/11626 z dnia 22 lipca 2003 r.). Z pisma wynikało, że Olympic Airways jest winna kwotę

26 001 473,33 EUR wynikającą z „podatku na modernizację i rozbudowę lotnisk”, znanego jako opłata *spatosimo*, która jest pobierana przez przewoźników lotniczych od pasażerów i przekazywana państwu.

(48) Z pisma wynikało również, że grecki urząd ds. lotnictwa cywilnego oczekiwał spłaty tych 26 mln EUR. Można było zatem uznać, że spółka Olympic Airways – główny użytkownik greckich portów lotniczych – nie uiszczala opłaty *spatosimo*, zmuszając tym samym państwo do znalezienia środków na wsparcie nowo utworzonego portu lotniczego AIA, zależnego od *spatosimo*. Chociaż Olympic Airways miała obowiązek spłacić należne sumy w pewnym momencie w przyszłości, Komisja podejrzewała, że w międzyczasie spółka czerpała korzyści na skutek powstrzymania się państwa od karania za opóźnienia w płatnościach, a nawet wdrożenia przez państwo mechanizmów, na mocy których inne greckie porty lotnicze musiały uczestniczyć w pokrywaniu strat spowodowanych opóźnieniami w płatności lub brakiem płatności należności z tytułu *spatosimo* ze strony Olympic Airways.

4. UWAGI OTRZYMANE W TRAKCIE POSTĘPOWANIA

4.1. POCZĄTKOWE UWAGI WŁADZ GRECKICH

(49) W dniu 11 czerwca 2004 r. Grecja przekazała swoją odpowiedź na decyzję o wszczęciu postępowania. Rozpoczęła od wyjaśnienia, że jej zdaniem najwłaściwszym rozwiązaniem dla Olympic Airways jest prywatyzacja różnych sektorów i rodzajów działalności grupy. Prywatyzacja zostałaaby przeprowadzona tak szybko, jak to możliwe, i w pełnej zgodności z wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami i wymogami prawa greckiego i wspólnotowego, a Komisja byłaby szczegółowo informowana o wszelkich zmianach. Grecja wyjaśniła, że prywatyzacja jest dla władz najkorzystniejszym rozwiązaniem z ekonomicznego punktu widzenia, ponieważ przyniosłaby więcej środków pieniężnych niż można by się ich spodziewać w przypadku likwidacji spółki. Uznając argument, że opcja prywatyzacji przyniosłaby również korzyści społeczne i inne korzyści zagospodarcze, władze greckie podkreśliły, że analiza gospodarcza jest jedynym kryterium wyboru najwłaściwszej strategii.

(50) Grecja odniosła się do postępów poczynionych w procesie prywatyzacji, o których już wcześniej poinformowano Komisję. Grecja potwierdziła, że działalność Olympic Airways i Olympic Aviation związana z przewozami lotniczymi została wyodrębniona i przekazana istniejącej spółce Macedonian wraz z szeregiem wartości niematerialnych i prawnych, takich jak przydziały czasowe, prawa na mocy umów dwustronnych, znak towarowy i logo oraz wartość firmy Olympic Airways. Macedonian zmieniła zaś nazwę i stała się spółką Olympic Airlines. Własność udziałów w Olympic Airlines (po podwyższeniu kapitału w drodze wniesienia wkładu niepieniężnego w odniesieniu do działu przewozów lotniczych) przeniesiono bezpośrednio na państwo greckie, wydzielając tym samym Olympic Airlines z grupy Olympic Airways. Nowa spółka uzyskała wszystkie niezbędne zezwolenia i rozpoczęła działalność w dniu 12 grudnia 2003 r.

- (51) Władze greckie wyjaśniły ponadto, że strategicznym modelem dla Olympic Airlines jest utworzenie rentownego przewoźnika lotniczego obsługującego połączenia regularne, który na tle branży ponosi koszty pracy o średniej wysokości i który będzie w stanie wykorzystać szereg czynników, m.in. silny wizerunek marki Olympic Airways, pozycję Grecji jako jednego z 15 najbardziej popularnych miejsc turystycznych na świecie oraz Igrzyska Olimpijskie w Atenach w 2004 r. Wyznaczono nowy zarząd Olympic Airlines i rozpoczęto dokładny przegląd planu operacyjnego.
- (52) Po rozpoczęciu działalności przez Olympic Airlines spółka Olympic Airways przestała być przewoźnikiem z licencją UE, a jej nazwę zmieniono na Olympic Airways Services. Olympic Aviation również zawiesiła działalność w zakresie przewozów lotniczych, z wyjątkiem ograniczonych usług lotnictwa ogólnego i przelotów śmigłowcami, które miały zostać przekazane nowej spółce.
- (53) Jeśli chodzi o działalność niezwiązaną z przewozami lotniczymi (obsługa naziemna, obsługa techniczna i inżynieria lotnicza oraz szkolenia z dziedziny lotnictwa), która została przeorganizowana w obrębie Olympic Airways Services, Grecja zaznaczyła, że zamierza sprywatyzować również tę działalność. Przewidziano to w ustawie nr 3185/2003. Zamierzano również sprzedać wszelkie udziały w innych spółkach, takich jak Olympic Catering i Galileo Hellas. Olympic Airways miała również udziały w trzech spółkach paliwowych działających na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny, tj. Athens Airport Pipeline, Olympic Fuel i Olympic IntoPlane. Przewidywano więc, że powyższe udziały zostaną sprzedane sprawnie i w odpowiednim czasie. Sprzedaż tych spółek paliwowych byłaby stosunkowo łatwa, ponieważ miały one „czyste bilanse”, a ich prywatni udziałowcy mieli prawo pierwokupu.
- (54) Władze greckie chciały sprecyzować liczbę kwestii związanych z restrukturyzacją, które zostały podniesione w momencie wszczęcia postępowania.
- (55) W odniesieniu do umów między spółkami Olympic Airways i Olympic Airlines Grecja utrzymywała, że wszystkie usługi są świadczone po cenach rynkowych i są zgodne z ogólnie stosowaną polityką handlową Olympic Airways. Władze greckie zobowiązały się również przekazać te umowy Komisji.
- (56) W odniesieniu do leasingu statków powietrznych Grecja podkreśliła, że jedynie statki powietrzne będące w pełni własnością Olympic Airways zostały przekazane Olympic Airlines. Statki powietrzne dzierżawione przez Olympic Airways zostały poddzierżawione spółce Olympic Airlines po cenie rynkowej, gdyż wcześniejsze wypowiedzenie warunków leasingu doprowadziłoby do obciążenia Olympic Airways opłatami za straty poniesione przez leasingodawców. Leasing operacyjny zostanie przyznany bezpośrednio Olympic Airlines, a tym samym spółka Olympic Airways przestanie być stroną umowy leasingowej.
- (57) Leasing czterech statków powietrznych Airbus A340-300, częściowo objęty gwarancjami państwowymi (do 45 % wartości finansowej) nie zostanie przeniesiony na nową spółkę. Olympic Airlines będzie zarządzać tymi statkami powietrznymi na zasadzie poddzierżawy, uiszczając na rzecz Olympic Airways opłaty po kursie rynkowym. Tym samym władze greckie doszły do wniosku, że na spółkę Olympic Airlines nie zostaną przeniesione żadne korzyści z pomocy państwa.
- (58) W odniesieniu do gwarancji państwowych dla przedmiotowych statków powietrznych Grecja stwierdziła, że chociaż w decyzji z 2002 r. oświadczono, iż pomoc na restrukturyzację przyznana Olympic Airways w kilku formach (w tym w postaci gwarancji państwowych) była niezgodna ze wspólnym rynkiem, Komisja zarządziła odzyskanie jedynie ostatniej transzy pomocy na restrukturyzację przyznanej Olympic Airways, tj. kwoty 41 mln EUR (jak również odzyskanie niezatwierdzonej nowej pomocy), na podstawie uzasadnionych oczekiwań. Grecja argumentowała, że skoro w decyzji z 2002 r. nie przewidziano wyraźnie odzyskania (lub anulowania) gwarancji państwowych, zezwolono tym samym na dalsze ich stosowanie.
- (59) Władze greckie stwierdziły, że przeniesienie obowiązków użyteczności publicznej było zgodne z prawem, ponieważ obsługiwane tych tras stanowi integralną część działalności Olympic Aviation związanej z przewozami lotniczymi i trasy te nadal są obsługiwane przez te same statki powietrzne i ten sam personel, co pozostała część sieci.
- (60) Jeśli chodzi o domniemaną nową pomoc dla Olympic Airways, władze greckie wyraziły pewne wątpliwości odnośnie do definicji pojęcia „zobowiązania podatkowe”. Władze greckie stwierdziły, iż Komisja nie udowodniła, że władze greckie udzieliły „pomocy” Olympic Airways poprzez tolerowanie braku płatności z tytułu niektórych zobowiązań (nie tylko podatkowych). Ponadto argumentowały, że ponieważ to Komisja postawiła taki zarzut, to na niej spoczywał ciężar udowodnienia faktu, czego jednak nie uczyniła. Władze greckie ponownie podkreśliły, że spółka Olympic Airways podlega w tym zakresie mającemu ogólne zastosowanie prawu greckiemu i procedurom mającym zastosowanie do wszystkich greckich spółek.

- (61) W odniesieniu do zarzutu braku płatności *spatosimo* rząd grecki poinformował, że należy odróżniać relacje pomiędzy przewoźnikami lotniczymi, którzy pobierają opłatę *spatosimo*, a greckim urzędem ds. lotnictwa cywilnego, do którego tę opłatę następnie przekazują, od relacji pomiędzy tymże urzędem a portami lotniczymi w Grecji (w tym AIA), które otrzymują pewną część opłaty *spatosimo* obliczoną na podstawie liczby obsługiwanych pasażerów. Przewoźnicy lotniczy pobierają opłatę *spatosimo* od swoich pasażerów, a następnie przekazują ją państwu. Opłata *spatosimo* pobrana, lecz nie przekazana państwu stanowi zadłużenie wobec państwa i podlega przepisom ogólnym Kodeksu poboru długów wobec państwa (KEDE). Taka sytuacja dotyczyła wspomnianej kwoty 26 001 473,33 EUR, której spółka Olympic Airways nie wpłaciła na czas, ale którą spłaciła w późniejszym terminie w ratach wraz ze wszystkimi stosownymi odsetkami i karami za zwłokę.
- (62) Mechanizm poboru był odrębny od mechanizmu wypłat, w ramach którego państwo greckie wypłaca (za pośrednictwem urzędu ds. lotnictwa cywilnego) środki pieniężne portom lotniczym. Mimo że obydwa mechanizmy miały funkcjonować równolegle (jeden finansuje drugi), ciężący na państwie greckim obowiązek uiszczania płatności na rzecz portów lotniczych nie był uzależniony od zdolności państwa do poboru należnych kwot od przewoźników lotniczych. W rezultacie dochodziło do sytuacji, w których państwo było zobowiązane do przyznawania kwot, które nie zostały jeszcze pobrane. Mimo że było to niezadowolające dla państwa, nie było to równoznaczne z pomocą państwa, ponieważ przewoźnicy lotniczy nie byli zwolnieni z obowiązku uiszczania płatności (ze wszelkimi odsetkami i karami za zwłokę). W konkretnym przypadku, o którym mowa w decyzji o wszczęciu postępowania, ze względu na ograniczenia w przepływie środków pieniężnych państwo greckie było zmuszone do zmiany wartości procentowej przydziału *spatosimo* na poszczególne porty lotnicze i przyznania większego przydziału AIA (co spowodowało krótkookresowe ograniczenia płatności należnych na rzecz innych portów lotniczych). Było to konieczne, gdyż sytuacja finansowa AIA była monitorowana przez Europejski Bank Inwestycyjny i kredytodawców komercyjnych, i nie miało to związku z kwestią, czy spółka Olympic Airways reguluje swoje należności.
- (63) Państwo greckie stwierdziło, że brak płatności *spatosimo* był jedynym przytoczonym przez Komisję dowodem niewywiązania się przez Olympic Airways z płatności należności wobec państwa.
- (64) W odniesieniu do specjalnego rachunku przewidzianego w ustawie nr 3185/2003 władze greckie stwierdziły, że zaliczka w wysokości 130 312 450 EUR na rzecz spółki Olympic Airways była środkiem o charakterze tymczasowym i rozwiązaniem, na które zdecydowałyby się każdy rozważny inwestor rynkowy. Wraz ze sprzedażą Olympic Airlines wszelkie zaliczkowo przekazane kwoty zostaną zwrócone na ten specjalny rachunek. Ponadto władze greckie wyjaśniły, że udziały w Olympic Airlines nie należą już do grupy Olympic Airways, lecz do państwa. Ponieważ jednak spółka Olympic Airways została pozbawiona wartości, jaką stanowił jej dział przewozów lotniczych, zapewnienie spółce Olympic Airways określonej zaliczki nieprzekraczającej wartości jej „utraczonej” własności było proporcjonalnym i właściwym środkiem służącym osiągnięciu celów restrukturyzacji i prywatyzacji.
- (65) W przypadku gdyby przychód ze sprzedaży Olympic Airlines nie był wystarczający dla odzyskania kwoty zaliczki w wysokości 130 312 450 EUR, powstała różnica zostanie pokryta ze sprzedaży działalności niezwiązanej z przewozami lotniczymi. Ustawa nr 3185/2003 stanowi, że przychody ze sprzedaży tych działów zostaną wpłacone na specjalny rachunek. Jeżeli zobowiązania finansowe Olympic Airways przekroczą wartość nominalną kapitału zakładowego spółek przeznaczonych do sprzedaży, zastosowanie będzie miało greckie prawo dotyczące niewypłacalności, a wierzyciele będą mogli na tej podstawie dochodzić swoich odpowiednich roszczeń.
- (66) Wszelkie kwoty z przychodów ze sprzedaży przekraczające wartość nominalną kapitału zakładowego sprzedanych spółek pozostaną własnością państwa i nie mogą zostać wykorzystane przez Olympic Airways. Olympic Airways będzie miała dostęp do rachunku wyłącznie w zakresie niezbędnym do wypełnienia swoich zobowiązań związanych z odprawami i świadczeniami emerytalnymi oraz zobowiązań finansowych Olympic Airways i Olympic Aviation w trakcie procesu restrukturyzacji i likwidacji.
- (67) Władze greckie poinformowały, że ustawa nr 3185/2003 była próbą zmaksymalizowania wartości spółki dla udziałowców, tak aby maksymalnie zwiększyć odzyskanie pomocy i zwrot z inwestycji. W przypadku bankructwa poziom ochrony wierzycieli nie byłby wcale wyższy.
- (68) Z drugiej strony, jeżeli Komisja miałaby być zdania, że zaliczka jest niezgodna z tym, co zrobiłby prywatny inwestor rynkowy w celu maksymalizacji odzyskania pomocy i zwrotu z inwestycji, władze greckie poprosiły Komisję o zbadanie, czy zaliczka nie stanowi pomocy na ratowanie zgodnej ze wspólnym rynkiem na mocy art. 87 ust. 3 lit. c) w świetle wytycznych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji. W takim wypadku władze greckie mogłyby oświadczyć, że warunki przyznania pomocy na ratowanie były spełnione począwszy od grudnia 2003 r., co można by potwierdzić, przedstawiając plany operacyjne itp.
- (69) W odniesieniu do kwestii ewentualnej pomocy dla przyszłych nabywców którejkolwiek ze spółek grupy Olympic władze greckie zapewniły Komisję o swoim zamiarze sprzedaży Olympic Airlines i wszelkich innych działów lub rodzajów działalności po cenach rynkowych i zgodnie z mającym zastosowanie prawem greckim i wspólnotowym.

(70) Władze greckie nie zgodziły się z wnioskiem, że państwo greckie, zabraniając wierzycielom Olympic Airways występować z roszczeniami przeciwko Olympic Airlines, chciało ochronić Olympic Airlines przed wykonaniem decyzji z 2002 r. Władze utrzymywały, że ich zamiarem było raczej maksymalne zwiększenie zwrotu z inwestycji. Wyjaśniły, że funkcjonowanie rachunku specjalnego ma na celu zapewnienie dostępności kwot do wysokości wartości nominalnej udziałów w Olympic Airlines dla Olympic Airways i jej wierzycieli, a tym samym zagwarantowanie odpowiedniego poziomu ochrony wierzycieli. Grecja podkreśliła, że ma prawo decydować o najbardziej właściwych sposobach przeprowadzenia restrukturyzacji i prywatyzacji, a ustanowienie przez Grecję zabezpieczenia w celu zapewnienia wierzycielom Olympic Airways co najmniej takiego samego poziomu ochrony, jaki mieliby przed przeprowadzeniem restrukturyzacji i prywatyzacji, było jej uzasadnionym działaniem. Ochrony wierzycieli nie należy mylić z obowiązkiem odzyskania pomocy wynikającym z decyzji z grudnia 2002 r.

(71) Grecja nie zgodziła się również z wnioskiem Komisji, że utworzenie Olympic Airlines nie jest żadnym rozwiązaniem, ponieważ nie ma gwarancji, że spółka ta będzie rentowna. Grecja oświadczyła, że jest przekonana, iż rozwój Olympic Airlines będzie pomyslny.

(72) W odniesieniu do proponowanego długiego terminu pełnego wdrożenia restrukturyzacji i prywatyzacji Grecja poinformowała, że rozumie obawy Komisji i postara się w miarę możliwości przyspieszyć ten proces. Grecja planowała dostarczyć Komisji nowy harmonogram wdrożenia planu restrukturyzacji i prywatyzacji oraz późniejszej likwidacji Olympic Airways.

(73) Odnośnie do kwestii innych przepisów prawnych przyznających Olympic Airways szczególne wyłączenia i zwolnienia Grecja powtórzyła, że przepisy ustawy nr 96/1975 przyznające Olympic Airways specjalne przywileje (w obszarach uiszczania opłat z tytułu transakcji, wyłączeń z obowiązku uiszczania opłat skarbowych i opłat z tytułu ruchu lotniczego oraz w obszarze gwarancji państwowych) zostały uchylone oraz że Olympic Airways podlega wszystkim powszechnie stosowanym podatkom i opłatom i prowadzi działalność w ramach gospodarki wolnorynkowej.

4.2. UWAGI STRON TRZECICH

(74) Po opublikowaniu pisma skierowanego do władz greckich w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w przewidzianym terminie otrzymano uwagi od dwóch innych zainteresowanych stron.

4.2.1. AEGEAN AIRLINES

(75) Pierwszy zestaw uwag otrzymano od greckiego przewoźnika lotniczego, Aegean Airlines („Aegean”). Aegean przedstawił następujące spostrzeżenia.

Preferencyjne warunki płatności między Olympic Airways i AIA

(76) Aegean zarzucił, że w pierwszym roku działalności na AIA spółka Olympic Airways płaciła mniej niż 30 % swoich należności wobec AIA, że zawarto umowy między AIA a spółką Olympic Airways (która była największym klientem indywidualnym AIA, z udziałem w sprzedaży wynoszącym 35 %) oraz że ustanowiono na korzyść AIA dwie uprzywilejowane hipoteki na trzech statkach powietrznych należących do Olympic Airways w celu zabezpieczenia płatności kwot przekraczających 29 mln EUR wraz z odsetkami i kosztami. Zaległe zobowiązania pieniężne Olympic Airways na rzecz AIA zostały oszacowane przez Aegean na około 70–80 mln EUR. Aegean zarzucił, że AIA, który jest w 55 % kontrolowany przez państwo, umożliwił spółkom Olympic Airways i Olympic Airlines zaciągnięcie znacznych zobowiązań, podczas gdy innym przewoźnikom lotniczym taka możliwość nie przysługiwała. Aegean oszacował, że dostęp do takich samych możliwości zapewniłby mu aktywa obrotowe rzędu 40–50 mln EUR.

Wyniki finansowe spółek grupy Olympic Airways

(77) Aegean stwierdził, że spółka Olympic Aviation odnotowała straty w wysokości 32,2 mln EUR, co stanowi 39 % jej przychodów w wysokości 83 mln EUR, mimo otrzymania rekompensaty w wysokości 8,2 mln EUR od państwa greckiego za „wczesne przeniesienie” swojej działalności z lotniska Ellinikon na AIA. Zadłużenie Olympic Aviation w stosunku do Olympic Airways zwiększyło się z 68 mln EUR w 2000 r. do 127 mln EUR na koniec 2002 r. Olympic Airways nie skonsolidowała sprawozdań finansowych Olympic Aviation w 2001 r. i 2002 r., przez co – zdaniem Aegean – spółka zamierzała sprawić, aby księgi spółki macierzystej wypadły korzystniej.

(78) Aegean przedstawił również pewne wskaźniki co do rentowności Olympic Airways w 2003 r. Według publicznie dostępnych informacji na temat ruchu lotniczego liczba lotów obsługiwanych przez spółkę Olympic Airways spadła w 2003 r. o 8 %, natomiast jej wskaźnik wykorzystania miejsc zmniejszył się o 5 %. Spadek był najbardziej widoczny w europejskiej sieci połączeń, gdzie wyniósł on 14,4 %. Liczba pasażerów podróżujących w celach służbowych spadła natomiast o 26 %. Zdaniem Aegean ten spadek liczby pasażerów w połączeniu z coraz trudniejszą sytuacją na rynku (wzrost cen paliw, większa konkurencja ze strony tanich przewoźników lotniczych) oznacza, że pozycja finansowa grupy Olympic Airways musiała w 2003 r. ulec pogorszeniu.

Możliwe subsydiowanie Olympic Airlines poprzez niespłacanie zadłużenia wobec Olympic Airways Services

(79) Aegean wysunął podejrzenie, że nowa spółka nie płaci za korzystanie z usług Olympic Airways Services lub co najmniej nie płaci za nie tyle, ile powinna.

- (80) Według Aegean zaliczka w wysokości 130 312 450 EUR ulokowana na specjalnym rachunku wyczerpała się po 8 miesiącach.
- (81) Przyjęto nową ustawę (ustawa nr 3259/2004) zabezpieczającą Olympic Airways Services i Olympic Aviation przed wszczęciem przeciwko nim procedur egzekucyjnych. Na mocy tej ustawy przed dniem 28 lutego 2005 r. nie można było wszczynać żadnej procedury egzekucyjnej ani procedury dotyczącej pomocy tymczasowej w obrębie lub poza terytorium Grecji w odniesieniu do aktywów ruchomych lub nieruchomości Olympic Airways Services i Olympic Aviation. Wydaje się, że ustawa ta została przyjęta, ponieważ kilku wierzycieli przejęło jeden statek powietrzny Airbus 300-600 i groziło sprzedażem go w celu zaspokojenia swoich roszczeń.
- (82) Aegean zarzucił, że państwo greckie automatycznie przyznało Olympic Airlines trasy obsługiwane uprzednio w ramach obowiązków użyteczności publicznej przez Olympic Aviation bez skorzystania z procedury przetargowej. Ponadto wszystkie prawa Olympic Airways w odniesieniu do obsługi ruchu lotniczego do państw nienależących do EOG zostały przejęte przez nową spółkę bez dokonania ponownej oceny kryteriów wyznaczenia, mimo że inni przewoźnicy lotniczy, w tym Aegean, wyrazili zainteresowanie wyznaczeniem.
- (83) Aegean wyraził opinię, że przeniesienie aktywów Olympic Airlines bez odpowiadających im pasywów może być niezgodne zarówno z Traktatem, jak i konstytucją grecką.
- (84) Z artykułów prasowych wynika, że zobowiązania podatkowe Macedonian przed przekształceniem w Olympic Airlines wynosiły 3,5 mld GRD. Aegean zarzucił, że państwo greckie nie wysunęło żadnych roszczeń względem Olympic Airlines w odniesieniu do tej kwoty.

4.2.2. RYANAIR

- (85) Uwagi otrzymano także od irlandzkiego taniego przewoźnika lotniczego Ryanair. Ryanair wysunął szereg ogólnych uwag dotyczących stosowania wspólnotowych przepisów dotyczących pomocy państwa w państwach członkowskich innych niż Grecja oraz w odniesieniu do innych przewoźników lotniczych niż Olympic. W odniesieniu do omawianego przypadku Ryanair zaznaczył na początku, że nie jest w stanie skomentować pisma wystosowanego do rządu greckiego, ponieważ nie udostępnił jego tłumaczenia na język angielski.
- (86) Ryanair stwierdził ponadto, że w pierwotnym dochodzeniu przeciwko Olympic Airways uznano, iż kwota pomocy państwa otrzymana przez Olympic Airways wynosiła ponad 1 mld EUR, a mimo to wezwano Olympic Airways do zwrócenia państwu greckiemu zaledwie 200 mln EUR. Pozostali przewoźnicy lotniczy

zostali zmuszeni do subsydiowania upadającego przewoźnika krajowego poprzez uiszczanie wyższych opłat lotniskowych, ponieważ Olympic Airways został z tych opłat tymczasowo zwolniony. Zdaniem Ryanair ciągle, niezgodne z prawem wspieranie tego upadającego krajowego przewoźnika lotniczego poważnie osłabia możliwość wejścia na rynek nowych i bardziej wydajnych operatorów. Utworzenie nowego przewoźnika lotniczego zwolnionego z długów było niedopuszczalne. Ryanair zastanawiał się, czy podczas ubiegania się o świadectwo przewoźnika lotniczego dla nowej spółki przestrzegane były obowiązujące procedury zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym⁽¹⁰⁾. Na zakończenie Ryanair stwierdził, że nie należy pozwolić Grecji na ponowne obejście przepisów i dalsze wspieranie upadającego krajowego przewoźnika lotniczego.

4.3. ODPOWIEDŹ GRECJI NA UWAGI STRON TRZECICH

- (87) W opinii Grecji informacje zawarte w uwagach złożonych przez strony trzecie są nieprecyzyjne i nie wniosły niczego nowego do dochodzenia. Władze greckie przypomniały, że poprzedni proces prywatyzacji przedmiotowego przewoźnika lotniczego został zakończony w dniu 6 października 2004 r. oraz że wyznaczono nową grupę doradców w odniesieniu do prywatyzacji zarówno Olympic Airlines, jak i pozostałych rodzajów działalności i działów. Nowa grupa doradców rozpoczęła już pracę i poczyniono postępy w odniesieniu do „etapu wnioskowania”. Sporządzono również orientacyjny harmonogram prywatyzacji.
- (88) W odniesieniu do poszczególnych uwag stron trzecich Grecja udzieliła następujących odpowiedzi:

4.3.1. UWAGI AEGEAN AIRLINES

- (89) Kwestia zarzutu preferencyjnego traktowania Olympic Airways na lotnisku AIA została już omówiona w kontekście toczącego się obecnie przed Trybunałem Sprawiedliwości postępowania wyjaśniającego w sprawie pomocy państwa (sprawa C-415/03 Komisja przeciwko Grecji), a także w innych postępowaniach wyjaśniających w sprawie pomocy państwa (sprawa NN 27/1996 Budowa i eksploatacja Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny). Mimo że AIA jest w 55 % własnością państwa, na co dzień jest zarządzany jak niezależne od kontroli państwowej, prywatne przedsiębiorstwo. W związku z tym AIA ponosi wyłączną odpowiedzialność za pobieranie opłat lotniskowych oraz zawieranie umowy w sprawie rozliczenia w przypadku opóźnień w płatnościach. Spośród dziewięciu dyrektorów AIA czterech jest wyznaczanych przez państwo, czterech przez deweloperów, a jeden jest przedstawicielem niezależnym. Grecja powtórzyła, że wyjaśniła już kwestie związane z opóźnieniami w płatności *spatosimo*.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1.

- (90) Jeśli chodzi o możliwe subsydiowanie Olympic Airlines poprzez nieuiszczanie przez nią płatności na rzecz Olympic Airways Services, władze greckie oświadczyły, że wszystkie usługi świadczone na rzecz Olympic Airlines przez Olympic Airways Services są świadczone na warunkach rynkowych. Władze greckie przedstawiły kilka dowodów w postaci dokumentów potwierdzających płatności uiszczone przez Olympic Airlines na rzecz Olympic Airways.
- (91) Ogólniej mówiąc, Grecja przedstawiła dokumenty na poparcie twierdzenia, że Olympic Airlines nie ma żadnych płatności pozostających do spłaty wobec żadnego podmiotu państwowego. Przedłożyła dowody dotyczące aktualnych płatności na rzecz organów podatkowych w odniesieniu do podatku od wynagrodzeń pracowników (FMY), VAT, opłat lotniskowych (na lotnisku AIA i innych lotniskach), opłat *spatosimo* i składek na ubezpieczenie społeczne (IKA).
- (92) Grecja stwierdziła, że środki na rachunku specjalnym były wykorzystywane zgodnie z przepisami ustawy nr 3185/2003. Płatność zaliczkowa na ten rachunek była środkiem o charakterze tymczasowym, który podjąłby każdy rozsądny inwestor rynkowy. Zaliczkę wykorzystano przede wszystkim na wynagrodzenia w Olympic Airways i Olympic Aviation, koszty leasingu statków powietrznych oraz koszty wcześniejszego przechodzenia na emeryturę pracowników Olympic Airways i Olympic Aviation.
- (93) Spółka Olympic Airlines nie otrzymała ani bezpośrednio, ani pośrednio żadnych środków ze specjalnego rachunku. Ponadto władze greckie stanowczo zaprzeczyły zarzutowi, że w momencie tworzenia spółka Olympic Airlines nie przejęła żadnych zobowiązań.
- (94) Kwota w wysokości 130 312 450 EUR została przyznana w transzach między dniem 24 grudnia 2003 r. a dniem 13 maja 2004 r. (w okresie krótszym niż sześć miesięcy). Wyplacono ją w taki sposób, że jeżeli Komisja zdecydowałaby, że jest to pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, spełniałaby ona wszystkie warunki dla zakwalifikowania jej jako pomocy na ratowanie. Na poparcie twierdzenia, że zaliczka ta kwalifikowałaby się jako pomoc na ratowanie, Grecja wskazała, że:
- spółka Olympic Airways była spółką znajdującą się w trudnym położeniu w rozumieniu wytycznych w sprawie ratowania i restrukturyzacji,
 - zaliczka dla Olympic Airways stanowiła wsparcie płynności finansowej,
 - oczekiwano, że kwoty wypłacone zaliczkowo na wsparcie płynności finansowej zostaną zwrócone w ciągu maksymalnie 12 miesięcy od wypłacenia ostatniej transzy na rzecz Olympic Airways; ostatnią transzę wypłacono w maju 2004 r., zaś zwrot
- wsparcia miał nastąpić po przeprowadzeniu prywatyzacji Olympic Airlines w maju 2005 r.,
- przyznanie pomocy na ratowanie pozwoliło uniknąć poważnych i istotnych trudności społecznych w całej Grecji,
 - Olympic Airways przestało funkcjonować jako przewoźnik lotniczy i będzie świadczyć wyłącznie usługi niezwiązane z przewozami lotniczymi, w związku z czym niekorzystne skutki dla innych państw członkowskich będą ograniczone,
 - kwota zaliczki była niezbędna do utrzymania działalności spółki w ograniczonym okresie, na który została przyznana; kwota była proporcjonalna i porównywalna z kwotami pomocy na ratowanie zatwierdzonymi przez Komisję dla innych przedsiębiorstw podobnej wielkości lub przedsiębiorstw działających w tym samym sektorze.
- (95) Zdaniem Grecji nowa ustawa zabezpieczająca Olympic Airways Services i Olympic Aviation przed wszczęciem przeciwko nim procedur egzekucyjnych (ustawa nr 3259/2004) była konieczna, aby zapewnić realizację procesu prywatyzacji. Powyższy środek tymczasowy nie pozbawił wierzycieli ich praw, ale na ograniczony okres zawiesił możliwość stosowania postępowania egzekucyjnego. To tymczasowe zabezpieczenie przed roszczeniami wierzycieli, które przewidywała ustawa, nie miało zastosowania do państwa greckiego ani innych organów publicznych, lecz wyłącznie do Olympic Airways and Olympic Aviation. Środek nie stanowił pomocy państwa, ponieważ nie oznaczał przekazania zasobów państwowych. (Zgodnie z ustawą nr 3185/2003 po dokonaniu wydzielenia wierzyciele będą mogli wnosić pozew przeciwko Olympic Airlines jedynie w odniesieniu do tego zadłużenia, które zostało przeniesione na Olympic Airlines).
- Obowiązki użyteczności publicznej i wyznaczenia na mocy umów dwustronnych**
- (96) Zdaniem Grecji przeniesienie obowiązków użyteczności publicznej i dwustronnych praw na obsługę tras powietrznych na Olympic Airlines nastąpiło na mocy sukcesji praw zgodnie z greckim prawem spółek. Trasy te były obsługiwane przez Olympic Airways i Olympic Aviation, a działy przewozów lotniczych tych spółek zostały przeniesione do Olympic Airlines.
- (97) W odniesieniu do zarzutu, że spółce Macedonian pozostają do spłaty zobowiązania podatkowe w wysokości 3,5 mld GRD, Grecja wyjaśniła, że zaległe zobowiązania podatkowe dotyczące okresu 1993–1997 są przedmiotem postępowania sądowego. Łącznie z opłatami i karami sporna kwota wynosi 9 106 481,75 EUR, a postępowanie nadal jest w toku. W oczekiwaniu na wynik postępowania spółka w należyty sposób uwzględniła powyższe zobowiązanie pieniężne w swoich sprawozdaniach finansowych.

4.3.2. UWAGI RYANAIR

- (98) Grecja całkowicie odrzuciła uwagi Ryanair, twierdząc, że Ryanair nie prowadzi działalności na rynku greckim, nie rywalizuje z Olympic Airlines i wykorzystuje to postępowanie, aby przedstawić argumenty mające związek z jego własną debatą prowadzoną z Komisją.

4.4. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ GRECJĘ PO OTRZYMANIU WEZWANIA DO USUNIĘCIA UCHYBIENIA DOTYCZĄCEGO NAKAZU ZAWIESZENIA

- (99) W dniu 11 października 2004 r. Komisja przesłała Grecji wezwanie do usunięcia uchybienia, w którym poinformowała o zamiarze wydania nakazu zawieszenia przez Grecję wszelkiej pomocy niezgodnej z prawem do momentu, gdy możliwe będzie wydanie decyzji o zgodności takiej pomocy. W wezwaniu poinformowano Grecję, że Komisja wyda taki nakaz, jeżeli Grecja w ciągu dziesięciu dni od otrzymania pisma nie przekaze Komisji zadowalających informacji potwierdzających, że nie dokonuje już żadnych płatności pomocowych na rzecz beneficjentów. Poproszono Grecję do przedłożenia uwag w tej sprawie.

- (100) Władze greckie odpowiedziały na to wezwanie do usunięcia uchybienia w dniu 28 października 2004 r., argumentując, że wydanie nakazu na tym etapie byłoby nieproporcjonalne i nieuzasadnione oraz poważnie zagroziłoby podejmowanym przez Grecję intensywnym wysiłkom na rzecz znalezienia rozwiązania problemów, z jakimi borykają się spółki. W odniesieniu do istotnych kwestii podniesionych przez Komisję w wezwaniu władze oświadczyły, że ponieważ spółka Olympic Airways nie jest już przewoźnikiem lotniczym, nie pobiera ona już podatku *spatosimo*. Co do „specjalnego rachunku” i wypłaty z niego kwoty 130 312 450 EUR na rzecz Olympic Airlines stwierdziły zaś, że było to działanie rozważnego inwestora lub ewentualnie wypłata pomocy na ratowanie. Nie widzą więc konieczności wydawania nakazu zawieszenia na tym etapie postępowania, gdyż od momentu wszczęcia postępowania nie nastąpiła znaczna zmiana okoliczności ani nie zaistniały dowody poważnej i nieodwracalnej szkody, które uzasadniałyby wydanie nakazu.

4.5. UWAGI PRZEDSTAWIONE PRZEZ GRECJĘ W ZWIĄZKU Z WYROKIEM W SPRAWIE C-415/03 KOMISJA PRZECIWKO GRECJI

- (101) Jak już wcześniej wspomniano, w dniu 23 maja 2005 r. Komisja zwróciła się do władz greckich o przekazanie informacji na temat środków, jakie Grecja podejmie w celu wykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-415/03 Komisja przeciwko Grecji.

- (102) Władze greckie odpowiedziały pismem z dnia 2 czerwca 2005 r. Pismo to dotyczyło głównie kwestii odzyskania pomocy w następstwie decyzji z 2002 r., ale zostanie

uwzględnione w tej sprawie w zakresie, w jakim porusza ono kwestie związane z restrukturyzacją i propozycją prywatyzacji stanowiące istotę niniejszego postępowania.

- (103) Władze greckie chciały przede wszystkim zwrócić uwagę na niektóre kwestie związane z odzyskaniem pomocy od Olympic Airways. Władze greckie oświadczyły, że mimo iż w pkt 33 wyroku Trybunału stwierdza się, że „sporne przeniesienie polegało na przekazaniu wszystkich aktywów spółki Olympic Airways [...] nowej spółce Olympic Airlines”, nie jest to zgodne z prawdą, gdyż pewna część istotnych aktywów pozostała w Olympic Airways, która kontynuuje działalność na kilku rynkach.

- (104) Spółki należące do grupy Olympic Airways podlegały procesowi prywatyzacji, a służby Komisji zostały już poinformowane o szczegółach dotyczących tej prywatyzacji. Zamiarem władz greckich było całkowite spełnienie wymogu odzyskania pomocy, dlatego też dochody ze sprzedaży aktywów Olympic Airlines miały zostać przekazane bezpośrednio państwu greckiemu. Gdyby te dochody okazały się niewystarczające do pokrycia kwoty odzyskiwanej pomocy, wówczas wykorzystano by dochody ze sprzedaży spółek należących do grupy Olympic Airways złożone na specjalnym rachunku w imieniu państwa greckiego. Po wyczerpaniu tych wszystkich możliwości władze greckie miały zamiar zlikwidować spółkę Olympic Airways.

- (105) Na wypadek, gdyby wpływy ze sprzedaży Olympic Airlines okazały się niewystarczające do spełnienia wymogów odzyskania pomocy, Grecja zobowiązała się do zagwarantowania, że żaden ogólny lub szczegółowy przepis prawa greckiego nie zwolni „spółek następców” (w tym w szczególności Olympic Airlines) z obowiązku zwrotu pomocy, nałożonego decyzją z 2002 r. W szczególności w odniesieniu do szczegółowego przepisu ustawy nr 3185/2003, który przyznaje Olympic Airlines zabezpieczenie przed roszczeniami wierzycieli odnośnie do długów Olympic Airways zaciągniętych przed restrukturyzacją, pismo zawiera stwierdzenie, że „nawet państwo greckie nie może dochodzić roszczeń wobec Olympic Airlines za długi Olympic Airways”, oraz powtarza stanowisko Grecji, że nadrzędny charakter prawa wspólnotowego oznacza, iż w odniesieniu do odzyskania pomocy przedmiotowego przepisu nie można wykorzystać w celu udaremnienia zastosowania decyzji Komisji oraz przepisów wspólnotowych dotyczących pomocy państwa.

- (106) Władze greckie oświadczyły, że celem tego przepisu było zabezpieczenie spółki Olympic Airlines na okres restrukturyzacji, a nie jej ochrona przed ewentualnym obowiązkiem odzyskania pomocy zgodnie z decyzją z 2002 r. Zdaniem Grecji, w przypadku gdy pomoc nie zostanie w pełni odzyskana na poziomie grupy Olympic Airways, potencjalne przyszłe pociągnięcie Olympic Airlines do odpowiedzialności w związku z odzyskaniem pomocy nie będzie możliwe, jeżeli ta spółka-następca zostanie sprzedana po rozsądnej cenie rynkowej w ramach wytycznych Komisji dotyczących procedur prywatyzacji.

5. WYNIKI EKSPERTYZY, O KTÓRĄ WNIOSKOWAŁA KOMISJA

- (107) Zanim Komisja mogła przystąpić do oceny kwestii podniesionych w decyzji o wszczęciu postępowania oraz informacji przekazanych przez władze greckie i osoby trzecie, uznała ona za konieczne dokonanie przeglądu bieżącej sytuacji gospodarczej i finansowej Olympic Airways (Olympic Airways Services) i Olympic Airlines oraz postępów poczynionych w zakresie restrukturyzacji i prywatyzacji.
- (108) W tym celu Komisja skorzystała z usług niezależnych ekspertów (Moore Stephens), którym zleciła zbadanie aktualnego stanu restrukturyzacji, działalności i prywatyzacji różnych spółek z grupy Olympic Airways oraz określenie, co się wydarzyło od czasu restrukturyzacji.
- (109) Przedstawiciele firmy Moore Stephens („eksperci”) przeprowadzili badanie w Atenach w dniach od 9 do 26 maja 2005 r. W badaniu pomagały im władze greckie i ich doradcy, jak również fakt, że władze i ich doradcy ds. prywatyzacji przygotowali pomieszczenie udostępniania danych umożliwiający potencjalnym nabywcom zaangażowanym w proces prywatyzacji prowadzenie swoich własnych badań.

5.1. WNIOSKI EKSPERTÓW DOTYCZĄCE RESTRUKTURYZACJI

- (110) Eksperci zbadali działania restrukturyzacyjne i sposób oceny aktywów i pasywów, które miały być przeniesione na Olympic Airlines, oraz aktywów i pasywów, które miały pozostać w Olympic Airways, i wskazali, że niektóre pozycje nie były zgodne z greckimi lub międzynarodowymi ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości. Wskazali, że w bilansie Olympic Airways przed restrukturyzacją wykazana została kwota 30 mln EUR jako wartość firmy. Kwota ta była dokonana przez zarząd wyceną znaku towarowego Olympic, logo Olympic, znaku towarowego Olympic Airlines, przydziałów czasowych oraz umów dwustronnych. Ani greckie, ani międzynarodowe ogólnie przyjęte zasady rachunkowości nie pozwalają jednak na wykazywanie w bilansie wytworzonych we własnym zakresie wartości niematerialnych i prawnych oraz wartości firmy.
- (111) Kolejna potencjalnie budząca obawy kwestia dotyczyła wyceny statków powietrznych. W momencie wydzielenia statki powietrzne i silniki statków powietrznych będące w posiadaniu Olympic Airways i Olympic Aviation zostały ponownie wycenione według ich wartości rynkowej. Wycenę tę przeprowadziła w dniu

1 października 2003 r. międzynarodowa firma konsultingowa ds. przewoźników powietrznych, Airclaims Ltd., a jej wynikiem było zwiększenie wartości o ok. 43,2 mln EUR w stosunku do istniejącej wartości odpisanej.

- (112) Eksperci wskazali, że w bilansie otwarcia dla Olympic Airlines nie uwzględniono żadnych rezerw na należności wątpliwe związane z należnościami z tytułu dostaw i usług. Zarząd Olympic Airlines jest przekonany, że wszystkie kwoty przeniesione zostaną odzyskane, eksperci uważają jednak, że zakładanie braku długów zagrożonych jest nierealistyczne. Kolejna kwota w wysokości 825 020 EUR określona jako „należności wątpliwe” została uwzględniona w bilansie przekształcenia spółki Macedonian. Eksperci byli zdania, że uwzględnienie tej pozycji jako składnika aktywów jest nierozważne.
- (113) Bilans otwarcia Olympic Airlines zawierał po stronie aktywów kwotę 7,9 mln EUR z Olympic Airways obliczoną szacunkowo przez zarząd, która była wcześniej długiem należnym w stosunku do Macedonian. Związane z nim zobowiązania nie zostały przeniesione na Olympic Airlines ze względu na przepisy ustawy nr 3185/2003, które pozwalały na pozostawienie zobowiązań w Olympic Airways.
- (114) W bilansie otwarcia wykazano należności różne w wysokości 24,4 mln EUR, które dotyczyły kwoty należnej od Olympic Airways w związku z oczekiwanymi dochodami netto ze sprzedaży dwóch statków powietrznych A300-600 będących własnością Olympic Airways i pozostających w bilansie Olympic Airways, a oddanych w leasing spółce Olympic Airlines. Uwzględnienie tej pozycji nie jest zgodne ani z greckimi ani z międzynarodowymi ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości, ponieważ dotyczy ona jeszcze nie zaistniałej sprzedaży składnika środków trwałych, który nie stanowi własności spółki. Ponieważ wydaje się, że to spółka Olympic Airlines ponosiła koszty i czerpała korzyści z posiadania tych statków powietrznych, statki te mogły zostać przekazane Olympic Airlines wraz z innymi statkami powietrznymi po ich wartości księgowej, tj. 19,2 mln EUR.
- (115) Eksperci potwierdzili, że bilans Olympic Airlines nie obejmuje większości zobowiązań Olympic Airways i Olympic Aviation dotyczących działalności związanej z przewozami lotniczymi. Greckie prawo spółek stanowi, że w przypadku wydzielenia działalności w ramach restrukturyzacji spółki wszystkie aktywa i pasywa związane z tą działalnością muszą zostać przeniesione. Chociaż niewątpliwie proces ten jest w pewnym stopniu subiektywny, prawodawstwo nie pozostawia zarządowi możliwości wyboru aktywów i pasywów, które mają zostać przeniesione. Ustawa nr 3185/2003 zawiera jednak przepisy, które pozwalały zarządowi grupy Olympic Airways na niezastosowanie się do zwykłych wymogów prawodawstwa i na selektywne wybranie zobowiązań, które nie zostaną przeniesione na wydzieloną spółkę. Wykorzystując przepisy ustawy nr 3185/2003, zarząd podjął decyzję o wyłączeniu z przeniesienia na wydzieloną spółkę wszystkich zobowiązań starszych niż jeden miesiąc.

- (116) Eksperti dokonali porównania zobowiązań przeniesionych ze zobowiązaniami, które pozostały w spółce macierzystej, poprzez porównanie wyciągów z bilansu otwarcia Olympic Airlines na dzień 11 grudnia 2003 r. z bilansami rocznymi Olympic Airways i Olympic Aviation na dzień 31 grudnia 2003 r. (Olympic Airways i Olympic Aviation nie przygotowały bilansów na dzień 11 grudnia 2003 r.).

WYCIĄGI Z BILANSU	Olympic Airlines 11 grudnia 2003 r.	Olympic Airways 31 grudnia 2003 r.	Olympic Aviation 31 grudnia 2003 r.	
Rezerwa na zakończenie działalności				
Rezerwa na świadczenia emerytalne	33 922 469	82 035 663	10 534 535	Uwaga 1
Inne	7 616	89 230 530	709 865	Uwaga 1
	33 930 085	171 266 193	11 244 400	
Zadłużenie długoterminowe				
Pożyczki bankowe	—	148 036 005	—	Uwaga 2/ Uwaga 1
Inne zadłużenie długoterminowe	—	1 018 427	—	Uwaga 1
	—	149 054 432	—	
Zobowiązania krótkoterminowe				
Dostawcy	31 019 022	89 067 738	148 671 366	Uwaga 1
Zobowiązania wobec banków i inne zobowiązania krótkoterminowe	—	14 504 809	—	Uwaga 3/ Uwaga 1
Zaliczki od klientów	824 482	—	392 413	Uwaga 1
Należne podatki i opłaty (w tym opłaty lotniskowe)	4 045 699	373 549 262	719 901	Uwaga 1
Należne składki na ubezpieczenie społeczne i inne składki	2 495 142	147 554 360	—	Uwaga 1
Bieżąca część zadłużenia długoterminowego	—	22 986 786	—	Uwaga 2/ Uwaga 1
Należności z tytułu dywidendy	514 739	—	—	
Kwoty należne przedsiębiorstwom powiązanym	—	4 745 844	—	Uwaga 1
Inne należności	7 009 156	65 838 943	617 392	Uwaga 1
Bilety opłacone z góry	32 288 005	—	—	
	78 196 245	718 247 742	150 401 072	
Rozliczenia międzyokresowe bierne i przychody przyszłych okresów				
Rozliczenia międzyokresowe bierne	—	49 642 845	751 674	Uwaga 1
Różne rozliczenia międzyokresowe bierne i przychody przyszłych okresów	—	57 328 943	17 664 167	Uwaga 1
	—	106 971 788	18 415 841	
PASYWA RAZEM	112 126 330	1 145 540 155	180 061 313	

Uwaga 1: Pasywa zatrzymane zgodnie z ustawą nr 3185/2003

Uwaga 2: Pożyczka z ABN Amro

Uwaga 3: Pożyczka z Emporiki Bank spłacona dochodami z kwoty 130 mln EUR w lutym 2004 r.

- (117) Ekspersi wykazali, że na Olympic Airlines nie przeniesiono żadnych zobowiązań długoterminowych oraz przeniesiono mniej niż 10 % zobowiązań krótkoterminowych. Łączna wysokość zobowiązań przeniesionych na Olympic Airlines (145 mln EUR) stanowi zaledwie 9,9 % zobowiązań ogółem wszystkich trzech spółek (1 471 mln EUR). Zobowiązania krótkoterminowe przeniesione na Olympic Airlines (10 % zobowiązań krótkoterminowych ogółem) to zobowiązania nie starsze niż jeden miesiąc.
- (118) Największe zobowiązania, jakie zostały w grupie Olympic Airways, to zobowiązania podatkowe i z tytułu ubezpieczeń społecznych na rzecz państwa w wysokości 521 mln EUR. Ekspersi poinformowali, że wyrażony przez zarząd Olympic Airlines zamiar pozostawienia większości zobowiązań w grupie Olympic Airways wynikał z chęci umożliwienia przewoźnikowi lotniczemu, znanemu obecnie jako spółka Olympic Airlines, kontynuowania działalności i rozpoczęcia procesu prywatyzacji. Doszli zatem do wniosku, że gdyby zarząd grupy Olympic Airways przeniósł wszystkie zobowiązania działów przewozów lotniczych na Olympic Airlines, nową spółkę dotknąłby taki sam kryzys płynności, jaki istniał w grupie Olympic Airways, co prawie na pewno doprowadziłoby do niewypłacalności i zamknięcia tego przewoźnika. Innymi słowy, proces restrukturyzacji nie miałby sensu, gdyby wszystkie pasywa działów przewozów lotniczych grupy Olympic Airways zostały przeniesione na wydzieloną spółkę wraz z aktywami.
- (119) W przypadku spółki Macedonian rezerwa podatkowa w wysokości 9,1 mln EUR związana z ustaleniami audytu podatkowego obejmującego lata 1992–1997 nie została uwzględniona w bilansie. W odniesieniu do okresu 1998–2003 nie utworzono w Macedonian rezerwy podatkowej. Dotychczas nie przeprowadzono audytu departamentu podatkowego. Zarząd nie ustanowił rezerwy, ponieważ był przekonany, że za powyższy okres nie powstaną żadne zobowiązania z tytułu podatku dochodowego. Spółka Macedonian osiągnęła jednak zysk w latach 2001, 2002 i 2003.
- (120) Ekspersi doszli do wniosku, że wartość aktywów przeniesionych na Olympic Airlines została w wycenie zawyżona. Przeprowadzili oni własną wycenę przeniesionych aktywów i doszli do wniosku, że kwota wynikająca z wyceny przeprowadzonej przez zarząd grupy Olympic Airways (130 312 459 EUR), która nie została zatwierdzona przez niezależnego audytora, była znacznie zawyżona, ich zdaniem o ponad 90 mln EUR. Stosując techniki rachunkowości uznane zgodnie z greckimi i międzynarodowymi ogólnie przyjętymi zasadami rachunkowości, eksperci sporządzili nowy bilans Olympic Airlines, aby odzwierciedlić wyżej wymienione kwestie w zakresie, w jakim można je ująć ilościowo. W rezultacie wartość aktywów netto przeniesionych na Olympic Airlines zmniejszyła się ze 130 mln EUR do 38 mln EUR. Ekspersi oświadczyli, że nawet dopuszczając pewien poziom subiektywności w wycenie, trudno jest wyjaśnić rozbieżność pomiędzy obydwiema kwotami, w związku z czym uznali, że wartość Olympic Airlines została zawyżona ⁽¹¹⁾.

Pozycja	Bilans otwarcia (EUR)	Korekta (EUR)	Bilans skorygowany (EUR)	Wyjaśnienie
1. Wartość firmy	30 000 000	(30 000 000)	—	Usunąć wartość firmy wytworzoną we własnym zakresie
2. Statki powietrzne będące własnością spółki	124 599 144	(43 200 000)	81 399 144	Podać wartość odpisaną statków powietrznych
3. Należności z tytułu dostaw i usług	51 336 137	Szacunki zarządu	Szacunki zarządu	Usunąć wątpliwe należności z tytułu dostaw i usług
4. Kwota należna od Olympic Airways	7 904 245	(2 904 245)	5 000 000	Ponownie przedstawić należności od Olympic Airways w kwocie rzeczywistej
5. Należności (Macedonian)	825 020	(825 020)	—	Usunąć wątpliwe należności (Macedonian)
6a. Różne należności	24 674 196	(24 674 196)	—	Usunąć należności dotyczące przyszłego zbycia statków powietrznych
6b. Statki powietrzne będące własnością spółki	—	19 175 961	19 175 961	Uwzględnić statki powietrzne, które mają być sprzedane, zgodnie z wartością księgową
7. Zobowiązania starsze niż jeden miesiąc	—	Szacunki zarządu	Szacunki zarządu	Uwzględnić zobowiązania starsze niż jeden miesiąc
8. Rezerwa podatkowa na lata 1992–1997	—	(9 106 482)	(9 106 482)	Uwzględnić rezerwę podatkową (Macedonian) na lata 1992–1997
9. Rezerwa podatkowa na lata 1998–2003	—	Szacunki zarządu	Szacunki zarządu	Uwzględnić rezerwę podatkową (Macedonian) na lata 1998–2003
Razem		(91 533 982)		

⁽¹¹⁾ Ekspersi zaznaczyli, że nie jest to audyt bilansu otwarcia oraz że dokonane korekty niekoniecznie obejmują wszystkie korekty, których należałoby dokonać w wyniku przeprowadzenia takiego audytu.

- (121) Ekspertcy poinformowali, że bilans otwarcia Olympic Airlines i bilanse przekształcenia zostały sporządzone przez księgowych spółki (przedstawicieli firmy Deloitte and Touche) na podstawie informacji dostarczonych przez zarząd, ale nie zostały poddane audytowi ani innej niezależnej ocenie. Zgodnie z powszechnie obowiązującym greckim prawem spółek niezależni biegli rewidenty powinni wydać opinię stwierdzającą, że wartości zawarte w bilansie przekształcenia zostały prawidłowo pobrane z ewidencji księgowej spółki. Ustawa nr 3185/2003 umożliwiła jednak Olympic Airlines obejście tego przepisu, gdyż wymaga jedynie, aby biegli rewidenty sporządzili bilanse bez konieczności przedstawiania opinii na ich temat.
- (122) Ekspertcy nie byli w stanie stwierdzić, czy bilanse zostały rzeczywiście sporządzone przez Deloitte and Touche, czy też przez zarząd. Sprawozdanie firmy Deloitte and Touche na temat wykonanej przez nią pracy jest sprawozdaniem opisowym, wyjaśniającym proces sporządzania bilansów, w którym wykonawca podkreśla, że „nie przeprowadził samodzielnie ani audytu, ani żadnego innego zewnętrznego badania” oraz że sporządzenie bilansów przekształcenia pozostaje „pełnym, całkowitym i wyłącznym obowiązkiem” zarządu.
- (123) Ekspertcy doszli do wniosku, że oprócz wątpliwości co do prawidłowości księgowania, o których mowa w poprzednim ustaleniu, istnieje ogólny brak pewności co do kwot podanych w bilansie otwarcia ze względu na brak audytu lub innej niezależnej kontroli. Na poparcie tego wniosku eksperci powołali się również na sprawozdanie biegłego rewidenta dotyczące sprawozdania finansowego Olympic Airlines za rok obrotowy kończący się dnia 31 grudnia 2003 r., sporządzonego dwa i pół tygodnia po bilansie otwarcia, w którym biegły rewident zgłosił zastrzeżenia do bilansów otwarcia spółki. Biegli rewidenty oświadczyli, że nie są w stanie potwierdzić wartości takich pozycji, jak wartość firmy, środki trwałe podlegające wycenieniu oraz zobowiązania i należności przeniesione ze spółek grupy na Olympic Airlines, i dlatego nie wydali opinii na ich temat.
- (124) Ustawa nr 3185/2003 przewiduje zaliczkę gotówkową od państwa greckiego na pokrycie zobowiązań finansowych Olympic Airways i Olympic Aviation w trakcie procesu przekształcenia i likwidacji. Podstawą do ustalenia wysokości tej kwoty jest wartość nominalna udziałów Olympic Airlines. Ekspertcy doszli do wniosku, że w interesie grupy Olympic Airways [...] (*) było maksymalne zwiększenie kapitału zakładowego otwarcia Olympic Airlines poprzez zmaksymalizowanie wartości przeniesionych aktywów i zminimalizowanie wartości przeniesionych pasywów. Wartość przeniesionych aktywów netto i w konsekwencji nominalna wartość kapitału zakładowego Olympic Airlines wynosiła 130 mln EUR. Rząd grecki wypłacił tę kwotę Olympic Airways zgodnie z ustawą nr 3185/2003.
- (125) Ekspertcy doszli do wniosku, że gdyby zastosowano uznane praktyki rachunkowości, ustawa nr 3185/2003 pozwałaby rządowi greckiemu jedynie na przekazanie Olympic Airways o wiele mniejszej kwoty. Biorąc pod uwagę stan środków finansowych Olympic Airways i Olympic Airlines podczas restrukturyzacji, takie ograniczenie środków pieniężnych udostępnionych przez rząd miałooby poważne konsekwencje dla możliwości kontynuowania działalności przez Olympic Airways i Olympic Airlines.
- (126) Ekspertcy stwierdzili ponadto, że proces wydzielenia, prywatyzacji i sprzedaży aktywów ostatecznie doprowadzi do tego, że grupa Olympic Airways zostanie bez żadnej działalności handlowej, z minimalną ilością aktywów i długami rządu setek milionów euro. Przepisy prawa greckiego dotyczące niewypłacalności najprawdopodobniej zostaną zastosowane wobec spółek Olympic Airways i Olympic Aviation i spółki te zostaną zlikwidowane. Koszty poniosą wierzyciele, czyli przede wszystkim państwo greckie.

5.2. WNIOSEK EKSPERTÓW W SPRAWIE SYTUACJI OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) PO RESTRUKTURYZACJI

- (127) Ekspertcy przeanalizowali sytuację Olympic Airways (Olympic Airways Services) po wydaniu decyzji z dnia 11 grudnia 2003 r. Spółka w dalszym ciągu ponosiła straty, które pochłonęły jej fundusze własne i rezerwy oraz poważnie ograniczyły jej możliwości zaciągania pożyczek.

5.2.1. SYTUACJA OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES) W ZAKRESIE PODATKÓW I UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH

- (128) Ekspertcy ustalili, że bilans Olympic Airways zawiera wysokie zobowiązania podatkowe i z tytułu ubezpieczeń społecznych. Zobowiązania te zwiększały się z roku na rok, ponieważ płatności na rzecz organów podatkowych nie pokrywały się ze zobowiązaniami rocznymi. Zobowiązania podatkowe dotyczyły głównie zobowiązań z tytułu podatku od wynagrodzeń pracowników za kilka ostatnich lat, jak również z tytułu podatku lotniskowego, VAT i podatku dochodowego. Po wydzieleniu działu przewozów lotniczych i przekazaniu go Olympic Airlines na ten nowy podmiot przeniesiono zobowiązania podatkowe i z tytułu ubezpieczeń społecznych wyłącznie za ostatni miesiąc. Zobowiązania z tytułu ubezpieczeń społecznych dotyczyły przede wszystkim głównego funduszu emerytalnego spółki. W latach 2003 i 2004 zobowiązania wzrosły łącznie o 137 mln EUR. W tym okresie spółka uiściła płatności w wysokości 7,7 mln EUR wynikające z umowy w sprawie rozliczenia zadłużenia za lata przypadające przed 2003 r.

(*) Dane objęte tajemnicą służbową.

	(mln EUR)		
	2002 (*)	2003 (*)	2004 (**)
Podatki	219	374	431
Ubezpieczenie społeczne	54	148	196
Razem	273	522	627

(*) Wartości ze skontrolowanego sprawozdania finansowego (z zastrzeżeniem).

(**) Wstępne, nieskontrolowane wartości z ewidencji księgowej Olympic Airways.

Uwaga: Wartości za 2005 r. są niedostępne, ponieważ ewidencja księgowa Olympic Airways nie była aktualizowana po dniu 31 grudnia 2004 r.

(129) Ekspertzy zauważyli, że w sprawozdaniu z audytu Olympic Airways za 2003 r. stwierdzono, że księgi i rejestry spółki w dużym stopniu nie są zgodne z przepisami podatkowymi. W sprawozdaniu stwierdza się również, że kontrola podatkowa za lata 1998 i 1999 wykazała, że księgi i rejestry były nieodpowiednie, a ponadto spółka nie została skontrolowana przez organy podatkowe za okres od 2000 r. do 2003 r. włącznie, w związku z czym jej zobowiązania podatkowe za okres od 1998 r. do 2003 r. włącznie nie są ostateczne.

(130) Ekspertzy stwierdzili, że przez ostatnich kilka lat Olympic Airways nie wywiązywała się w pełni ze swoich zobowiązań z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych. Zobowiązania ogółem były wysokie już na koniec 2002 r. i wynosiły 273 mln EUR, a od tego czasu w dalszym ciągu ulegały znacznemu zwiększeniu. Szacowany poziom zobowiązań na koniec 2004 r., tj. 627 mln EUR, stanowi ponad 75 % wspólnych rocznych obrotów Olympic Airlines i grupy Olympic Airways za 2003 r. Podkreślili oni ponadto, że uiszczanie przez Olympic Airways zobowiązań z tytułu podatków jedynie w niepełnej wysokości zapewniło spółce korzyść w postaci przepływu środków pieniężnych zarówno przed restrukturyzacją, jak i po niej

5.2.2. TRANSFER 130 312 459 EUR NA RZECZ OLYMPIC AIRWAYS (OLYMPIC AIRWAYS SERVICES)

(131) Rząd grecki dokonał transferów gotówkowych na rzecz grupy Olympic Airways na łączną kwotę 130 312 459 EUR w siedmiu transzach w dniach od 24 grudnia 2003 r. do 13 maja 2004 r. Ekspertzy przeanalizowali te transfery, aby sprawdzić, w jaki sposób zostały one przeprowadzone i na jaki cel zostały następnie przeznaczone.

(132) Przedmiotowe środki pieniężne wypłacono na mocy przepisów ustawy nr 3185/2003, a ich podstawą była wartość nominalna kapitału zakładowego nowo utworzonej spółki Olympic Airlines. W myśl postanowień ustawy kwota ta miała być przeznaczona na „wypłatę odpraw i pokrycie innych kosztów związanych z przechodzeniem pracowników na emeryturę, w jakiegokolwiek formie, jak również na pokrycie zobowiązań finansowych Olympic Airways i Olympic Aviation w trakcie procesu przekształcenia i likwidacji”.

(133) Ekspertzy ustalili, że transferów dokonywano w momentach, gdy na rachunku bankowym Olympic Airways wyczerpywały się środki. Schemat postępowania był oczywisty: transfery rządowe wykorzystywano stopniowo w przeciągu tygodni, gdy wpływy gotówkowe z innych źródeł były niższe od wypłat. W momencie, gdy na rachunku bankowym nie było już prawie żadnych środków, dokonywano kolejnego transferu i cały proces się powtarzał.

Data transferu	EUR
24 grudnia 2003 r.	32 960 288
14 stycznia 2004 r.	10 091 143
30 stycznia 2004 r.	35 356 335
13 lutego 2004 r.	10 000 000
8 kwietnia 2004 r.	8 000 000
22 kwietnia 2004 r.	12 000 000
13 maja 2004 r.	21 904 693
Ogółem	130 312 459

(134) Bazując na tym harmonogramie wypłat i informacjach przekazanych przez zarząd Olympic Airways, [...]. Ekspertzy stwierdzili, że zarząd Olympic Airways zdawał się interpretować pojęcie kosztów związanych z przechodzeniem pracowników na emeryturę i innych kosztów restrukturyzacji w najszerszym możliwym znaczeniu, by pokryć wszelkiego rodzaju wydatki Olympic Airways w okresie pomiędzy wydzieleniem Olympic Airlines a zakończeniem procesu prywatyzacji. Analizy celów, na jakie spółka Olympic Airways przeznaczyła środki, nie da się z łatwością zweryfikować, ponieważ środki z rachunku specjalnego połączono ze wszystkimi innymi środkami, jakie wpływały na główny rachunek bankowy spółki, zarząd Olympic Airways poinformował jednak ekspertów, że środki wykorzystano w następujący sposób:

Kategoria wydatków	EUR
Leasing statków powietrznych	51 012 257
Wypłata świadczeń emerytalnych	29 953 077
Wypłata wynagrodzeń	34 407 994
Spłata pożyczki – Emporiki Bank	14 939 131
Ogółem	130 312 459

5.2.3. SPŁATA PRZEZ PAŃSTWO GRECKIE CZĘŚCI POŻYCZKI Z ABN AMRO BANK UDZIELONEJ OLYMPIC AIRWAYS

- (135) W dniu 9 lutego 2001 r. Olympic Airways zawarła umowę pożyczki z ABN Amro Bank w sprawie pożyczki w wysokości 182 198 160 EUR na sfinansowanie przeniesienia działalności Olympic Airways do nowego Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny.
- (136) Pożyczka podlegała spłacie w szesnastu półrocznych ratach w wysokości 11 387 385 EUR plus odsetki w okresie od dnia 9 sierpnia 2003 r. do dnia 9 lutego 2011 r. i została zabezpieczona gwarancją państwową, na mocy której bank ABN Amro miał prawo zażądać realizacji zobowiązań finansowych Olympic Airways bezpośrednio od państwa.
- (137) Zgodnie z warunkami wydzielenia działu przewozów lotniczych do Olympic Airlines w dniu 11 grudnia 2003 r. pożyczka pozostała zobowiązaniem Olympic Airways. Do dnia 31 grudnia 2003 r. spółka Olympic Airways spłaciła jedną z zaplanowanych rat pożyczki, w związku z czym zobowiązania w bilansie Olympic Airways wynosiły 170 810 775 EUR.
- (138) Dokonując przeglądu ewidencji księgowej Olympic Airways, eksperci ustalili, że bank ABN Amro skorzystał z gwarancji rządowej w przypadku drugiej, trzeciej i czwartej raty pożyczki. W rezultacie państwo greckie uiściło następujące raty w imieniu Olympic Airways:

Data płatności	Wyplacona kwota (EUR)
10 maja 2004 r.	12 390 090 (*)
8 października 2004 r.	12 288 017 (*)
9 marca 2005 r.	12 267 250 (*)
Ogółem	36 945 357

(*) Kwota podstawowa plus odsetki

- (139) Eksperci ustalili również, że rząd grecki zwrócił się do greckich organów podatkowych o odzyskanie środków od Olympic Airways. Organy podatkowe wystawiły Olympic Airways notę debetową z żądaniem uregulowania płatności. Kwota ta została ujęta w księgach Olympic Airways jako zobowiązanie wobec organów podatkowych, ale dotychczas nie została spłacona.

5.2.4. LEASING FINANSOWY STATKÓW POWIETRZNYCH (A340)

- (140) Dokonując przeglądu rachunków Olympic Airways, eksperci ustalili, że dnia 24 września 2004 r. państwo greckie jako gwarant dwóch umów o leasing finansowy z Crédit Lyonnais w odniesieniu do dwóch statków powietrznych A340 dokonało płatności z tytułu leasingu na łączną kwotę 11 774 684 EUR. Płatności dotyczą półrocznej raty z tytułu umów o leasing statków powietrznych, której zapłata przypadła w dniu 29 lipca 2004 r.
- (141) Eksperci ustalili, że rząd grecki zwrócił się do greckich organów podatkowych o odzyskanie środków od Olympic Airways. Organy podatkowe wystawiły Olympic Airways notę debetową z żądaniem uregulowania płatności. Kwota ta została ujęta w księgach Olympic Airways jako zobowiązanie wobec organów podatkowych, ale dotychczas nie została spłacona.

5.2.5. BEZPOŚREDNIE PRZEKAZANIE ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH SPÓŁCE OLYMPIC AIRWAYS PRZEZ PAŃSTWO

- (142) Eksperci Komisji ustalili również, że w dniu 9 sierpnia 2004 r. państwo greckie wypłaciło Olympic Airways w gotówce kwotę 8,2 mln EUR. Kwota ta została wypłacona przez państwo jako zaliczka dla Olympic Airways na poczet środków pieniężnych, które Olympic Airways wpłaciła na rachunek powierniczy jako poręczenie spłaty leasingu finansowego dwóch statków powietrznych A340 na rzecz Crédit Lyonnais. Crédit Lyonnais wyraził zgodę na uwolnienie tych środków z rachunku powierniczego po sfinalizowaniu przeniesienia umów o leasing statków powietrznych ze spółki Olympic Airways na państwo (poprzez konwersję wierzytelności), co miało nastąpić w grudniu 2004 r. Przeniesienie umów na państwo sfinalizowano rzeczywiście w grudniu 2004 r.
- (143) Po odzyskaniu środków z rachunku powierniczego w grudniu 2004 r. spółka Olympic Airways nie dokonała spłaty zaliczki otrzymanej od państwa. W dniu 23 marca 2005 r. państwo wystosowało do Olympic Airways pismo z żądaniem zwrotu tej kwoty wraz z odsetkami. W dniu przekazania sprawozdania końcowego Komisji (14 czerwca 2005 r.) eksperci potwierdzili, że Olympic Airways nie dokonała zwrotu zaliczki na rzecz państwa.

5.2.6. INNE WYDATKI

- (144) Podczas przeglądu ksiąg Olympic Airways eksperci ustalili, że saldo zobowiązań na dzień 31 grudnia 2004 r. obejmowało kwotę 8 mln EUR do zapłaty greckiemu państwowemu przedsiębiorstwu telekomunikacyjnemu (OTE). Z księgi głównej Olympic Airways wynikało, że Olympic Airways nie zapłaciła OTE za usługi świadczone w niektórych lokalizacjach w roku 2003 i 2004. Kwota 4,5 mln EUR ujęta w saldzie dotyczy okresu sprzed 2003 r.

5.3. WNIOSKI EKSPERTÓW W SPRAWIE SYTUACJI OLYMPIC AIRLINES PO RESTRUKTURYZACJI

5.3.1. WYNIKI OLYMPIC AIRLINES W 2004 R.

(145) Eksperci ustalili, że spółka Olympic Airlines borykała się w 2004 r. z trudnościami, które doprowadziły do straty operacyjnej w wysokości 94,5 mln EUR w stosunku do obrotu w wysokości 616,7 mln EUR oraz straty netto za dany rok przed opodatkowaniem w wysokości 87,1 mln EUR. Nawet na poziomie zysku operacyjnego brutto (obroty pomniejszone o bezpośrednie koszty usług) spółka osiągnęła zysk w wysokości zaledwie 4 mln EUR. Rachunek zysków i strat za 2003 r. zawiera w pozycjach nadzwyczajnych rezerwę w wysokości 13 mln EUR, z której 12,6 mln EUR uwolniono ponownie jako dochód w 2004 r. Dlatego też za stratę za 2004 r. należy raczej uznać kwotę w wysokości 99,7 mln EUR, a nie 87,1 mln EUR.

(146) Eksperci zaznaczyli, że aktywa netto spółki (24,3 mln EUR) spadły na koniec 2004 r. do 18,6 % kapitału zakładowego, który wynosił 130,4 mln EUR. Ponadto, gdyby wartość firmy wynosząca 18 mln EUR miała zostać odpisana, aktywa netto zostałyby ograniczone do 4,8 % kapitału zakładowego. Zgodnie z grecką ustawą nr 2190, która zawiera przepisy odnoszące się do spółek akcyjnych, w przypadku, gdy wartość spółki netto spadnie poniżej 50 % kapitału zakładowego, należy zwołać zgromadzenie wspólników i podjąć kroki w celu uzdrowienia bilansu spółki, a tym samym zabezpieczenia wierzycieli. W omawianym przypadku nie miało to miejsca. Na mocy tej samej ustawy, jeżeli wartość spółki netto spadnie poniżej 10 % kapitału zakładowego, minister handlu może cofnąć spółce licencję na prowadzenie działalności. Eksperci stwierdzili jednak, że to rozwiązanie jest ostatecznością i w praktyce rzadko się je stosuje.

(147) Główne powody takich wyników podane przez zarząd Olympic Airlines to:

- negatywna reakcja rynku turystycznego na restrukturyzację grupy Olympic Airways, w wyniku której odnotowano spadek liczby rezerwacji w okresie między Bożym Narodzeniem w 2003 r. a Nowym Rokiem 2004 r.;
- strajki personelu pokładowego pomiędzy grudniem 2003 r. a lutym 2004 r., które spowodowały odwołania lotów, spadek liczby rezerwacji i wzrost kosztów w tym okresie;
- dodatkowe koszty związane z restrukturyzacją, w tym konieczność zatrudnienia znacznie większej liczby pilotów niż przewidywano oraz wyższe koszty leasingu oraz więcej przypadków leasingu z załogą niż oczekiwano.

(148) Ponieważ Olympic Airlines nie miała rezerw gotówkowych na pokrycie tych strat, eksperci doszli do wniosku, że spółka miała tylko dwie możliwości, mianowicie zaciągnięcie pożyczki albo uzyskanie przedłużonego kredytu od dostawców. Eksperci przeprowadzili analizę

przepływu środków pieniężnych spółki w 2004 r. i wykazali, że spółka skorzystała z tej drugiej możliwości, bowiem jej zobowiązania zwiększyły się w ciągu roku o [...] mln EUR. Jedną z kwot w odniesieniu do konta dostawców, która najbardziej znacząco wzrosła, była kwota w wysokości [...] mln EUR należna AIA w stosunku do [...] mln EUR w 2003 r. W kwietniu 2005 r. Olympic Airlines zawarła z AIA ugodę w sprawie rozliczenia płatności kwoty [...] mln EUR z pozostającego do spłaty zadłużenia wynoszącego wówczas [...] mln EUR. W warunkach ugody przewidziano uiszczanie stałych miesięcznych płatności od dnia 30 kwietnia 2005 r. do dnia 30 listopada 2005 r. Kolejnym istotnym elementem zadłużenia Olympic Airlines na dzień 31 grudnia 2004 r. była kwota pozostająca do spłaty na rzecz Olympic Aviation w wysokości [...] mln EUR, co wskazuje na wzrost, gdyż na dzień 31 grudnia 2003 r. omawiana pozycja wynosiła [...] mln EUR.

(149) W odniesieniu do działalności Olympic Airlines w 2005 r. eksperci zauważyli, że sprawozdanie finansowe za okres po dniu 31 grudnia 2004 r. nie było dostępne, ale z innych dokumentów finansowych i rozmów z zarządem wywnioskowali oni, że w pierwszym kwartale 2005 r. Olympic Airlines w dalszym ciągu ponosiła straty. Podobnie jak i w latach poprzednich spowodowało to trudności z przepływem środków pieniężnych i zmusiło zarząd do poszukiwania doraźnych rozwiązań finansowych. Poprzez opóźnienie płatności na rzecz Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny osiągnięto dodatkowy dodatni przepływ środków pieniężnych, a ponadto ustanowiono zabezpieczenie w postaci hipoteki na statkach powietrznych na łączną kwotę 36 mln EUR.

(150) Eksperci wywnioskowali, że działalność Olympic Airlines ma wysoce cykliczny charakter, czego dowodem jest negatywny przepływ środków pieniężnych w okresie od października do marca, który jest rekompensowany dodatnim przepływem środków pieniężnych w okresie od kwietnia do września. Cykl ten powtarza się co roku. Wpływy netto w miesiącach letnich nie równoważą jednak w pełni odpływów netto w miesiącach zimowych, w związku z czym istnieje stałe zapotrzebowanie na dodatkowe instrumenty finansowania. Nie jest jasne, kiedy spółka osiągnie dodatni przepływ środków pieniężnych rok po roku, ale zarząd ma nadzieję, że po zmianie właściciela stanie się to najwcześniej w 2006 r., a najpóźniej w 2007 r.

5.3.2. PODATKI (PODATEK DOCHODOWY, PODATEK OD PRZEDSIĘBIORSTW, UBEZPIECZENIE SPOŁECZNE I VAT)

(151) Eksperci dokonali przeglądu rachunków, ksiąg i rejestrów Olympic Airlines pod kątem podatku od wynagrodzeń pracowników, składek na ubezpieczenie społeczne i VAT za okres od grudnia 2003 r. do maja 2005 r. Zauważyli, że zgodnie z warunkami wydzielenia działu przewoźów lotniczych do spółki Olympic Airlines przeniesienie na ten nowy podmiot zobowiązań podatkowych i z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne związanych z personelem Olympic Airways przeniesionym do Olympic Airlines dotyczyło wyłącznie jednego miesiąca.

- (152) Całkowita wartość zobowiązań Olympic Airlines wobec państwa greckiego z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych zwiększyła się od grudnia 2003 r. do grudnia 2004 r. o 20,2 mln EUR. Powyższy wzrost stanowi część kwoty 94,4 mln EUR, którą jest dłużna spółka Olympic Airlines.
- (153) Przypadające na pracowników i pracodawcę składki na ubezpieczenie społeczne (IKA) były wykazywane i terminowo uiszczane na rzecz państwa do października 2004 r. W okresie od października 2004 r. do lutego 2005 r. płatności nie uiszczano. W marcu 2005 r. spółka zawarła z organami podatkowymi ugodę w sprawie

pozostającego do spłaty zadłużenia w wysokości [...] mln EUR, zgodnie z którą zadłużenie podzielono na 18 miesięcznych rat do zapłaty, począwszy od marca 2005 r., dzięki czemu saldo należności zostało w praktyce przekształcone w pożyczkę na osiemnaście miesięcy. Od marca 2005 r. spółka wywiązywała się z warunków tego porozumienia, jak również ze swoich bieżących comiesięcznych zobowiązań.

- (154) Ekspertci ustalili, że w omawianym okresie Olympic Airlines prawidłowo wykazywała i dokonywała płatności z tytułu VAT.

5.3.3. STATKI POWIETRZNE

Rodzaj statku powietrznego	Liczba	[...]	Liczba miejsc	Własność
Airbus A340-313	4	[...]	295	Leasing
Airbus A300-65	3	[...]	269	Leasing
Boeing 737-400	14	[...]	150	Własność 7/Leasing 7
Boeing 737-300	2	[...]	136	Leasing
Boeing 717-200	3	[...]	100	Leasing
ATR-72-320	7	[...]	68	Własność
ATR-42-320	6	[...]	50	Własność 4/Leasing 2
DHC-8	4	[...]	37	Leasing
Ogółem	43			

- (155) Ekspertci poinformowali, że Olympic Airlines rozpoczęła działalność z flotą składającą się z 43 statków powietrznych – 18 własnych i 25 w leasingu. Od tego czasu liczba statków powietrznych będących własnością Olympic Airlines pozostała bez zmian, zaś liczba statków powietrznych w leasingu zmniejszyła się o trzy sztuki. Dwa statki powietrzne Airbus A300-600 będące własnością Olympic Airways i dzierżawione spółce Olympic Airlines zostały sprzedane w lutym 2005 r., natomiast leasing jednego Boeinga 737-300 wygasł w marcu 2005 r. i nie został przedłużony.

5.3.3.1. Leasing operacyjny

- (156) Olympic Airlines poddzierżawił statki powietrzne od Olympic Airways, Olympic Aviation (Olympic Airways Services) oraz – w przypadku czterech leasingów finansowych – bezpośrednio od rządu greckiego (zob. sekcja 5.3.3.2). Osiemnaście statków powietrznych jest obecnie dzierżawionych na zasadzie leasingu operacyjnego: albo bezpośrednio od leasingodawców albo pośrednio od Olympic Airways lub Olympic Aviation (Olympic Airways Services). W miarę jak wygasają umowy leasingowe między leasingodawcami a Olympic Airways i Olympic Aviation (Olympic Airways Services), Olympic Airlines zawiera nowe umowy leasingowe bezpośrednio z leasingodawcami.
- (157) Ekspertci ustalili, że w przypadkach, w których statki powietrzne są dzierżawione od Olympic Airways lub

Olympic Aviation (Olympic Airways Services), opłaty za poddzierżawę są niższe od zobowiązań związanych z głównym leasingiem. Na pytanie ekspertów, dlaczego tak jest i w jaki sposób można to uzasadnić, zarząd Olympic Airlines odpowiedział, że poddzierżawa odbywa się po cenach rynkowych. Według zarządu Olympic Airlines spółka Olympic Airways (Olympic Airways Services) czerpie z tego korzyści, ponieważ ma leasingobiorcę na swoje statki powietrzne. Olympic Airlines podkreśliła, że mogłaby dzierżawić statki powietrzne z dowolnego innego źródła, gdyby Olympic Airways nie zaproponowała stawek rynkowych. Olympic Airlines czerpie korzyści, ponieważ ma możliwość wydzierżawiania statków powietrznych po stawkach, które jej zdaniem są aktualnymi cenami rynkowymi, a nie po wyższych stawkach, jakie uzyskała w ramach pierwotnych umów.

- (158) Ekspertci dokonali porównania stawek leasingu głównego i poddzierżawy i ustalili, że za rok kończący się dnia 31 grudnia 2004 r. łączna opłata za poddzierżawę statków powietrznych przez Olympic Airlines od Olympic Airways wyniosła 29,7 mln EUR, natomiast całkowite koszty leasingu głównego poniesione przez Olympic Airways w odniesieniu do tych samych statków w tym samym okresie wyniosły 67,3 mln EUR. Koszty leasingu poniesione ostatecznie przez Olympic Airways wynoszą 37,6 mln EUR (55 % całkowitych kosztów leasingu).

5.3.3.2. *Leasing finansowy*

- (159) Eksperti poinformowali, że po dokonaniu wstępnego wydzielenia działu przewozów lotniczych spółka Olympic Airways poddzierżawiła Olympic Airlines początkowo cztery statki powietrzne Airbus A340-300, których leasing został objęty gwarancją Grecji. Ze względu na brak pewności co do przyszłości Olympic Airways i Olympic Airlines w momencie wydzielenia zaangażowane instytucje finansowe (leasingodawcy) zastrzyły jednak warunki dotyczące płatności i zabezpieczenia leasingu. Rząd grecki, chcąc zmniejszyć obciążenia wynikające z tych warunków zarówno dla Olympic Airways, jak i dla siebie jako gwaranta, podjął decyzję o interwencji w Olympic Airways i leasingi główne dotyczące wszystkich czterech statków powietrznych zostały przeniesione (poddane konwersji wierzytelności) z Olympic Airways na rząd grecki – dwa w grudniu 2004 r. i dwa w kwietniu 2005 r. Eksperti zauważyli, że aby móc przeprowadzić konwersję wierzytelności zgodnie z prawem, parlament grecki musiał uchwalić nowe przepisy (art. 53 ustawy 3283/2004).

Statek powietrzny	Nr rej.	Cena za leasing główny Olympic Airways/ państwo – leasingodawca	Cena za poddzierżawę Olympic Airways/ Olympic Airlines	Cena za poddzierżawę państwo/ Olympic Airlines (po konwersji wierzytelności)
AIRBUS A340-300 MSN 280	SX-DFC	789 648 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data zawarcia umowy leasingowej		8.10.1999	27.5.2004	27.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 292	SX-DFD	770 599 EUR	600 000 USD	600 000 USD
Data zawarcia umowy leasingowej		8.10.1999	27.5.2004	25.4.2004
AIRBUS A340-300 MSN 235	SX-DFA	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data zawarcia umowy leasingowej		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004
AIRBUS A340-300 MSN 239	SX-DFB	744 509 EUR	525 000 USD	395 000 EUR
Data zawarcia umowy leasingowej		8.10.1999	12.12.2003	17.12.2004

Uwaga 1: Płatności za leasing główny są uiszczane co pół roku z dołu.

Uwaga 2: Płatności za poddzierżawę są uiszczane co miesiąc z góry.

Uwaga 3: Wszystkie płatności ujęte w tabeli są uiszczane co miesiąc.

Comiesięczne płatności za leasing główny opierają się na rocznych płatnościach za 2004 r. podzielonych przez 12.

Uwaga 4: Kwoty w tabeli nie zawierają odsetek.

- (160) Eksperti porównali również stawki za leasing główny i stawki za poddzierżawę w odniesieniu do tych czterech statków powietrznych. Ustalili, że płatności za leasing główny uiszczane przez państwo wynosiły w przybliżeniu 750 000 EUR miesięcznie, natomiast opłaty za poddzierżawę wahały się od 400 000 EUR do 500 000 EUR miesięcznie. W konsekwencji państwo greckie traciło miesięcznie od 250 000 EUR do 350 000 EUR na każdym z tych czterech statków powietrznych.

- (161) Eksperti wskazali również, że od grudnia 2004 r. do końca marca 2005 r. Olympic Airlines nie uiszczalała płatności na rzecz państwa za dwa statki powietrzne typu A340, które poddzierżawiła od państwa. Pod koniec marca 2005 r. zobowiązania Olympic Airlines wobec rządu w odniesieniu do tych dwóch poddzierżaw wynosiły 5,1 mln EUR. Spółka Olympic Airlines uiszczała tę kwotę w kwietniu 2005 r. wraz z kosztami leasingu za ten miesiąc.

5.3.4. SPATOSIMO

- (162) Eksperti poinformowali, że od rozpoczęcia działalności Olympic Airlines w grudniu 2003 r. do dnia 31 grudnia 2004 r. podatek lotniskowy pobrany przez Olympic Airlines od jej klientów wyniósł [...] mln EUR, zaś kwota wpłacona organom podatkowym wyniosła [...] mln EUR. W marcu 2004 r. oraz od czerwca do września 2004 r. płatności na rzecz organów podatkowych były uiszczane terminowo (do dnia 20 każdego miesiąca następującego po pobraniu podatku). Za pozostałe miesiące między grudniem 2003 r. a marcem 2005 r. płatności były uiszczane z opóźnieniem wynoszącym od jednego miesiąca do pięciu miesięcy. Saldo na dzień 31 grudnia 2004 r. wynosiło [...] mln EUR, co odpowiadało w przybliżeniu kwocie podatku pobranego za 3 miesiące. Na dzień 31 marca 2005 r. kwota należnego podatku lotniskowego wynosiła [...] mln EUR, co odpowiadało w przybliżeniu kwocie podatku pobranego za okres dwóch i pół miesięcy.

5.3.5. OPŁATY UISZCZONE PRZEZ OLYMPIC AIRLINES NA RZECZ OLYMPIC AIRWAYS SERVICES ZA OBSŁUGĘ NAZIEMNĄ I POMOC TECHNICZNĄ

- (163) Ponieważ Olympic Airlines obejmuje jedynie działy przewozów lotniczych Olympic Airways i Olympic Aviation, nie jest w stanie samodzielnie realizować funkcji pomocniczych niezbędnych dla funkcjonowania przewoźnika lotniczego (liniowa obsługa techniczna, tankowanie, obsługa naziemna itp.) i musi płacić za te usługi. Komisja powierzyła zewnętrznym ekspertom zadanie zweryfikowania oświadczenia władz greckich, że za powyższe usługi spółka Olympic Airlines płaciła ceny rynkowe i w związku z tym stosowne umowy zawarto na warunkach rynkowych.
- (164) Eksperci poinformowali, że Olympic Airlines i Olympic Airways Services zawarły serię siedmiu umów (w tym z Olympic Aviation i Olympic Catering) na szereg usług obejmujących m.in. obsługę naziemną, obsługę techniczną, obsługę towarów i poczty, zarządzanie magazynami, wsparcie i doradztwo w zakresie rachunkowości, szkolenie personelu i ogólne usługi w zakresie ustalania rozkładu lotów, usługi w zakresie technologii informacyjnej i komunikacji oraz usługi gastronomiczne. Eksperci ustalili, że w 2004 r. spółki należące do grupy Olympic Airways świadczyły na rzecz Olympic Airlines usługi o wartości ok. [...] mln EUR. Podstawowe umowy na usługi między spółką Olympic Airlines a grupą Olympic Airways dotyczyły obsługi naziemnej i obsługi technicznej. Spółka Olympic Airlines skorzystała z usług grupy Olympic Airways w przypadku [...] % swojej obsługi naziemnej, a w całości w przypadku obsługi technicznej. Opłaty umowne za 2004 r. w zakresie obsługi regularnych przewozów lotniczych wyniosły [...] mln EUR za obsługę naziemną i [...] mln EUR za obsługę techniczną.
- (165) Eksperci Komisji przeanalizowali opłaty pobrane przez grupę Olympic Airways od Olympic Airlines i innych przewoźników lotniczych. Stawki za usługi w zakresie obsługi naziemnej były niższe, ale zarząd Olympic Airlines tłumaczył to względami komercyjnymi, gdyż Olympic Airlines jest największym klientem i otrzymuje rabaty ilościowe. W odniesieniu do usług gastronomicznych wydaje się, że Olympic Airlines płaci ceny rynkowe za otrzymywane usługi, zaś w przypadku usług z zakresu obsługi technicznej Olympic Airways pobiera od Olympic Airlines opłaty przy zastosowaniu innego systemu niż w przypadku innych klientów, co uniemożliwia przeprowadzenie wiarygodnego porównania. Zarząd Olympic Airlines oświadczył, że jego zdaniem stawki za wszystkie usługi świadczone przez Olympic Airways były negocjowane w warunkach pełnej konkurencji i odzwierciedlają rzeczywistą wartość rynkową.

5.3.6. OPŁATY AIA

- (166) AIA jest spółką, która w 55 % stanowi własność państwa i jest odpowiedzialna za budowę, funkcjonowanie i rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego Ateny. Mimo że spółka ta w większości stanowi własność

państwa, na mocy umowy w sprawie rozwoju portu lotniczego jest ona zarządzana jak przedsiębiorstwo sektora prywatnego i nie podlega przepisom dotyczącym podmiotów kontrolowanych przez państwo greckie.

- (167) AIA była i jest największym wierzycielem Olympic Airways/Olympic Airlines z opłatami rocznymi sięgającymi ok. 60 mln EUR. Ponieważ koszty związane z AIA stanowią tak istotny element bazy kosztowej Olympic Airlines, eksperci musieli koniecznie zbadać stosunki między Olympic Airlines i AIA w celu ustalenia, czy przewoźnik lotniczy otrzymał preferencyjne warunki, które mogły być równoznaczne z pośrednim wsparciem państwa. Eksperci ustalili, że zobowiązania i płatności Olympic Airlines na rzecz AIA za okres od rozpoczęcia działalności przez Olympic Airlines do dnia 19 maja 2005 r. przedstawiały się następująco:

[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]

- (168) Eksperci poinformowali, że AIA nakłada na przewoźników lotniczych opłaty za szereg usług świadczonych przez port lotniczy, w tym opłaty za lądowanie i postój statków powietrznych, za bezpieczeństwo i za infrastrukturę obsługi naziemnej. Opłaty są pobierane według standardowych stawek, które szczegółowo określono w dokumencie opublikowanym przez AIA w czerwcu 2003 r. zawierającym wytyczne dotyczące warunków użytkowania dla klientów oraz wykazu opłat z tytułu ruchu lotniczego. Standardowe warunki płatności to 20 dni kalendarzowych. Odsetki za zwłokę w płatności są obliczane na poziomie 3 % powyżej Euribor.
- (169) Eksperci dowiedzieli się, że pod koniec 2004 r. Olympic Airlines zawarła z AIA porozumienie w sprawie rozliczenia finansowego, na mocy którego spółka Olympic Airlines mogła regulować faktury od AIA w terminie 45 dni zamiast 20 dni, które obowiązują w ramach zwykłych warunków płatności AIA. Wydłużony termin płatności obowiązywał od dnia 1 lipca 2004 r. do dnia 28 lutego 2005 r. Warunkiem otrzymania tego wydłużonego terminu płatności był wymóg ustanowienia przez Olympic Airlines zabezpieczenia w postaci hipoteki na korzyść AIA na dwóch statkach powietrznych [...] na maksymalną kwotę [...] mln EUR. Zobowiązania na dzień 31 grudnia 2004 r. odpowiadały w przybliżeniu opłatom za cztery miesiące, zaś w maju 2005 r. – w przybliżeniu opłatom za pięć miesięcy, co jest wyraźnym przekroczeniem 45-dniowego terminu płatności ustalonego w porozumieniu w sprawie rozliczenia finansowego.

(170) W dniu 22 kwietnia 2005 r. Olympic Airlines zawarła z AIA ugodę w sprawie rozliczenia płatności kwoty [...] mln EUR z pozostającego do spłaty zadłużenia wynoszącego wówczas [...] mln EUR. W porozumieniu tym przewidziana była dodatkowa kwota [...] mln EUR jako zabezpieczenie. Zgodnie z warunkami tego porozumienia comiesięczne płatności o zmiennej wysokości miały być uiszczane w okresie od dnia 30 kwietnia 2005 r. do dnia 30 listopada 2005 r. Z łącznej kwoty [...] mln EUR kwota w wysokości [...] mln EUR miała pochodzić z dochodów z tytułu wykonywania obowiązków użyteczności publicznej. Zabezpieczenie w wysokości [...] mln EUR ustanowiono w postaci uprzywilejowanych hipotek na dwóch statkach lotniczych [...] i czterech silnikach.

(171) Na podstawie tych informacji eksperci doszli do wniosku, że umożliwienie Olympic Airlines nagromadzenia zadłużenia na kwotę [...] mln EUR w sezonie zimowym, a następnie jego przekształcenia w krótkoterminową osiemnastomiesięczną pożyczkę, która miała zostać spłacona w sezonie letnim, stanowiło w praktyce zapewnienie Olympic Airlines okresowego finansowania aktywów obrotowych. Powyższe finansowanie w połączeniu z ciągłym tolerowaniem opóźnień w płatnościach sugeruje, że Olympic Airlines była traktowana przez AIA na warunkach niedostępnych dla innych przewoźników lotniczych.

6. OCENA POMOCY

6.1. PODSTAWA PRAWNA OCENY

(172) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.

(173) Pojęcie pomocy państwa obejmuje wszelką korzyść bezpośrednią lub pośrednią, finansowaną przy użyciu zasobów państwowych i przyznaną przez państwo lub jakikolwiek organ pośredniczący działający na podstawie udzielonych mu uprawnień.

(174) Niniejsza decyzja dotyczy jedynie pomocy przyznanej po wydaniu decyzji z 2002 r. Nie obejmuje ona żadnych ewentualnych elementów pomocy państwa związanych z jakąkolwiek przyszłą transakcją lub transakcjami dotyczącymi udziałów lub aktywów którejkolwiek z zainteresowanych spółek.

(175) Artykuł 228 Traktatu WE stanowi, że „jeśli Trybunał Sprawiedliwości stwierdza, że państwo członkowskie uchybiło jednemu ze zobowiązań, które na nim ciąży na mocy niniejszego Traktatu, państwo to jest zobowiązane podjąć środki, które zapewnią wykonanie wyroku Trybunału Sprawiedliwości”. W danym przypadku, na

mocy decyzji z 2002 r., pomoc została uznana za niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem. W wyroku z dnia 12 maja 2005 r. w sprawie C-415/03 Komisja przeciwko Grecji Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że państwo członkowskie nie podjęło niezbędnych środków.

(176) Artykuł 228 ust. 2 Traktatu stanowi, że jeśli Komisja uznaje, że dane państwo członkowskie nie podjęło takich środków, wydaje, po umożliwieniu temu państwu przedstawienia uwag (za pośrednictwem wezwania do usunięcia uchybienia), uzasadnioną opinię precyzującą punkty, w których państwo członkowskie nie zastosowało się do wyroku Trybunału Sprawiedliwości.

6.2. ISTNIENIE POMOCY

(177) Komisja przeprowadziła dogłębną analizę uwag otrzymanych w trakcie postępowania, uwag przedstawionych przez Grecję oraz badania ekspertów dotyczącego restrukturyzacji Olympic Airways i zachowania Olympic Airways i Olympic Airlines od czasu restrukturyzacji. Komisja podjęła decyzję o dokonaniu oceny istnienia pomocy państwa w odniesieniu do czterech głównych obszarów, którymi są: (i) sam proces restrukturyzacji; (ii) czy Olympic Airlines przyznano jakąkolwiek inną pomoc państwa od 2003 r.; (iii) przyznanie Olympic Airways 130 mln EUR; oraz (iv) czy Olympic Airways przyznano jakąkolwiek inną pomoc państwa.

(i) Jaki charakter miała restrukturyzacja grupy Olympic Airways przeprowadzona w grudniu 2003 r.?

(178) Wydaje się, że intencją władz greckich przy opracowaniu i wdrożeniu ustawy nr 3185/2003 było umożliwienie działom przewozów lotniczych grupy Olympic Airways, włączonym obecnie do Olympic Airlines, kontynuowania działalności i przystąpienia do procesu prywatyzacji. Komisja musi zatem zbadać stosunki między Olympic Airways i Olympic Airlines. Spółka Olympic Airlines została utworzona z działów przewozów lotniczych Olympic Airways i kontynuuje podstawową działalność Olympic Airways w zakresie przewozów lotniczych. Pierwotnie przejęła wszystkie statki powietrzne Olympic Airways, a obecnie eksploatuje 40 statków z łącznej liczby 43 statków eksploatowanych wcześniej przez Olympic Airways, zatrudniając te same załogi i obsługując te same trasy. Olympic Airlines przejęła jako sukcesor sieć tras, umowy na wykonywanie obowiązków użyteczności publicznej oraz prawa z umów dwustronnych z państwami trzecimi na obsługę tras, które wcześniej obsługiwała Olympic Airways. Jak już wspomniano, Olympic Airlines została utworzona na mocy przepisów ustawy nr 3185/2003, która przedmiotowo dotyczy Olympic Airways/Olympic Airlines i przyznaje odstępstwo od przepisów greckiego prawa spółek, które normalnie miałyby zastosowanie w takim przypadku.

- (179) Wydzielenie doprowadziło do tego, że z już wówczas bardzo zadłużonej Olympic Airways, która otrzymała pomoc państwa uprzednio uznaną przez Komisję za niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, usunięto generujące dochody działy przewozów lotniczych, a jednocześnie przeniesiono zaledwie niewielką część odnośnych zobowiązań. Całe zadłużenie długoterminowe pozostało w spółkach będących poprzednikami prawnymi, zaś w odniesieniu do płatności z tytułu podatków, ubezpieczeń społecznych i innych opłat należnych państwu greckiemu od grupy Olympic Airways przeniesiono na Olympic Airlines wyłącznie zobowiązania za ostatni miesiąc. Oprócz zobowiązań podatkowych należnych bezpośrednio państwu greckiemu zobowiązania Olympic Airways wobec AIA w momencie wydzielenia wynosiły w przybliżeniu 93 mln EUR. Zgodnie z warunkami wydzielenia żadna część tych zobowiązań nie została przeniesiona na spółkę Olympic Airlines – wszystkie pozostały w Olympic Airways.
- (180) Komisja stwierdza również, że w miarę postępu procesu prywatyzacji przewidzianego w ustawie nr 3185/2003 już wcześniej bardzo zadłużona grupa Olympic Airways zostanie bez jakiegokolwiek działalności handlowej, z minimalną ilością aktywów i długami rzędu setek milionów euro. Dlatego też prawdopodobieństwo zwrotu przez nią pomocy państwa niezgodnej ze wspólnym rynkiem, zgodnie z wymogami decyzji z 2002 r., będzie jeszcze mniejsze. Władze greckie zamierzają objąć Olympic Airways i Olympic Aviation przepisami dotyczącymi upadłości i zlikwidować te spółki. Koszty poniosą wierzyciele, czyli przede wszystkim państwo greckie. Komisja stwierdza, że ponieważ państwo greckie jest jedynym właścicielem zarówno Olympic Airways, jak i Olympic Airlines, utworzenie Olympic Airlines jest nie tyle przejawem restrukturyzacji, co sztucznej reorganizacji wewnątrz grupy. Za taką interpretacją tej kwestii przemawia również analiza ustawy nr 3185/2003, na mocy której Olympic Airlines uzyskuje „zabezpieczenie” przed mającymi normalnie zastosowanie przepisami greckiego Kodeksu cywilnego i Kodeksu handlowego w odniesieniu do długów zaciągniętych przez Olympic Airways przed wydzieleniem działu przewozów lotniczych. Sugeruje to, że w razie braku tej ustawy specjalnej zastosowanie zwykłych przepisów prawa krajowego również doprowadziłoby do wyciągnięcia wniosku o istnieniu ciągłości między tymi dwiema spółkami.
- (181) Komisja zauważa ponadto, że sklasyfikowanie Olympic Airlines jako następcy Olympic Airways zostało wyraźnie uznane przez Grecję w piśmie do Komisji z dnia 2 czerwca 2005 r., w którym jest mowa o Olympic Airlines jako „spółce-następcy” w stosunku do Olympic Airways dla potrzeb odzyskania pomocy.
- (182) Również Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie C-415/03 Komisja przeciwko Grecji odniósł się do przekazania aktywów Olympic Airlines będącego zasadniczym składnikiem restrukturyzacji. Trybunał orzekł w tym wyroku, że „sporne przeniesienie polegało na przekazaniu wszystkich aktywów spółki Olympic Airways, wolnych od wszelkich długów, nowej spółce Olympic Airlines [...], operacja ta została przeprowadzona w sposób uniemożliwiający, na podstawie prawa krajowego, zaspokojenie długów dawnej Olympic Airways z majątku nowej spółki Olympic Airlines”⁽¹²⁾. Ponadto Trybunał uznał, że „operacja ta stworzyła przeszkody w skutecznym wykonaniu decyzji Komisji 2003/372/WE (decyzja z 2002 r.) i w odzyskaniu kwot pomocy, poprzez którą państwo greckie wspierało działalność gospodarczą tej spółki. Tym samym poważnie zagrożony został cel tej decyzji, którym jest przywrócenie niezakłóconej konkurencji w sektorze lotnictwa cywilnego”. Trybunał doszedł zatem do wniosku, że podstawowym celem restrukturyzacji było sztuczne odizolowanie działów przewozów lotniczych Olympic Airways od skutków wydarzeń, które miały miejsce w przeszłości.
- (183) W związku z powyższym oczywiste jest, że restrukturyzacja Olympic Airways w 2003 r., na mocy której utworzono Olympic Airlines, mimo że doprowadziła do utworzenia oddzielnego podmiotu prawnego, została przeprowadzona w celu uniknięcia zwrotu pomocy określonego w decyzji z 2002 r. oraz że Olympic Airlines jest spółką-następcą w stosunku do Olympic Airways przynajmniej dla celów odzyskania pomocy państwa przyznanej przed podziałem.
- (ii) Czy spółka Olympic Airlines otrzymała pomoc państwa od momentu jej utworzenia?
- (184) Według ekspertów spółka Olympic Airlines ponosi straty od momentu jej utworzenia. Jeżeli chodzi o kwestie podniesione przy wszczęciu postępowania, eksperci ustalili, że spółka Olympic Airlines uiszczała wszelkie wymagane płatności podatku *spatosimo* od momentu jej utworzenia; w odniesieniu do kwestii usług obsługi naziemnej i technicznej świadczonych przez Olympic Airways na rzecz Olympic Airlines, Komisja nie posiada wystarczających informacji, aby móc określić, czy usługi te zawierają elementy pomocy państwa. Jeżeli chodzi o zobowiązania z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych, eksperci ustalili, że z wyjątkiem kilku opóźnień w płatnościach (które spowodowały nałożenie kar) spółka Olympic Airlines wywiązywała się ze swoich obowiązków.
- (185) Dlatego też Komisja stwierdza, że jeżeli chodzi o *spatosimo* oraz zobowiązania z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych, Olympic Airlines nie otrzymała pomocy państwa od momentu jej utworzenia. W trakcie badania ksiąg spółki eksperci Komisji ustalili jednak, że Olympic Airlines czerpała korzyści z preferencyjnych warunków stosowanych przez jej dostawców pod dwoma względami.

⁽¹²⁾ Pkt 33 wyroku.

- (186) Olympic Airlines dzierżawi statki powietrzne od Olympic Airways, Olympic Aviation oraz, w przypadku czterech leasingów finansowych, bezpośrednio od rządu greckiego. Eksperti wykazali, że we wszystkich przypadkach stawki za poddzierżawę są niższe od opłat za leasing od głównych leasingodawców. W przypadku czterech leasingów finansowych państwo greckie ponosiło straty w wysokości od 250 000 EUR do 350 000 EUR miesięcznie w odniesieniu do każdego statku powietrznego. W przypadku statków powietrznych dzierżawionych spółce Olympic Airlines przez spółkę Olympic Airways różnica między kwotą płaconą przez Olympic Airlines a kwotą płaconą przez Olympic Airways oznacza, że w 2004 r. Olympic Airways straciła 37,6 mln EUR (lub 55 % kosztów leasingu).
- (187) Badając zależność między Olympic Airlines i AIA, eksperci Komisji doszli do wniosku, że umożliwienie nagromadzenia zobowiązań na kwotę [...] mln EUR w sezonie zimowym, a następnie przekształcenia ich w krótkoterminową ośmiomiesięczną pożyczkę, która miała zostać spłacona w sezonie letnim, zapewniło Olympic Airlines okresowe finansowanie aktywów obrotowych. Powyższe finansowanie w połączeniu z ciągłym tolerowaniem opóźnień w płatnościach sugeruje, że spółka Olympic Airlines jest traktowana przez AIA na warunkach niedostępnych innym przewoźnikom lotniczym.
- (188) Jeżeli chodzi o takie preferencyjne traktowanie, Komisja może przede wszystkim stwierdzić, że decyzja władz greckich o oddaniu statków powietrznych w poddzierżawę spółce Olympic Airlines, ze stratą w wysokości od 250 000 EUR do 350 000 EUR miesięcznie w odniesieniu do każdego statku powietrznego, wyraźnie stanowi przeniesienie zasobów państwowych przez państwo na rzecz Olympic Airlines. Środek ten zmniejsza koszty, które w przeciwnym razie musiałaby ponieść Olympic Airlines. Jest to środek szczególnie, ponieważ skierowany jest wyłącznie do Olympic Airlines, a zatem zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji, jako że Olympic Airlines funkcjonuje na w pełni zliberalizowanym rynku transportu powietrznego.
- (189) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nie dokonuje się rozróżnienia między przypadkami, w których pomoc jest przyznawana bezpośrednio przez państwo, a przypadkami, w których jest ona przyznawana przez organy publiczne lub prywatne, ustanowione lub wyznaczone przez państwo w celu zarządzania pomocą⁽¹³⁾. Aby jednak korzyść można było uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, musi ona być po pierwsze przyznana bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych⁽¹⁴⁾ i po drugie kwalifikować się do przypisania ich państwu⁽¹⁵⁾.
- (190) Komisja musi zatem zdecydować, czy działania podjęte przez Olympic Airways i AIA można przypisać państwu. Jak wskazano w motywie 192 poniżej, przypisanie państwu środka zastosowanego przez przedsiębiorstwo państwowe można wywnioskować na podstawie zestawu wskaźników wynikających z okoliczności sprawy oraz kontekstu, w jakim środek ten został zastosowany.
- (191) W odniesieniu do decyzji Olympic Airways o oddaniu statków powietrznych w poddzierżawę spółce Olympic Airlines po cenach znacznie niższych od kosztów leasingu głównego oraz wynikającej z takiego działania utraty 37,6 mln EUR Komisja stwierdza, że państwo posiadało 100 % udziałów zarówno w Olympic Airways, jak i w Olympic Airlines. Zarządy i rady obydwu spółek były powoływane przez państwo. Należy stwierdzić, że spółki Olympic Airways i Olympic Airlines były (i nadal są) pod kontrolą państwa. Grecja, jako największy wierzyciel Olympic Airways, mogła bezpośrednio i pośrednio wywierać dominujący wpływ na obydwie przedsiębiorstwa. W związku z powyższym decyzja Olympic Airways o oddaniu statków powietrznych w poddzierżawę Olympic Airlines nie była działaniem niezależnego przedsiębiorstwa.
- (192) Jeżeli chodzi o AIA, niezależnie od twierdzenia Grecji, że nie ma ona żadnego wpływu na praktyki handlowe AIA, Komisja stwierdza, że państwo posiada 55 % kapitału zakładowego AIA i powołuje czterech spośród dziewięciu dyrektorów AIA. Trybunał Sprawiedliwości wskazał inne kryteria, które można wykorzystać w celu ustalenia, czy środek pomocy przyjęty przez przedsiębiorstwo publiczne można przypisać państwu⁽¹⁶⁾. Są to takie kryteria, jak: „integracja środka w struktury administracji publicznej, rodzaj działalności i jej wykonywanie na rynku w warunkach prawidłowej konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa (jeżeli chodzi o podleganie prawu publicznemu lub prawu ogólnemu spółek), intensywność nadzoru sprawowanego przez władze państwowe w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem lub jakikolwiek inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo organów publicznych lub na nikłe prawdopodobieństwo, że organy te nie będą uczestniczyć w podjęciu danego działania, uwzględniając również zasięg tego ostatniego, jego treść lub określające go warunki”. Mimo że port lotniczy AIA stanowi w większości własność państwa, jest on na co dzień zarządzany jako prywatne przedsiębiorstwo niezależne od państwa greckiego (jedynie czterech spośród dziewięciu dyrektorów jest powoływanych przez państwo), a ponadto uwzględniając fakt, że wszystkie długi należne AIA ze strony Olympic Airways/Olympic Airlines są spłacane wraz z odsetkami i zostały zabezpieczone hipotekami ustanowionymi na statkach powietrznych, Komisja nie może definitywnie stwierdzić, że działania AIA można przypisać państwu.

⁽¹³⁾ Sprawa 78/76, *Steinike & Weinlig* przeciwko *Niemcom* (Rec. 1977 s. 595, pkt 21).

⁽¹⁴⁾ Sprawy połączone C-72/91 i C-73/91, *Slovan Neptun* przeciwko *Bodo Ziesemer* (Rec. 1993 s. I-887, pkt 19).

⁽¹⁵⁾ Sprawy połączone 67/85, 68/85 i 70/85, *Van der Kooy i inni* przeciwko *Komisji* (Rec. 1988 s. 219, pkt 35).

⁽¹⁶⁾ Sprawa C-482/99, *Komisja* przeciwko *Francji* („*Stardust Marine*”) (Rec. 2002 s. I-4397, pkt 56).

- (193) W związku z tym Komisja stwierdza, że umowy leasingowe między Olympic Airways i Olympic Airlines zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji, ponieważ jest to środek szczególny ze względu na to, że faworyzuje jedno przedsiębiorstwo, uwalniając je od zobowiązań, które musiałoby ponieść w innych okolicznościach. Komisja zwraca również uwagę, że środki te wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi oraz zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji na tym rynku, jako że dotyczą wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jak opisano w pkt 193. Komisja stwierdza, że umowy leasingowe, na mocy których Olympic Airlines dzierżawi statki powietrzne od Olympic Airways albo od państwa, stanowią pomoc państwa przyznaną Olympic Airlines dla celów określonych w art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (iii) Jaki status miała „zaliczkowa wypłata” środków pieniężnych z rachunku specjalnego przewidzianego w ustawie nr 3185/2003? W jaki sposób środki pieniężne zostały wypłacone i na co zostały przeznaczone? Kto skorzystał z wypłaty środków pieniężnych?
- (194) Komisja może przede wszystkim wyciągnąć wniosek, że przedmiotowa kwota dotyczy przeniesienia zasobów państwowych (środki pochodzące bezpośrednio z budżetu państwa i wyraźnie przewidziane w przepisach art. 27 ustawy nr 3185/2003) oraz że jest to środek indywidualny, ponieważ jest skierowany wyłącznie do Olympic Airways.
- (195) Władze greckie utrzymują, że przyznanie 130 312 459 EUR na rzecz Olympic Airways było działaniem rozważnego inwestora. Zgodnie z mającym zastosowanie orzecznictwem wspólnotowym zachowanie państwa jako inwestora publicznego musi być porównywalne do zachowania hipotetycznego inwestora prywatnego, który kieruje się możliwością osiągnięcia długoterminowej rentowności⁽¹⁷⁾. Podwyższenie kapitału konieczne w celu zapewnienia przetrwania spółce, która boryka się z tymczasowymi problemami, ale która po podjęciu odpowiednich środków restrukturyzacyjnych jest w stanie odzyskać rentowność, niekoniecznie stanowi pomoc państwa, jeżeli inwestor prywatny podjąłby taką samą decyzję. Trybunał Sprawiedliwości wskazał również, że nie można mówić o pomocy państwa, jeżeli podwyższenie kapitału przeprowadzono na warunkach, które byłyby do przyjęcia dla inwestora prywatnego działającego w normalnych warunkach rynkowych⁽¹⁸⁾.
- (196) W chwili wypłacenia zaliczki w wysokości 130 312 459 EUR na rzecz Olympic Airways, spółka ta była już w bardzo trudnej sytuacji finansowej. W decyzji
- z 2002 r. Komisja ustaliła, że spółka otrzymała pomoc państwa niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem, oraz nakazała zwrot tej pomocy wraz z odsetkami. Olympic Airways została właśnie pozbawiona działań przewozów lotniczych i obciążona większością zobowiązań, które w normalnych okolicznościach należałyby do tych działań. Pod koniec 2003 r. Olympic Airways posiadała wobec państwa greckiego nieuiszczone zobowiązania podatkowe i z tytułu ubezpieczeń społecznych w wysokości 522 mln EUR. Biorąc pod uwagę sytuację finansową Olympic Airways, Komisja musi stwierdzić, że spółka ta stanowczo nie byłaby w stanie uzyskać porównywalnej zaliczki gotówkowej od inwestora prywatnego w takich samych okolicznościach. Jest tak w szczególności dlatego, że w omawianym przypadku „inwestor” jest również największym wierzycielem Olympic Airways i w rzeczywistości ma nikłe szanse na odzyskanie kwot, które Olympic Airways już jest mu dłużna. Taki wierzyciel nie dopuściłby do sytuacji, w której długi w dalszym ciągu by narastały, a aktywa, które można by wykorzystać do ich uregulowania, zostałyby utracone⁽¹⁹⁾. Wręcz przeciwnie, wierzyciel prywatny podjąłby wszystkie możliwe kroki prawne, aby wyegzekwować zapłatę zaległości lub uruchomienie gwarancji. Komisja nie może zatem zgodzić się ze stwierdzeniem Grecji, że wypłacenie przedmiotowej kwoty Olympic Airways w formie zaliczki było działaniem rozważnego inwestora.
- (197) Komisja musi więc rozważyć, czy kwotę 130 312 459 EUR można uznać za formę rekompensaty dla spółki Olympic Airways od państwa za aktywa, których państwo pozbawiło Olympic Airways i które przekazało Olympic Airlines, jak pierwotnie utrzymywała Grecja. Aby ocenić ważność tego argumentu, Komisja musi zbadać wartość aktywów odebranych Olympic Airways i przeniesionych na Olympic Airlines. Zgodnie z wyceną przeprowadzoną przez zarząd Olympic Airways, wartość aktywów przeniesionych na Olympic Airlines wynosiła 130 312 459 EUR. Gdyby tak było, przekazanie tej kwoty Olympic Airways nie byłoby pomocą państwa, ponieważ żadna korzyść nie zostałaby przyznana Olympic Airways.
- (198) W tym względzie Komisja uważa za istotny fakt, że biegli rewidenci spółki Olympic (przedstawiciele firmy Deloitte & Touche) umieścili w rocznym sprawozdaniu finansowym za rok kończący się dnia 31 grudnia 2003 r. swoje zastrzeżenia dotyczące wyceny aktywów zachowanych i przeniesionych z Olympic Airways na Olympic Airlines. Biegli rewidenci oświadczyli, że nie są w stanie potwierdzić wartości takich pozycji, jak wartość firmy, środki trwałe podlegające wycenie oraz zobowiązania i należności przeniesione ze spółek grupy na Olympic Airlines, w związku z czym nie wydadzą oni opinii na ich temat.

⁽¹⁷⁾ Sprawa C-305/89, *Włochy przeciwko Komisji („Alfa Romeo”)* (Rec. 1991 s. I-1603, pkt 20).

⁽¹⁸⁾ Sprawy połączone C-296/82 oraz C-318/82, *Leeuwarder Papierwarenfabriek* (Rec. 1985 s. 3727).

⁽¹⁹⁾ Opinia rzecznika generalnego Mischo, sprawa C-480/98 *Magefesa* (Rec. 2000 s. I-8717, pkt 32-43).

- (199) W badaniu przeprowadzonym w imieniu Komisji eksperci w przekonujący sposób wykazali, że zawyżono wartość aktywów przeniesionych na Olympic Airlines. Dlatego też, z polecenia Komisji, eksperci dokonali własnej wyceny przeniesionych aktywów przy pomocy technik i standardów rachunkowości uznanych zarówno w Grecji, jak i na arenie międzynarodowej. Doszli oni do wniosku, że wartość aktywów netto przeniesionych na Olympic Airlines nie stanowiła kwoty rzędu 130 mln EUR, ale wynosiła około 38 mln EUR. Komisja starannie przeanalizowała zastosowane przez ekspertów dane i metodykę i zgadza się z analizą ekspertów przeprowadzoną w tym względzie. Komisja stwierdza, że wartość przeniesionych aktywów została zawyżona w przybliżeniu o 91,5 mln EUR.
- (200) Dlatego, mimo że w celu uzyskania pełnej i dokładnej wyceny przedmiotowych kwot konieczne będzie przeprowadzenie pełnego audytu wszystkich aktywów i pasywów, Komisja może oszacować, że zawyżono kwotę rzędu 91,5 mln EUR.
- (201) Po przyjęciu powyższej decyzji Komisja stwierdza, że zawyżona wycena jest środkiem szczególnym, jako że wyraźnie oznacza bezpośrednie przekazanie środków spółce Olympic Airways i stanowi korzyść dla spółki, ponieważ ma zostać przeznaczona na „wypłatę odpraw i pokrycie pozostałych kosztów związanych z przechodzeniem pracowników na emeryturę, w jakiegokolwiek formie, jak również na pokrycie zobowiązań finansowych Olympic Airways i Olympic Aviation w trakcie procesu transformacji i likwidacji”⁽²⁰⁾ w celu „pokrycia jej zobowiązań finansowych”. Komisja zwraca przy okazji uwagę, że powyższy przepis został szeroko zinterpretowany oraz że przedmiotowa kwota została wykorzystana na pokrycie ogólnych kosztów operacyjnych spółki Olympic Airways: ponad 51 mln EUR z zaliczki przeznaczono na pokrycie kosztów leasingu statków powietrznych.
- (202) Komisja doszła również do wniosku, że środek ten zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, ponieważ dotyczy spółki, która rywalizuje z innymi spółkami Wspólnoty, w szczególności od chwili wejścia w życie dyrektywy Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, zgodnie z którą konkurencja w zakresie obsługi naziemnej jest otwarta w portach lotniczych przekraczających roczny próg ruchu pasażerskiego wynoszący 2 mln pasażerów lub 50 000 ton ładunku⁽²¹⁾. Komisja musi zatem stwierdzić, że kwota wypłacona spółce Olympic Airways, o którą zawyżono wartość aktywów przeniesionych na Olympic Airlines, stanowi przyznanie pomocy państwa na rzecz Olympic Airways w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- (iv) Czy od grudnia 2002 r. spółka Olympic Airways (Olympic Airways Services) otrzymała pomoc państwa?
- (203) Eksperci wykazali, że od dnia przyjęcia ostatniej decyzji dotyczącej Olympic Airways przez Komisję (dnia 12 grudnia 2002 r.) oraz od momentu wydzielenia Olympic Airlines, spółka Olympic Airways otrzymała od państwa zaliczki gotówkowe, a jej zobowiązania wobec państwa z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych uległy zwiększeniu.
- (204) Oczywiście jest, że spłata pożyczki w wysokości 36 945 357 EUR zaciągniętej w banku ABN Amro, płatności związane z leasingiem finansowym statku powietrznego A340 w wysokości 11 774 684 EUR oraz bezpośrednie dofinansowanie w gotówce na rzecz Olympic Airways w wysokości 8,2 mln EUR wiązały się z bezpośrednim przeniesieniem zasobów państwowych na rzecz spółki Olympic Airways. Ze względów podanych w pkt 7, środki te są nowymi środkami pomocy niezgodnymi z prawem i ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim nie stanowią one zwyczajnej realizacji gwarancji udzielonych wcześniej przez państwo greckie. Jak już omówiono przy okazji analizy „zaliczki” wypłaconej Olympic Airways, nawet jeśli państwo zgłosiło te kwoty organom podatkowym jako należne od Olympic Airways i nawet jeśli zostały one ujęte w księgach Olympic Airways jako zobowiązania podatkowe, państwo ma w praktyce nikłe lub zerowe szanse na to, aby kiedykolwiek wyegzekwować płatność tych kwot, w związku z czym nie można uznać, że państwo działało w sposób racjonalny lub rynkowy, dokonując tych wypłat.
- (205) Trudna i wciąż pogarszająca się sytuacja spółki Olympic Airways (Olympic Airways Services) związana ze zobowiązaniami podatkowymi i z tytułu ubezpieczeń społecznych została opisana powyżej. Na koniec 2002 r. zobowiązania spółki z tytułu podatków i ubezpieczeń były już wysokie i wynosiły 273 mln EUR. Od tego czasu zobowiązania te nadal ulegają zwiększeniu. Szacuje się, że na koniec 2004 r. zobowiązania wyniosły 627 mln EUR, co oznacza, że w okresie objętym niniejszą decyzją zobowiązania Olympic Airways wobec państwa wzrosły o 354 mln EUR.
- (206) Jeżeli chodzi o wzrastające zobowiązania podatkowe Olympic Airways, to państwo samo poprzez swoją administrację podatkową toleruje stałe odraczanie i nieuiszczanie różnych podatków i opłat należnych ze strony Olympic Airways. Składki na ubezpieczenie społeczne pobierane są przez IKA – organ publiczny, ustanowiony na mocy prawa greckiego⁽²²⁾, któremu powierzono, pod nadzorem państwa, odpowiedzialność za zarządzanie systemem ubezpieczeń społecznych oraz pobieranie obowiązkowych składek na ubezpieczenie społeczne. Ma on prawo, lecz nie obowiązek, zawierać ugody w sprawie rozliczenia w przypadku opóźnień w spłacie długu⁽²³⁾. Dlatego też stale rosnące zobowiązania podatkowe spółki Olympic Airways wobec państwa można w oczywisty sposób przypisać państwu.

⁽²⁰⁾ Art. 27 ust. 5 lit. b) ustawy nr 3185/2003.

⁽²¹⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

⁽²²⁾ Artykuł 11 ustawy nr 1846/1951.

⁽²³⁾ Ustawa nr 2676/1999.

- (207) Komisja musi teraz zbadać, czy niniejsze udzielenie zwłoki wiąże się z przeniesieniem zasobów państwowych. Pomoc państwa obejmuje nie tylko korzyści, ale również środki zmniejszające normalne obciążenia, tak więc niepodejmowanie przez państwo działań w celu wyegzekwowania zadłużenia wyraźnie oznacza takie przeniesienie.
- (208) Po ustaleniu, że miało miejsce przeniesienie zasobów, które można przypisać państwu, Komisja musi określić, czy pomoc ta zakłóca konkurencję. Komisja jest zdania, że zarówno przyznanie pomocy bezpośredniej, jak i niepodjęcie działań w celu wyegzekwowania przez państwo zobowiązań pozostających do spłaty daje Olympic Airways znaczną korzyść handlową w stosunku do konkurentów. Państwo nie zachowuje się w stosunku do Olympic Airways w sposób racjonalny i rynkowy. Jak określono w motywie 209, następuje w związku z tym zakłócenie konkurencji w obrębie zliberalizowanego sektora rynku wewnętrznego. Komisja musi zatem stwierdzić, że zarówno udzielenie zwłoki przez państwo w odniesieniu do niezapłaconych i narastających zaległości podatkowych i z tytułu ubezpieczeń społecznych Olympic Airways, jak i płatności uiszczane przez państwo w imieniu Olympic Airways stanowią pomoc państwa na rzecz Olympic Airways w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.
- 6.3. ZGODNOŚĆ POMOCY ZE WSPÓLNYM RYNKIEM**
- (i) Zgodność pomocy przyznanej Olympic Airlines ze wspólnym rynkiem
- (209) Po dojściu do wniosku, że spółka Olympic Airlines otrzymywała pomoc państwa od momentu jej utworzenia, Komisja musi teraz zbadać przyznane na rzecz Olympic Airlines środki w świetle art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu, który przewiduje wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności pomocy określonej w art. 87 ust. 1.
- (210) Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 2 Traktatu nie mają zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ środek pomocy nie ma charakteru socjalnego, nie został przyznany indywidualnym konsumentom, nie ma na celu naprawienia szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub zdarzeniami nadzwyczajnymi ani nie został przyznany gospodarce niektórych regionów Republiki Federalnej Niemiec dotkniętych podziałem Niemiec.
- (211) Dalsze wyłączenia od ogólnego zakazu stosowania pomocy państwa są określone w art. 87 ust. 3. Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. b) i d) również nie znajdują zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ pomoc nie jest przeznaczona na wspieranie realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania, nie ma na celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego ani nie jest przeznaczona na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego.
- (212) Artykuł 87 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu zawiera wyłączenie w zakresie pomocy przeznaczonej na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest rażąco niski, lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia. Grecja jest regionem, który w całości mieści się w zakresie art. 87 ust. 3 lit. a).
- (213) Jeżeli chodzi o usługi lotnicze, Komisja uważa, że cele pomocy regionalnej w tym zakresie zazwyczaj najłatwiej zrealizować poprzez nałożenie na dostawców usług obowiązku użyteczności publicznej. Obowiązek użyteczności publicznej jest nakładany przez państwo greckie na spółki świadczące usługi przewozu między wyspami lub między wyspami a kontynentem, a w przypadku tras drugorzędnych usługi zlecane są przez państwo przewoźnikowi lotniczemu, który otrzymuje rekompensatę za ich świadczenie. Ogólnie Komisja uważa, że rekompensata za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej jest koniecznym, konkretnie ukierunkowanym wsparciem i, o ile przewoźnik jest wybierany na podstawie przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury i nie otrzymuje zbyt wysokiej rekompensaty, takie wsparcie państwa zazwyczaj nie rodzi wątpliwości co do zgodności pomocy państwa ze wspólnym rynkiem. Powyższa sytuacja miała miejsce w przypadku zamówień realizowanych przez Olympic Aviation. Zgodnie z warunkami restrukturyzacji trasy te są obecnie obsługiwane przez Olympic Airlines jako spółkę-następcę Olympic Aviation. Ze względu na ograniczoną ilość dostępnych informacji Komisja nie może wykluczyć możliwości, że sposób przeniesienia zamówień publicznych na usługi ze spółki Olympic Aviation na spółkę Olympic Airlines nie był zgodny z procedurami ustanowionymi w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych⁽²⁴⁾. W żadnym jednak przypadku Grecja nie może skorzystać z wyłączenia przewidzianego w art. 87 ust. 3 lit. a) w odniesieniu do kwot przyznanych spółce Olympic Airlines od momentu jej utworzenia.
- (214) Artykuł 87 ust. 3 lit. c) Traktatu przewiduje wyłączenie w zakresie pomocy ułatwiającej rozwój niektórych działań gospodarczych, o ile pomoc taka nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, zaś Komisja musi teraz zbadać, czy przepis ten ma zastosowanie do przedmiotowej sprawy. Przeprowadzając to badanie, Komisja musi uwzględnić mające zastosowanie wytyczne dotyczące pomocy państwa w sektorze lotniczym⁽²⁵⁾ oraz wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz wspomaganie i restrukturyzacji przedsiębiorstw przeżywających trudności⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁵⁾ „Zastosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG wobec pomocy państwa w sektorze lotnictwa” (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

⁽²⁶⁾ Dz.U. C 288 z 9.10.1999, s. 2.

- (215) W odniesieniu do pomocy przyznanej Olympic Airlines w postaci obniżonych kosztów leasingu statków powietrznych Komisja ponownie odnosi się do wytycznych dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa. Punkt 14 wytycznych stanowi, że „bezpośrednia pomoc mająca na celu pokrycie strat operacyjnych jest, ogólnie rzecz biorąc, niezgodna ze wspólnym rynkiem i nie może podlegać wyjątkom” od ogólnego zakazu pomocy państwa. W dalszej części wytycznych określa się, że bezpośrednie subsydiowanie operacyjne tras lotniczych może być akceptowane wyłącznie w przypadku wypełniania obowiązku użyteczności publicznej oraz przyznania indywidualnym klientom pomocy o charakterze socjalnym.
- (216) W przedmiotowej sprawie pomoc przyznana Olympic Airlines bezpośrednio przez państwo greckie w formie leasingu albo pośrednio, za pośrednictwem Olympic Airways, nie może kwalifikować się do żadnej przyjętej kategorii subsydiowania operacyjnego tras lotniczych. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem nowa pomoc nie może być zgodna ze wspólnym rynkiem dopóki pomoc, którą wcześniej uznano za niezgodną z prawem, nie zostanie zwrócona, ponieważ połączone skutki wszystkich środków pomocy w znacznym stopniu zakłóciłyby konkurencję na wspólnym rynku⁽²⁷⁾. Ponieważ z powodów podanych wyżej Olympic Airlines jest następcą prawnym działu przewozów lotniczych Olympic Airways, a tym samym następcą do celów odzyskania pomocy, nowa pomoc dla Olympic Airlines nie będzie zgodna ze wspólnym rynkiem dopóty, dopóki wcześniejsza pomoc pozostaje nieodzyskana. Ponadto przyznanie pomocy stanowi naruszenie wcześniejszych zobowiązań Grecji do nieprzyznawania żadnej dalszej pomocy Olympic Airways, a w związku z tym również jej spółkom-następcom (art. 1 lit. e) decyzji z 1994 r.).
- (217) Chociaż władze greckie nie twierdziły, że kwoty otrzymane przez Olympic Airlines od momentu jej utworzenia są wynikiem działań restrukturyzacyjnych, i mimo że Komisja doszła do wniosku, że Olympic Airlines jest następcą prawnym Olympic Airways przynajmniej do celów odzyskania pomocy państwa przyznanej przed wydzieleniem, aby uzyskać pełny obraz, Komisja zbada pomoc przyznaną Olympic Airlines również w świetle wytycznych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji z 1999 r. Punkt 7 tych wytycznych stanowi, że dla celów wytycznych nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do korzystania z pomocy na ratowanie i restrukturyzację, nawet jeśli jego początkowa sytuacja finansowa jest trudna, w związku z czym przedmiotowa pomoc nie jest objęta tymi wytycznymi.
- (218) Pomoc przyznana Olympic Airlines od momentu jej utworzenia nie spełnia zatem przesłanek wyłączenia określonych w art. 87 ust. 3 lit. c). Komisja stwierdza, że Grecja niezgodnie z prawem przyznała Olympic Airlines nową, niezgłoszoną pomoc poprzez obniżenie opłat wynikających z umowy poddzierżawy zawartej z Olympic Airlines.
- (ii) (a) Zgodność pomocy przyznanej Olympic Airways ze wspólnym rynkiem
- (219) Po dojściu do wniosku, że kwota, o którą zawyżono wartość środków przeniesionych na spółkę Olympic Airlines i która została następnie wypłacona spółce Olympic Airways przez państwo greckie, stanowi pomoc państwa na rzecz spółki Olympic Airways, Komisja musi zbadać przyznane środki w świetle art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu, który przewiduje wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności pomocy określonej w art. 87 ust. 1.
- (220) Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 2 Traktatu nie mają zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ środek pomocy nie ma charakteru socjalnego, nie został przyznany indywidualnym konsumentom, nie ma na celu naprawienia szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub zdarzeniami nadzwyczajnymi ani nie został przyznany gospodarce niektórych regionów Republiki Federalnej Niemiec dotkniętych podziałem Niemiec.
- (221) Dalsze wyłączenia od ogólnego zakazu stosowania pomocy państwa są określone w art. 87 ust. 3. Wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. b) i d) również nie znajdują zastosowania w przedmiotowej sprawie, ponieważ pomoc nie jest przeznaczona na wspieranie realizacji ważnego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania, nie ma na celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego ani nie jest przeznaczona na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego.
- (222) Artykuł 87 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu zawiera wyłączenie w zakresie pomocy przeznaczonej na sprzyjanie rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest rażąco niski lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia. Mimo że Grecja jest regionem, który w całości mieści się w zakresie art. 87 ust. 3 lit. a), przepis ten nie może mieć zastosowania ze względów wymienionych w motywie 211.
- (223) W art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu przewidziano wyłączenie w zakresie „pomocy przeznaczonej na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”, zaś władze greckie zwróciły się do Komisji z prośbą o zbadanie, czy środek może zostać uznany za pomoc na ratowanie w przypadku, gdyby Komisja uznała, że zaliczka nie jest działaniem rozważnego inwestora prywatnego, w związku z czym musi być postrzegana jako pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu.

⁽²⁷⁾ Sprawa C-355/95, *Textilwerke Deggenendorf* przeciwko Komisji (Rec. 1995 s. II-2265).

(b) Możliwa pomoc na ratowanie

(224) Przedmiotowa kwota była wypłacana między grudniem 2003 r. a majem 2004 r., więc dlatego odpowiednimi wytycznymi do podjęcia decyzji o zgodności są wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa na rzecz wspomagania i restrukturyzacji przedsiębiorstw przeżywających trudności z 1999 r. Zgodnie z pkt 104 wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację zagrożonych przedsiębiorstw z 2004 r. ⁽²⁸⁾ wytyczne z 1999 r. mają zastosowanie w przypadkach, gdy pomoc została przyznana przed dniem 10 października 2004 r.

(c) Zastosowanie wytycznych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji z 1999 r.

(225) W pkt 4 wytycznych z 1999 r. stwierdzono, że „nie istnieje definicja wspólnotowa przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji ..., Komisja uważa, że przedsiębiorstwo przeżywa trudności w sytuacji, gdy jest niezdolne, biorąc pod uwagę stan jego własnych środków finansowych lub środków, które byliby gotowi przeznaczyć na jego rzecz właściciele/akcjonariusze i wierzyciele, do zahamowania strat, które przy braku interwencji zewnętrznej ze strony władz publicznych doprowadziłyby je do niemalże pewnej śmierci ekonomicznej w krótkiej lub średniej perspektywie czasowej”.

(226) Następnie wyjaśnia się w wytycznych, że „w szczególności, w każdym razie i niezależnie od jego wielkości, dla celów niniejszych wytycznych, przedsiębiorstwo jest uznawane za przeżywające trudności, w następujących przypadkach: a) w przypadku spółki, której wspólnicy posiadają ograniczoną odpowiedzialność, jeżeli ponad połowa jej subskrybowanego kapitału została utracona, a ponad jedna czwarta tego kapitału została utracona w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy”.

(227) Ponadto pkt 6 stanowi, że „trudności przedsiębiorstwa objawiają się zwykle wzrastającym poziomem strat, spadkiem obrotów, gromadzeniem się zapasów, przerostem zdolności produkcyjnych, zmniejszeniem marży brutto samofinansowania, wzrastającym zadłużeniem, wzrostem kosztów finansowych jak również osłabieniem lub zanikiem wartości aktywów netto”.

(228) Komisja zaznacza, że Olympic Airways jest spółką stale zadłużoną, która już utraciła znaczną część swojego kapitału założycielskiego. Zadłużenie Olympic Airways wobec państwa greckiego z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych zwiększyło się z 273 mln EUR na koniec 2002 r. do 522 mln EUR na koniec 2003 r., po wypłacie zaliczki na rzecz spółki. Jak już wyjaśniono, spółka nie była w stanie zdobyć żadnego komercyjnego źródła finansowania i jest mało realne, aby była w stanie spłacić swoje zadłużenie wobec państwa. Komisja może zatem stwierdzić, że Olympic Airways jest przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych w sprawie pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji z 1999 r.

(d) Warunki zezwolenia na pomoc na ratowanie

(229) We wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz wspomagania i restrukturyzacji przedsiębiorstw przeżywających trudności z 1999 r. określa się pięć warunków przyznania pomocy na ratowanie, które muszą być spełnione łącznie. Komisja musi zbadać, czy wszystkie te warunki zostały spełnione w przedmiotowej sprawie.

(230) Po pierwsze, pomoc na ratowanie „musi polegać na wsparciu płynności finansowej w postaci gwarancji kredytowych lub pożyczek przy zastosowaniu stopy procentowej co najmniej porównywalnej do stóp procentowych stosowanych przy pożyczkach dla przedsiębiorstw w dobrej sytuacji finansowej i w szczególności zgodnie ze stawkami referencyjnymi przyjętymi przez Komisję; każda pożyczka musi zostać zwrócona i każda gwarancja musi się zakończyć w okresie nie dłuższym niż sześć miesięcy po wypłacie przedsiębiorstwu pierwszej raty”.

(231) W przedmiotowej sprawie pomoc na ratowanie przybiera formę dotacji gotówkowej (określanej jako „zaliczka”) w kwocie 130 312 450 EUR przyznanej przez Grecję spółkom Olympic Airways i Olympic Aviation, rzekomo w celu wsparcia tych dwóch spółek w procesie restrukturyzacji po wydzieleniu z obydwu spółek działów przewozów lotniczych i utworzeniu spółki Olympic Airlines. W tym przypadku Olympic Airways i Olympic Aviation nie zostaną obciążone żadnymi odsetkami kredytowymi, zaś kwota 130 312 450 EUR ma być zwrócona państwu bezpośrednio z dochodów z prywatyzacji Olympic Airlines – spółki, która zdaniem Grecji nie jest własnością grupy Olympic Airways. Jeżeli sprzedaż Olympic Airlines nie zapewni wystarczających środków, aby zwrócić tę „zaliczkę”, wówczas w celu wyrównania powstałej różnicy zostaną sprzedane inne aktywa Olympic Airways. W tych okolicznościach nie można zatem stwierdzić, że pierwszy warunek wytycznych w sprawie pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji z 1999 r. został spełniony.

(232) Po drugie, pomoc musi być związana „z kredytami, których okres spłaty następujący po dokonaniu na rzecz przedsiębiorstwa ostatniego przelewu pożyczonych sum nie przekracza dwunastu miesięcy”. Jak wskazano powyżej, określenie przedmiotowej kwoty pożyczką dla Olympic Airways i Olympic Aviation nie jest właściwe, ponieważ jej spłata jest zależna od sprzedaży innej spółki. Kwotę 130 312 450 EUR wypłacano w transzach, w zależności od potrzeb Olympic Airways i Olympic Aviation, w okresie od dnia 24 grudnia 2003 r. do dnia 13 maja 2004 r. Do dnia dzisiejszego, tj. ponad rok później, nie zwrócono żadnej części tej kwoty, a zatem drugi warunek nie został spełniony. Zważywszy, że niniejszy środek nie spełnia dwóch pierwszych warunków, dalsze jego badanie pod kątem pozostałych trzech warunków jest zbędne.

⁽²⁸⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

- (233) Komisja stwierdza, że dotacja dla Olympic Airways przyznana w 2003 r. stoi również w sprzeczności z wcześniejszymi zobowiązaniami Grecji do nieprzyznawania Olympic Airways żadnej dalszej pomocy (art. 1 lit. e) decyzji z 1994 r.). Komisja uważa, że przedmiotowy środek nie spełnia warunków kwalifikujących do uznania za pomoc na ratowanie, określonych w wytycznych w sprawie pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji.
- (234) Komisja musi również uwzględnić inne środki, które uznała za pomoc państwa w tym przypadku, a mianowicie dotacje na łączną kwotę 57 mln EUR wypłacone spółce Olympic Airways przez państwo greckie oraz udzielenie przez państwo zwłoki na rzecz Olympic Airways, co doprowadziło do wzrostu zobowiązań Olympic Airways z tytułu podatków i ubezpieczeń społecznych z 273 mln EUR na koniec 2002 r., kiedy miała miejsce restrukturyzacja, do 627 mln EUR na koniec 2004 r. Jako że wyłączenia przewidziane w art. 87 ust. 2 i ust. 3 lit. a), b), d) Traktatu nie mogą mieć zastosowania do Olympic Airways (zob. motywy 219–221), Komisja musi teraz ocenić, czy można w tej sprawie zastosować wyłączenie przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. c).
- (235) Jak już wyjaśniono powyżej, wszelka nowa pomoc dla Olympic Airways stanowi naruszenie wcześniejszych zobowiązań do nieprzyznawania żadnej dalszej pomocy (art. 1 lit. e) decyzji z 1994 r.). Co ważniejsze, uznając nową pomoc za niezgodną z prawem, należy uwzględnić fakt, że spółka Olympic Airways otrzymała już pomoc w przeszłości, tak więc w tym przypadku nastąpiło ewidentne naruszenie zasady „pierwszy i ostatni raz”, zawartej zarówno w wytycznych dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa, jak i wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji. Ponadto Komisja zwraca uwagę, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości nowa pomoc nie może być zgodna ze wspólnym rynkiem dopóty, dopóki pomoc wcześniej uznana za niezgodną z prawem nie zostanie zwrócona⁽²⁹⁾. Przyznana w tym przypadku nowa pomoc nie spełnia zatem przesłanek wyłączenia określonych w art. 87 ust. 3 lit. c).
- (236) Komisja stwierdza, że zawyzając wartość aktywów przeniesionych na spółkę Olympic Airlines Grecja przyznała spółce Olympic Airways pomoc państwa niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem w kwocie, o którą zawyżono wycenę. Komisja ustaliła również, że dotacje na rzecz Olympic Airways na łączną kwotę niemal 57 mln EUR i tolerowanie przez państwo greckie opóźnień i braku płatności zobowiązań podatkowych i z tytułu ubezpieczeń społecznych ze strony Olympic Airways stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem.

7. UZASADNIONE OCZEKIWANIA I GWARANCJE PAŃSTWOWE

- (237) Grecja spłaciła kilka rat czterech pożyczek finansowych w odniesieniu do statków powietrznych A340-300 i pożyczki z banku ABN Amro; gwarancje dla tych pożyczek zostały udzielone Olympic Airways przez państwo przed wydaniem decyzji z 2002 r. Grecja utrzymuje, że brak jednoznacznego wezwania w decyzji z 2002 r. do zawieszenia lub anulowania gwarancji przyznanych Olympic Airways przez państwo greckie po 1998 r. implikuje, że Komisja zaakceptowała ich kontynuację i wszelkie płatności dokonane w ich ramach. Komisja nie może zaakceptować tego twierdzenia z następujących względów.
- (238) Komisja jest zdania, że przepisy materialne decyzji z 2002 r. są wystarczająco klarowne i jednoznaczne: „Artykuł 1. Pomoc na restrukturyzację przyznaną przez Grecję Olympic Airways w postaci: (...) b) nowych gwarancji kredytowych do wysokości 378 mln USD, dotyczących kredytów zaciągniętych przed dniem 31 marca 2001 r. na zakup nowych statków powietrznych oraz na inwestycje niezbędne w związku z przeniesieniem Olympic Airways do nowego portu lotniczego Spata (...) uznaje się za niezgodną ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu (...)”.

W odniesieniu do obowiązku odzyskania pomocy w decyzji z 2002 r. rozróżnia się między okresem 1994–1998 a 1998–2002. Jeżeli chodzi o okres 1994–1998, Komisja podjęła decyzję na mocy art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 659/1999⁽³⁰⁾, że odzyskanie pomocy nie jest konieczne w przypadku pomocy przyznanej przed dniem 14 sierpnia 1998 r. Przedmiotowe gwarancje zostały jednak przyznane przez państwo znacznie później (w październiku 1999 r. dla czterech pożyczek w odniesieniu do statków powietrznych oraz w lutym 2001 r. dla pożyczki z banku ABN Amro).

- (239) W każdym przypadku Komisja podkreśla, że aby środek stanowił jedynie realizację wcześniej przyznanej gwarancji państwowej, a nie nową pomoc, musi on być w pełni zgodny z warunkami pierwotnej gwarancji (np. tożsamość beneficjenta, terminy, kwota objęta gwarancją, konieczność uprzedniego ogłoszenia upadłości itp.). Jeżeli państwo członkowskie dokonuje płatności w związku z pożyczką objętą gwarancją na innych warunkach niż pierwotnie ustalono na etapie przyznawania gwarancji, wówczas Komisja uzna taką płatność za udzielenie nowej pomocy, która musi zostać zgłoszona zgodnie z art. 88 ust. 3⁽³¹⁾.
- (240) Dokładniej mówiąc, wydaje się, że płatności dokonane ostatnio przez państwo greckie w związku z wyżej wymienionymi pożyczkami nie mogły spełniać warunków określonych w pierwotnych gwarancjach, przedstawionych wówczas przez władze greckie. Przykładowo:

⁽³⁰⁾ „Komisja nie wymaga windykacji pomocy, jeżeli byłoby to sprzeczne z ogólną zasadą prawa wspólnotowego”.

⁽³¹⁾ Zob. obwieszczenie Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji, Dz.U. C 71 z 11.3.2000, s. 14.

⁽²⁹⁾ Sprawa C-355/95, *Deggendorf*, cyt. powyżej.

- w odniesieniu do pożyczki zaciągniętej w banku ABN Amro rząd bezpośrednio wpłacił raty w wysokości około 36 mln EUR w imieniu przedsiębiorstwa mimo braku wcześniejszych zaległości oraz braku wcześniejszego oświadczenia prawnego stwierdzającego upadłość lub niewypłacalność. Fakt, że rząd zwrócił się następnie do spółki o spłatę środków dowodzi, że płatność nie była tylko realizacją wcześniejszej przyznanej gwarancji,
 - takie same uwagi odnoszą się do pożyczek związanych z opłatami za leasing finansowy statków powietrznych w wysokości około 11 mln EUR oraz bezpośredniego dofinansowania w gotówce w wysokości około 8 mln EUR,
 - ponadto oficjalnie zmodyfikowano umowy o pożyczkę w przypadku czterech statków powietrznych (poprzez konwersję wierzytelności), tak aby zamiast przedsiębiorstwa beneficjentem pożyczek stało się państwo; te bardzo istotne zmiany wprowadzono przed dokonaniem przedmiotowych płatności,
 - jest jasne, że zaliczka w wysokości 8 mln EUR w celu zmodyfikowania dwóch umów leasingowych nie została przewidziana w pierwotnej gwarancji.
- (241) W zakresie, w jakim nastąpiły zmiany, które nie zostały zgłoszone Komisji ani zatwierdzone przez Komisję, płatności te ewidentnie stanowią nową pomoc niezgodną z prawem. Na etapie wdrażania niniejszej decyzji Komisja jest jednak gotowa zbadać wszelkie dodatkowe informacje, jakie władze greckie mogą przedłożyć w odniesieniu do spłaty rat pożyczki w banku ABN Amro na kwotę około 36 mln EUR lub spłaty rat umowy leasingowej na kwotę około 11 mln EUR w związku z nabyciem czterech statków powietrznych, jak również zgodność lub brak zgodności części lub wszystkich tych płatności z warunkami pierwotnych gwarancji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Przyjęcie przez Olympic Airways i przez Grecję płatności od Olympic Airlines związanych z poddzierzawą statków powietrznych, które są niższe niż kwoty zapłacone w ramach leasingów głównych i powodują straty rzędu 37 mln EUR poniesione przez Olympic Airways w 2004 r. i straty rzędu 2,75 mln EUR poniesione przez państwo do maja 2005 r., stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa na rzecz Olympic Airlines, która jest niezgodna z Traktatem.

2. Grecja przyznała Olympic Airways pomoc państwa niezgodną z prawem i ze wspólnym rynkiem w kwocie, o jaką zawyżyła wartość aktywów Olympic Airlines

w momencie tworzenia Olympic Airlines; kwota ta została tymczasowo oszacowana przez Komisję na około 91,5 mln EUR.

3. Przyznanie przez państwo greckie kwot o łącznej wartości około 8 mln EUR na rzecz Olympic Airways oraz dodatkowo spłata niektórych rat pożyczki bankowej i leasingu finansowego przez państwo greckie w imieniu Olympic Airways w okresie od maja 2004 r. do marca 2005 r., w zakresie, w jakim spłata rat nie stanowi zwykłej realizacji gwarancji, o których mowa w art. 1 lit. b) decyzji 2003/372/WE oraz powiązanych warunków, stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa na rzecz Olympic Airways, która jest niezgodna z Traktatem.

4. Ciągłe zezwalanie spółce Olympic Airways przez państwo greckie na zwłokę w odniesieniu do jej zobowiązań podatkowych i z tytułu ubezpieczeń społecznych wobec państwa na kwotę około 354 mln EUR w okresie od grudnia 2002 r. do grudnia 2004 r. stanowi niezgodną z prawem pomoc państwa na rzecz Olympic Airways, która jest niezgodna z Traktatem.

Artykuł 2

1. Grecja odzyskuje pomoc, o której mowa w art. 1, od beneficjentów.

2. Odzyskanie pomocy odbywa się bez zwłoki i zgodnie z procedurami prawa krajowego, pod warunkiem że pozwalają one na bezzwłoczne i skuteczne wykonanie tej decyzji. Pomoc podlegająca odzyskaniu obejmuje odsetki naliczane za cały okres, poczynwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania. Odsetki te oblicza się na podstawie stopy referencyjnej stosowanej do obliczenia ekwiwalentu dotacji w ramach pomocy regionalnej.

Artykuł 3

Grecja bezzwłocznie zawiesza wszelkie dalsze wypłaty pomocy na rzecz Olympic Airways i Olympic Airlines.

Artykuł 4

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Grecja przekazuje Komisji informacje na temat środków, jakie zamierza przyjąć w celu spełnienia wymogów art. 2 i 3.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Greckiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 września 2005 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący