



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.IX.2008  
E (2008) 5074 τελικό

**Θέμα: Κρατική ενίσχυση αριθ. N 321/2008, N 322/2008 και N 323/2008 –  
Ελλάδα  
Πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών  
Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες**

**1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

- (1) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, και με επιστολή της 27ης Ιουνίου 2008, η Ελληνική Δημοκρατία κοινοποίησε στην Επιτροπή, για λόγους ασφάλειας δικαίου, τα σχέδιά της να προβεί στην πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων των κρατικών επιχειρήσεων Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες και στη συνέχεια να προβεί στην εκκαθάριση των εν λόγω επιχειρήσεων. Οι κοινοποιήσεις καταχωρίστηκαν με τους αριθμούς N 321/2008, N 322/2008 και N 323/2008.
- (2) Όταν υπέβαλαν τις εν λόγω κοινοποιήσεις, οι ελληνικές αρχές παρέτειναν έως την 28η Σεπτεμβρίου 2008 την προθεσμία που διαθέτει η Επιτροπή για να λάβει θέση σχετικά με τα μέτρα αυτά.

Κυρία Ντόρα ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ  
Υπουργό Εξωτερικών  
Βασιλίσσης Σοφίας 5  
Grèce - 10671 Αθήνα

## 2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

### 2.1. Προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής

- (3) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες<sup>1</sup> και οι Ολυμπιακές Αερογραμμές<sup>2</sup> αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα οικονομικού και κανονιστικού χαρακτήρα. Οι δύο αυτές επιχειρήσεις παρουσιάζουν σημαντικές ζημιές και αποτέλεσαν αμφότερες αντικείμενο επανειλημμένων αποφάσεων της Επιτροπής περί κρατικών ενισχύσεων. Με τις αποφάσεις που εξέδωσε η Επιτροπή το 2002, το 2005, το 2006 και το 2008, καλούνται οι επιχειρήσεις αυτές, μεμονωμένα ή από κοινού, να επιστρέψουν στο Ελληνικό Δημόσιο σημαντικά ποσά κρατικών ενισχύσεων.

Η απόφαση του 1994

- (4) Στις 7 Οκτωβρίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1994/696/ΕΚ<sup>3</sup> (εφεξής «απόφαση του 1994»), με την οποία κρίθηκαν συμβατές με την κοινή αγορά ενισχύσεις που χορηγήθηκαν ή επρόκειτο να χορηγηθούν στην Ολυμπιακή Αεροπορία από το Ελληνικό Δημόσιο και οι οποίες συνίσταντο σε προηγουμένως εγκριθείσες εγγυήσεις για δάνεια που είχε συνάψει μέχρι τότε η εταιρεία, σε νέες εγγυήσεις δανείων συνολικού ύψους 378 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, για δάνεια τα οποία επρόκειτο να συναφθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1997 με σκοπό την αγορά νέων αεροσκαφών, σε μείωση του χρέους της εταιρείας, ύψους 427 δισ. δραχμών (1,25 δισ. ευρώ) μέσω διαγραφής χρεών εγγυημένων από το Δημόσιο, σε κεφαλαιοποίηση οφειλών της εταιρείας προς δημόσιους οργανισμούς, ύψους 64 δισ. δραχμών (232 εκατ. ευρώ) και σε εισφορά κεφαλαίου 54 δισεκατομμυρίων δραχμών (158 εκατ. ευρώ). Τα τέσσερα τελευταία από τα εν λόγω πέντε μέτρα ενίσχυσης αποτελούσαν μέρος σχεδίου αναδιάρθρωσης που είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Οι ενισχύσεις κηρύχθηκαν συμβατές με την κοινή αγορά, υπό την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα θα τηρούσε σειρά δεσμεύσεων οι οποίες απαριθμούνται στην εν λόγω απόφαση.

---

<sup>1</sup> Η Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές - Υπηρεσίες ΑΕ. Τροποποίηση του καταστατικού της εταιρείας Ολυμπιακή Αεροπορία ΑΕ δημοσιεύθηκε στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως αριθ. 1485/19.2.2004, Τεύχος ΑΕ, στις 19 Φεβρουαρίου 2004. Η τροποποίηση αφορούσε τη διάταξη του άρθρου 1 (επωνυμία – διάρκεια), βάσει της οποίας η εταιρεία μετονομάστηκε σε «Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες ΑΕ» και η διάρκειά της καθορίστηκε σε 46 έτη και συγκεκριμένα μέχρι και τις 31.12.2049. Η τροποποίηση αφορούσε επίσης τη διάταξη του άρθρου 2, ώστε ως κύριος σκοπός της εταιρείας να είναι πλέον η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής κινητήρων και αεροσκαφών, η αντιπροσώπευση και πρακτορεία αερομεταφορέων κλπ.

<sup>2</sup> Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ άρχισε τη λειτουργία τους το Δεκέμβριο του 2003 και δημιουργήθηκαν από τους πτητικούς κλάδους της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εκτελούν τακτικά αεροπορικά δρομολόγια εντός της Ελλάδας, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και διηπειρωτικές πτήσεις. Ανήκει κατά 100% στο Δημόσιο.

<sup>3</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 7ης Οκτωβρίου 1994 σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγεί το ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία (ΕΕ L 273 της 25.10.1994, σ. 22).

#### Η απόφαση του 1998

- (5) Ωστόσο, επειδή δεν τηρήθηκαν αρκετοί από τους όρους που τέθηκαν στην απόφαση του 1994, η Επιτροπή αποφάσισε, στις 30 Απριλίου 1996<sup>4</sup>, να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης καθώς και διαδικασίες για τις νέες και μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις των οποίων έλαβε γνώση.
- (6) Στις 14 Αυγούστου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1999/332/ΕΚ<sup>5</sup> (εφεξής «η απόφαση του 1998»), σύμφωνα με την οποία η συγκεκριμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε ή επρόκειτο να χορηγηθεί από την Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία στο πλαίσιο σχεδίου αναδιάρθρωσης για την περίοδο 1998-2002 κρίθηκε συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Πιο συγκεκριμένα, οι κρατικές εγγυήσεις δανείων, συνολικού ύψους 378 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ για την αγορά αεροσκαφών μπορούσαν πλέον να χρησιμοποιηθούν για δάνεια που επρόκειτο να συναφθούν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000. Όσον αφορά την εισφορά κεφαλαίου ύψους 54 δισ. δραχμών, αυτή μειώθηκε σε 40,8 δισ. δραχμές, ώστε να ληφθούν υπόψη οι νέες, ασυμβίβαστες ενισχύσεις που είχε καταβάλει η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η ενίσχυση εγκρίθηκε και πάλι υπό την προϋπόθεση της τήρησης ορισμένων όρων.

#### Η απόφαση του 2000

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

#### Η απόφαση του 2002

- (8) Στις 6 Μαρτίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει εκ νέου την επίσημη διαδικασία έρευνας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης<sup>6</sup> σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε το Ελληνικό Δημόσιο στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την καταχρηστική εφαρμογή των ενισχύσεων που είχαν

---

<sup>4</sup> ΕΕ L 176 της 19.6.1996, σ. 5.

<sup>5</sup> ΕΕ C 128 της 21.5.1999, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ C 98 της 23.4.2002 σ. 8.

εγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής του 1994 και του 1998, τη μη εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας, καθώς και σχετικά με νέα παράνομη κρατική ενίσχυση.

- (9) Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή εξέδωσε τελική αρνητική απόφαση 2003/372/EK<sup>7</sup> (εφεξής «η απόφαση του 2002») σχετικά με την ενίσχυση που είχε χορηγήσει η Ελληνική Δημοκρατία στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η ενίσχυση που είχε προηγουμένως χορηγηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και εγκριθεί από την Επιτροπή δεν ήταν συμβίβασιμη με τη Συνθήκη λόγω μη συμμόρφωσης με τους σχετικούς όρους της απόφασης του 1998, και ιδίως λόγω μη ορθής εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει νέα ενίσχυση η οποία ήταν παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά, στο βαθμό που το Ελληνικό Δημόσιο είχε ανεχθεί τη μη πληρωμή ή την ετεροχρονισμένη καταβολή ορισμένων εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, φόρων προστιθέμενης αξίας σε καύσιμα και ανταλλακτικά, μισθωμάτων που οφείλονταν σε αεροδρόμια, αερολιμενικών τελών και φόρου επιβαλλόμενου σε επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από ελληνικούς αερολιμένες, γνωστού με την ονομασία 'σπατόσημο'.
- (10) Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, η Ελλάδα όφειλε να λάβει, χωρίς καθυστέρηση, όλα τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, για να ανακτήσει από την αποδέκτρια εταιρεία την κρατική ενίσχυση ύψους 14 δισ. δρχ. (41 εκατ. ευρώ) που αναφέρεται στο άρθρο 1 της απόφασης, καθώς και τη νέα ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 2 της απόφασης.
- (11) Στις 24 Φεβρουαρίου 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία προσέφυγε ενώπιον του Πρωτοδικείου κατά της απόφασης της Επιτροπής (υπόθεση T-68/03). Η Ολυμπιακή Αεροπορία ζήτησε από το Πρωτοδικείο να επανεξετάσει την εγκυρότητα της εν λόγω απόφασης τόσο ως προς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης όσο και ως προς τη νέα, μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση.
- (12) Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν είχε προβεί σε καμία ανάκτηση ενισχύσεων, η Επιτροπή υποχρεώθηκε να προσφύγει, στις 3 Οκτωβρίου 2003, στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω μη εκτέλεσης της απόφασης του 2002 (υπόθεση C-415/03).
- (13) Στις 12 Μαΐου 2005, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση C-415/03<sup>8</sup>. Το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) απεφάνθη ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της επειδή δεν έλαβε εντός της ταχθείσας προθεσμίας όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση των ενισχύσεων που κρίθηκαν παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, με εξαίρεση τα ποσά που συνδέονταν με τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

---

<sup>7</sup> ΕΕ L 132 της 28.5.2003, σ. 1.

<sup>8</sup> C-415/03 Επιτροπή κατά Ελλάδας.

- (14) Δεδομένης της μη ανάκτησης της ενίσχυσης που κηρύχθηκε ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά με την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να λάβει μέτρα βάσει του άρθρου 228 της συνθήκης ΕΚ μόνον για μη εκτέλεση της απόφασης του Δικαστηρίου (C-369/07). Η υπόθεση αυτή δεν έχει ακόμα εκδικασθεί.
- (15) Στις 12 Σεπτεμβρίου 2007, το Πρωτοδικείο εξέδωσε την απόφασή του στην υπόθεση T-68/03<sup>9</sup>. Με την απόφαση αυτή, το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε σε μεγάλο βαθμό την απόφαση του 2002 όσον αφορά την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Το Πρωτοδικείο απέρριψε το σύνολο των ισχυρισμών της Ολυμπιακής Αεροπορίας σχετικά με τον υποτιθέμενο εσφαλμένο χαρακτήρα της απόφασης του 2002. Σχετικά με τη νέα, μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση, το Πρωτοδικείο ακύρωσε ένα μέρος της απόφασης της Επιτροπής αλλά μόνο όσον αφορά τη διαιωνιζόμενη μη καταβολή των οφειλόμενων αερολιμενικών τελών στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και του ΦΠΑ επί των καυσίμων καθώς και τη μη καταβολή του ΦΠΑ επί των ανταλλακτικών από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

#### Η απόφαση του 2005

- (16) Στις 16 Μαρτίου 2004, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία έρευνας σχετικά με την Ολυμπιακή Αεροπορία<sup>10</sup>. Με την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Ολυμπιακής Αεροπορίας από το 2003. Η εν λόγω εταιρεία είχε παρουσιάσει σημαντικές ζημίες και, έχοντας εξαντλήσει τις κανονικές πηγές χρηματοδότησής της, για να μπορέσει να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες ανάγκες της σε ρευστότητα, προσέφυγε σε διάφορα τεχνάσματα, τα κυριότερα των οποίων ήταν οι βραχυπρόθεσμες τραπεζικές πιστώσεις, αλλά κυρίως η σημαντική αύξηση των οφειλών της έναντι του Δημοσίου και των δημόσιων οργανισμών.
- (17) Η Επιτροπή επισήμανε ότι η ελληνική Βουλή είχε ψηφίσει τον νόμο 3185/2003 για την τροποποίηση του νόμου 2668/1998<sup>11</sup>, το άρθρο 27 του οποίου προβλέπει την απόσχιση των πτητικών κλάδων των θυγατρικών του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δηλαδή της Ολυμπιακής Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και των Μακεδονικών Αερογραμμών, και τη συγκέντρωσή τους σε ένα ενιαίο φορέα προς συγχώνευση ή απορρόφηση από υφιστάμενη θυγατρική του ομίλου, στη συγκεκριμένη περίπτωση τις Μακεδονικές Αερογραμμές, οι οποίες μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές.

---

<sup>9</sup> T68/03, Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες κατά Επιτροπής.

<sup>10</sup> ΕΕ C 192 της 28.7.2004 σ. 2.

<sup>11</sup> Τροποποίηση του νόμου 2668/1998, εναρμόνιση με την οδηγία 2002/93/ΕΚ, ρύθμιση θεμάτων των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛΤΑ) και λοιπές διατάξεις – ΦΕΚ Α 229/26 Σεπτέμβριος 2003.

- (18) Τον Δεκέμβριο του 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία έπαυσε να ασκεί αεροπορικές δραστηριότητες, μετονομάστηκε σε Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες, και εξακολουθεί να παρέχει υπηρεσίες μια επίγειας εξυπηρέτησης, συντήρησης και εκπαίδευσης. Η εταιρεία Ολυμπιακές Αερογραμμές συνεστήθη με σκοπό να παραλάβει μόνο τα περιουσιακά στοιχεία των πτητικών κλάδων (αεροσκάφη, επιχορηγήσεις στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χρονοθυρίδες (slots) και προσωπικό) του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αφήνοντας σημαντικό παθητικό στην Ολυμπιακή Αεροπορία.
- (19) Στις 14 Σεπτεμβρίου 2005, η Επιτροπή εξέδωσε την τελική αρνητική απόφαση 2005/2706/ΕΚ<sup>12</sup> σχετικά με την ενίσχυση που χορήγησε η Ελλάδα στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.
- (20) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει νέα παράνομη και ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά κρατική ενίσχυση ως εξής:
- Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία όσον αφορά τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης, ύψους 354 εκατ. ευρώ περίπου, μεταξύ Δεκεμβρίου 2002 και Δεκεμβρίου 2004, καθώς και η χορήγηση ορισμένων ποσών και πρόσθετων πληρωμών.
  - Η Ελλάδα χορήγησε παράνομη και ασυμβίβαστη με τη Συνθήκη κρατική ενίσχυση στην Ολυμπιακή Αεροπορία, το ποσό της οποίας ανέρχεται στο ποσό κατά το οποίο υπερεκτιμήθηκε η αξία των περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά τον χρόνο συστάσεώς τους. Το ύψος του ποσού αυτού εκτιμήθηκε προσωρινά από την Επιτροπή σε περίπου 91,5 εκατ. ευρώ.
  - Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε λάβει κρατική ενίσχυση, το ύψος της οποίας εκτιμήθηκε προσωρινά από την Επιτροπή σε 39,5 εκατ. ευρώ, μέσω υπεκμισθώσεων αεροσκαφών με έκπτωση.
- (21) Η Ελληνική Δημοκρατία<sup>13</sup>, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές<sup>14</sup> και η Ολυμπιακή Αεροπορία<sup>15</sup> άσκησαν έφεση κατά της απόφασης της Επιτροπής. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και Ολυμπιακή Αεροπορία υπέβαλαν αίτηση αναστολής της εκτέλεσης της απόφασης<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

<sup>13</sup> Υπόθεση T-415/05, Ελληνική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμα εκδικασθεί.

<sup>14</sup> Υπόθεση T-416/05, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμα εκδικασθεί.

<sup>15</sup> Υπόθεση T-423/05, Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμα εκδικασθεί.

<sup>16</sup> Υπόθεση T-416/05 R, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής και T-423/05 R, Ολυμπιακή Αεροπορία κατά Επιτροπής.

- (22) Δεδομένου ότι δεν είχε πραγματοποιηθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που είχε κηρυχθεί ασυμβίβαστη με τη Συνθήκη στην απόφαση του 2005, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να προσφύγει, δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λόγω μη εκτέλεσης της απόφασής της (C-419/06). Στις 14 Φεβρουαρίου 2008, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις της επειδή δεν έλαβε εντός της ταχθείσας προθεσμίας όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση των ενισχύσεων που κρίθηκαν παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.
- (23) Στις 6 Ιουνίου 2006, το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή με την οποία οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν ζητήσει αναστολή της εκτέλεσης της απόφασης του 2005<sup>17</sup>. Το Πρωτοδικείο έκρινε επίσης ότι η προσφεύγουσα δεν είχε αποδείξει την ύπαρξη επικείμενης σοβαρής ζημίας, αφού δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι η Ελληνική Δημοκρατία είχε την πρόθεση να προβεί, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, σε οποιαδήποτε ενέργεια ανάκτησης που θα μπορούσε να προκαλέσει τόσο σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

#### Η απόφαση του 2006

- (24) Με επιστολή της 27ης Μαΐου 2003, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ελλάδα την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 για συγκεκριμένη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Ολυμπιακή Αεροπορία το 2001<sup>18</sup>. Αμέσως μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις του Σεπτεμβρίου 2001, η Επιτροπή είχε εκδώσει ανακοίνωση<sup>19</sup> με την οποία γνωστοποίησε ότι θα μπορούσε βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 2 στοιχείο β) της συνθήκης ΕΚ να επιτραπεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, η αποζημίωση για τις δαπάνες που προκάλεσε το κλείσιμο του αμερικανικού εναέριου χώρου επί τέσσερις ημέρες (από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001) καθώς και για το πρόσθετο κόστος ασφαλίσεως.
- (25) Στις 26 Απριλίου 2006, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση (C (2006) 1580)<sup>20</sup>, με την οποία κρίθηκε συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά η αποζημίωση που καταβλήθηκε για τις ζημίες οι οποίες προέκυψαν κατά το διάστημα από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001. Στην απόφαση κηρύσσονταν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά οι αποζημιώσεις που καταβλήθηκαν για ζημίες που προέκυψαν μετά την 14η Σεπτεμβρίου 2001, για ζημίες που δεν αφορούσαν το δίκτυο της προσφεύγουσας στον Βόρειο Ατλαντικό, καθώς και για ορισμένες συγκεκριμένες κατηγορίες ζημιών (όπως για την απώλεια εσόδων από τη

---

<sup>17</sup> Απόφαση του προέδρου του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-416/05 R, Ολυμπιακές Αερογραμμές κατά Επιτροπής [2005] Συλλογή II-45.

<sup>18</sup> ΕΕ C199 της 23.08.2003, σ. 3.

<sup>19</sup> COM (2001) 574.

<sup>20</sup> Απόφαση της 26ης Απριλίου 2006, κρατική ενίσχυση NN 119/2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην ΕΕ).

μεταφορά εμπορευμάτων, για τις πρόσθετες δαπάνες ελέγχων ασφαλείας, για τις πρόσθετες ώρες εργασίας κ.ά.).

- (26) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες προσέφυγε κατά της απόφασης της Επιτροπής και στις 25 Ιουνίου 2008 το Πρωτοδικείο ακύρωσε εν μέρει την απόφαση του 2006 στο βαθμό που αφορά αποζημίωση για τη ματαίωση, στις 15 Σεπτεμβρίου 2001, πτήσεως στο Τορόντο, θεωρώντας ότι τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως βάσει των οποίων το κοινοτικό όργανο τεκμηρίωσε την απουσία αιτιώδους συνάφειας δεν δικαιολογούσαν την εκτίμηση της Επιτροπής. Το Πρωτοδικείο ακύρωσε επίσης λόγω έλλειψης αιτιολογίας την απόφαση της Επιτροπής, στο βαθμό που αφορά, πρώτον, την απώλεια εσόδων που υπέστη η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στο εκτός Βορείου Ατλαντικού και Ισραήλ δίκτυο της (περί τα 1 212 000 ευρώ) και, δεύτερον, την απώλεια εσόδων ύψους 500 000 ευρώ περίπου από τη μεταφορά εμπορευμάτων και άλλες δαπάνες<sup>21</sup>.

Η απόφαση του 2008

- (27) Στις 19 Δεκεμβρίου 2007, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 σχετικά με ορισμένες χρηματοοικονομικές ροές και μεταβιβάσεις προς την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ΑΕ και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ΑΕ<sup>22</sup>. Στο πλαίσιο της έρευνας αυτής εξετάστηκαν ορισμένες ενδεχόμενες κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις δύο εταιρείες μετά την έκδοση της απόφασης του 2005.
- (28) Στις 17 Σεπτεμβρίου 2008<sup>23</sup>, η Επιτροπή περάτωσε εν μέρει αυτή την έρευνα διαπιστώνοντας ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες και οι Ολυμπιακές Αερογραμμές είχαν λάβει παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κρατικές ενισχύσεις λόγω των εξής:
- Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες όσον αφορά τις φορολογικές οφειλές και τις οφειλές κοινωνικής ασφάλισης προς το Δημόσιο, οι οποίες εκτιμώνται σε τουλάχιστον 590 εκατ. ευρώ, συνιστά παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.
  - Η συνεχής ανοχή που επέδειξε το Ελληνικό Δημόσιο προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές όσον αφορά μισθώσεις αεροσκαφών αξίας 137 εκατ. ευρώ, τη μη εξόφληση οφειλών στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες και στην Ολυμπιακή Αεροπλοΐα συνολικού ύψους 86,3 εκατ. ευρώ, τη μη εξόφληση οφειλών στην Ελληνική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ύψους 4,5 εκατ. ευρώ και το σπατόσημο ύψους 38,1 εκατ. ευρώ συνιστά παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.

---

<sup>21</sup> Υπόθεση T-268/06, Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ΑΕ κατά Επιτροπής, δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί.

<sup>22</sup> ΕΕ C 50 της 23.02.2008, σ. 13.

<sup>23</sup> Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2008 – C61/2007, κρατική ενίσχυση υπέρ της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών – δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.



- Η Ελλάδα χορήγησε παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση στις εταιρείες Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες και Ολυμπιακές Αερογραμμές παρέχοντάς τους ειδική προστασία έναντι των πιστωτών τους.
- (29) Ζητήθηκε από την Ελλάδα να προβεί στην ανάκτηση από τους δικαιούχους των ενισχύσεων που αναφέρονται στην απόφαση.

## 2.2. Ιστορικό των κοινοποιήσεων

- (30) Οι ελληνικές αρχές απευθύνθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 10 της συνθήκης ΕΚ για να πληροφορηθούν ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος εφαρμογής των αποφάσεων ανάκτησης της Επιτροπής όσον αφορά ορισμένα προβλήματα που προέκυψαν ή θα μπορούσαν να προκύψουν σχετικά με την απώλεια αξίας και την εξασφάλιση της συνέχειας των βασικών υπηρεσιών.
- (31) Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι με την εκκαθάριση και μόνο των δύο εταιρειών ούτε μεγιστοποιείται η αξία τους προς όφελος των πιστωτών τους ούτε εξασφαλίζεται η καλύτερη λύση για τους έλληνες καταναλωτές. Με μια τέτοια εκκαθάριση μπορεί επίσης να προκύψουν σοβαρά προβλήματα για το Δημόσιο, όπου θα αναφερθεί λεπτομερέστερα στη συνέχεια του παρόντος εγγράφου. Για τους λόγους αυτούς, η Ελλάδα κοινοποίησε στην Επιτροπή διαδικασία πώλησης ορισμένων περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών πριν από την εκκαθάριση των δύο αυτών εταιρειών.

## 3. ΤΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ

- (32) Το Ελληνικό Δημόσιο κοινοποίησε τρεις διαδικασίες πώλησης που προτίθεται να διοργανώσει για την εκποίηση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών, όπως περιγράφονται κατωτέρω βάσει συγκεκριμένων όρων και δεσμεύσεων.
- (33) Τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία θα εκποιηθούν σε τρεις δέσμες, οι οποίες για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης αναφέρονται ως «Pantheon» (N321/2008), η οποία αφορά ορισμένα υλικά και άυλα περιουσιακά στοιχεία σχετικά με το πτητικό έργο, «Ground Handling Newco» (N322/2008), η οποία αφορά την πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σχετικών με τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, και «MRO<sup>24</sup> Newco» (N323/2008), στο πλαίσιο της οποίας θα εκποιηθούν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία που αφορούν εγκαταστάσεις συντήρησης, επισκευών και μηχανολογικών υπηρεσιών.
- (34) Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι οι κοινοποιηθείσες διαδικασίες πώλησης δεν εγείρουν ερωτηματικά περί ενδεχόμενων κρατικών ενισχύσεων. Οι εν λόγω διαδικασίες, κατά την άποψη της Ελλάδας, δεν διαφέρουν από οιονδήποτε άλλο τύπο πώλησης περιουσιακών στοιχείων με όρους της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, των ιδιαίτερων περιστάσεων της συγκεκριμένης υπόθεσης και, αφετέρου, των ιδιαιτεροτήτων του τομέα των

---

<sup>24</sup> MRO – εργασίες συντήρησης και επισκευής (maintenance and repair operations).

αερομεταφορών, των κανονιστικών περιορισμών και της ελληνικής αγοράς με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά της χαρακτηριστικά.

(35) Κατά την υποβολή των εν λόγω κοινοποιήσεων, οι ελληνικές αρχές κάλεσαν την Επιτροπή να διαβεβαιώσει, για λόγους ασφάλειας δικαίου:

α) ότι οι διαδικασίες πώλησης που περιγράφονται στις κοινοποιήσεις δεν εμπεριέχουν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης προς τους αγοραστές των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων.

β) ότι οι διαδικασίες πώλησης δεν εμπεριέχουν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης υπέρ των προς πώληση οντοτήτων «Pantheon», «Olympic Ground Handling» ή «Olympic Maintenance» ή οιαδήποτε κοινών επιχειρήσεων οι οποίες ενδέχεται να συσταθούν ως αποτέλεσμα των διαδικασιών πώλησης που πρόκειται να εξετασθούν στην παρούσα απόφαση.

γ) ότι ούτε η «Pantheon», ούτε η «Ground Handling Newco» ούτε η «MRO Newco» ούτε άλλη οντότητα που ενδέχεται να συσταθεί ως αποτέλεσμα των διαδικασιών πώλησης που πρόκειται να εξετασθούν στην παρούσα απόφαση ούτε οι αγοραστές αυτών κληρονομούν μέσω των προτεινόμενων διαδικασιών πώλησης οιαδήποτε παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση την οποία η Ελληνική Δημοκρατία μπορεί να υποχρεωθεί να ανακτήσει από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, δυνάμει των αποφάσεων της Επιτροπής του 2002, 2005, 2006 ή του 2008.

(36) Κατά την άποψη της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Επιτροπή πρέπει να είναι σε θέση να δώσει τις διαβεβαιώσεις που της ζητήθηκαν, για τους ακόλουθους λόγους:

(α) όσον αφορά το αίτημα να διαβεβαιώσει ότι οι διαδικασίες πώλησης που περιγράφονται στις κοινοποιήσεις δεν εμπεριέχουν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης προς τους αγοραστές των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων, η διαδικασία πώλησης θα είναι ανοικτή και χωρίς διακρίσεις, σύμφωνα με τις αρχές που έχουν θεσπισθεί και εφαρμόζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έτσι ώστε η τιμή των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων στην οποία θα καταλήξει η διαδικασία πώλησης θα είναι η αγοραία τιμή.

(β) όσον αφορά τη δεύτερη διευκρίνιση που ζητήθηκε, οιαδήποτε μεταβίβαση/πώληση/εισφορά (π.χ. περιουσιακών στοιχείων, υπηρεσιών κ.λπ.) είτε από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές είτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες προς τις νέες οντότητες θα πραγματοποιηθεί άνευ όρων και με όρους της αγοράς.

(γ) όσον αφορά την ενδεχόμενη μεταβίβαση της ευθύνης για προηγούμενες κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν είτε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές είτε στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες μαζί με τα εκποιούμενα περιουσιακά στοιχεία στα νέα νομικά πρόσωπα ή τους αγοραστές τους, οι ελληνικές αρχές έχουν τη

βεβαιότητα ότι μπορούν να αποδείξουν πως δεν θα υπάρξει παράκαμψη καμίας υποχρέωσης ανάκτησης κρατικής ενίσχυσης από την Ελληνική Δημοκρατία.

#### **4. ΠΩΛΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ «PANTHEON» (N 321/2008)**

- (37) Η Ελλάδα αναφέρει ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν μπορούν να επωφεληθούν από τις έκτακτες διατάξεις που προβλέπει το ελληνικό πτωχευτικό δίκαιο<sup>25</sup>, σύμφωνα με τις οποίες επιτρέπεται η συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του οφειλέτη, διότι οι εν λόγω γενικές διατάξεις δεν είναι συμβατές με το περισσότερο συγκεκριμένο κοινοτικό ρυθμιστικό καθεστώς που ισχύει για τους αερομεταφορείς. Συγκεκριμένα, το άρθρο 12 του κανονισμού 2407/92<sup>26</sup> δεν θα επέτρεπε στις Ολυμπιακές Αερογραμμές να διατηρήσουν την άδεια εκμετάλλευσής τους ευθύς μόλις η εταιρεία υπέβαλλε αίτηση για κήρυξη σε πτώχευση, δηλ. η συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης θα ήταν παράνομη σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.
- (38) Κατά την άποψη της Ελλάδας, δύο τουλάχιστον κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα έχαναν την αξία τους σε περίπτωση που τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία περιλαμβάνονταν στην πτωχευτική περιουσία, αντί να εκποιηθούν προ της εκκαθάρισης.
- (39) Ως εκ τούτου, προκειμένου να εξασφαλισθεί η διάθεση του μέγιστου ποσού κεφαλαίων στους πιστωτές των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Ελλάδα προγραμματίζει τη μεταβίβαση, σε εύλογη αγοραία αξία, ορισμένων περιουσιακών στοιχείων, των οποίων η αξία θα μειωνόταν σε περίπτωση κήρυξης πτώχευσης από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, σε μια οντότητα με την επωνυμία «Pantheon» πριν από την κήρυξη της πτώχευσης με σκοπό την άμεση πώλησή τους στο πλαίσιο διαδικασίας διατήρησης / μεγιστοποίησης της αξίας τους.

##### **4.1. Τα περιουσιακά στοιχεία προς ομαδοποίηση**

- (40) Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές διατηρούν επί του παρόντος το δικαίωμα χρήσης ιστορικών χρονοθυρίδων (slots) τόσο κατά τη θερινή όσο και κατά τη είναι έρημοι περίοδο σε αρκετούς συντονισμένες αερολιμένες, όπως το London Heathrow Airport (LHR), το John F. Kennedy International Airport

---

<sup>25</sup> Ο νόμος 3588/2007 προβλέπει σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις την προσωρινή συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας που ασκούσε ο οφειλέτης είτε από τον ίδιο είτε από τον σύνδικο πτώχευσης. Ωστόσο, σε αντίθεση με την προηγούμενη νομοθεσία περί ειδικής εκκαθάρισης (νόμος 1892/90, άρθρο 46 κ.ε.), ο νόμος 3588/2007 είναι περιοριστικός ως προς την προσωρινή συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας μιας επιχείρησης σε περίπτωση εκκαθάρισης και επιτρέπει τέτοιες δραστηριότητες από τους οφειλέτες και/ή τους συνδίκους αυτών μόνον εφόσον συντρέχει ένα περιορισμένο και συγκεκριμένο σύνολο εξαιρετικών περιστάσεων (βλ. άρθρο 78 παράγραφος 1 του νόμου).

<sup>26</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1).

(JFK), το Malpensa International Airport (MXP) και το Frankfurt am Main International Airport (FRA). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, σε περίπτωση ανάκλησης της άδειας εκμετάλλευσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών ως αποτέλεσμα της διαδικασίας εκκαθάρισης, οι χρονοθυρίδες επιστρέφονται στους συντονιστές χρονοθυρίδων των συγκεκριμένων αεροδρομίων χωρίς κανένα οικονομικό όφελος για την πτωχευτική περιουσία των Ολυμπιακών Αερογραμμών και, κατ' επέκταση, για τους πιστωτές τους.

- (41) Για να διατηρηθεί η αξία των εν λόγω χρονοθυρίδων, οι ελληνικές αρχές θεωρούν αναγκαία τη μεταβίβασή τους σε θυγατρικό αερομεταφορέα των Ολυμπιακών Αερογραμμών πριν αυτές κηρύξουν πτώχευση. Κατά τον τρόπο αυτόν, οι χρονοθυρίδες θα μεταβιβασθούν σε εύλογη αγοραία αξία στην Pantheon, μια εταιρεία “κέλυφος” μόνο περιουσιακών στοιχείων (assets only). Κατά την άποψη της Ελλάδας, μια τέτοια αποτίμηση είναι δυνατή στους συντονισμένους αερολιμένες στους οποίους έχουν αναπτυχθεί ή πρόκειται να αναπτυχθούν δευτερεύουσες αγορές χρονοθυρίδων. Επιπλέον, η Ελλάδα θεωρεί ότι η μεταβίβαση υπ' αυτούς τους όρους, η οποία κατ' ανάγκη θα έπρεπε να περιλαμβάνει χρηματική αποζημίωση στις Ολυμπιακές Αερογραμμές, είναι σύμφωνη με τις πρόσφατες δηλώσεις της Επιτροπής σχετικά με την ισχύ της ανταλλαγής χρονοθυρίδων μεταξύ αερομεταφορέων η οποία συνοδεύεται με χρηματική αποζημίωση<sup>27</sup>.
- (42) Το δικαίωμα χρήσης των χρονοθυρίδων συνδέεται με το σήμα της Ολυμπιακής. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το σήμα ανήκει όντως στις Ολυμπιακές Αερογραμμές και έχει καταχωρηθεί κυρίως για χρήση στις υπηρεσίες αεροπλοΐας. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές έχουν καταθέσει το σήμα αυτό στο Γραφείο Εναρμόνισης της Εσωτερικής Αγοράς (εμπορικά σήματα, σχέδια και υποδείγματα) του Alicante.
- (43) Το δικαίωμα χρήσης της εμπορικής ονομασίας αποτελεί περιουσιακό στοιχείο που ανήκει στις Ολυμπιακές Αερογραμμές<sup>28</sup>. Κατά την άποψη της Ελλάδας, η πώληση του σήματος στο πλαίσιο της εκκαθάρισης δεν θα συνέβαλλε στην αύξηση της αξίας ή θα ήταν ζημιογόνος<sup>29</sup>. Για τον λόγο αυτό, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η αξία του εν λόγω περιουσιακού στοιχείου, οι ελληνικές αρχές επιθυμούν η αξία χρήσης του σήματος να αποτιμηθεί προ της

---

<sup>27</sup> Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, όπως έχει τροποποιηθεί, COM (2008) 227.

<sup>28</sup> Η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει στο παρελθόν ότι μια εμπορική ονομασία αποτελεί αποτιμήσιμο περιουσιακό στοιχείο. Βλ. απόφαση C(2002) 2980 της Επιτροπής της 2ας Αυγούστου 2002 σχετικά με διάφορα μέτρα και σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Ισπανία υπέρ του κέντρου αναψυχής “Terra Mítica S.A.”, Benidorm (Alicante), EE L 91 της 08.04.2003, σ. 23, στην παράγραφο 16 στοιχείο β) σχετικά με «την αξία των στοιχείων του ενεργητικού, ιδίως των γηπέδων και της επωνυμίας “Terra Mítica”».

<sup>29</sup> Οι ελληνικές αρχές αναφέρουν το παράδειγμα του εμπορικού σήματος «Pan-Am» που πουλήθηκε το 1993 μέσω της αμερικανικής πτωχευτικής διαδικασίας έναντι 1,3 εκατ. δολαρίων.

εκκαθάρισης και στη συνέχεια να περιληφθεί στο σύνολο των περιουσιακών στοιχείων της Pantheon που θα πωληθούν σε ιδιώτη αγοραστή.

- (44) Κατά την άποψη της Ελλάδας, τόσο οι πιστωτές των Ολυμπιακών Αερογραμμών όσο και οι έλληνες καταναλωτές έχουν να ωφεληθούν περισσότερο από την πώληση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που θα έχουν ομαδοποιηθεί, έναντι της πώλησης κάθε περιουσιακού στοιχείου χωριστά στο πλαίσιο της διαδικασίας εκκαθάρισης. Αυτό θα συνέβαλλε εξάλλου στην ανάκτηση προηγούμενης χορηγηθείσας ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης δεδομένου ότι θα μεγιστοποιούταν το προς ανάκτηση ποσό από τα έσοδα της πώλησης.
- (45) Η ομαδοποίηση αυτή θα αποβεί σε όφελος των πιστωτών δεδομένου ότι τα έσοδα από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα μεγιστοποιηθούν. Κατά την άποψη της Ελληνικής Δημοκρατίας, οι έλληνες καταναλωτές θα ωφεληθούν δεδομένου ότι η ιδιωτικοποίηση θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περισσότερων του ενός αερομεταφορέων με έδρα στην Ελλάδα (Pantheon και Aegean Airlines). Κατά την άποψη της ελληνικής κυβέρνησης, σε περίπτωση εκκαθάρισης δεν είναι πιθανό να υπάρξει δεύτερος αερομεταφορέας με έδρα στην Ελλάδα.

#### **4.2. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης**

- (46) Η πώληση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας περί ιδιωτικοποιήσεων.
- (47) Στην Ελλάδα, η ιδιωτικοποίηση δημοσίων επιχειρήσεων ρυθμίζεται με τον νόμο 3049/2002. Στο άρθρο 1 του νόμου 2414/1996 γίνεται ρητή αναφορά στις δημόσιες επιχειρήσεις, τις οποίες αφορά ο νόμος 3049/2002, ο οποίος διέπει και τις θυγατρικές δημοσίων επιχειρήσεων σύμφωνα με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (επιτροπή για τις ιδιωτικοποιήσεις).
- (48) Η Διυπουργική Επιτροπή Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (εφεξής «Διυπουργική Επιτροπή») συστάθηκε με τον νόμο 3049/2002. Η Διυπουργική Επιτροπή αποφασίζει σχετικά με το είδος, το πεδίο και τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, καθώς και για τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών.
- (49) Η ελληνική νομοθεσία ορίζει την «ιδιωτικοποίηση» ως εφάπαξ ή σταδιακή έξοδο των επιχειρήσεων και περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στο Δημόσιο από τον έλεγχο του Δημοσίου<sup>30</sup>. Η μεταβίβαση του ελέγχου θεωρείται ότι περιλαμβάνει τη μεταβίβαση κατά οιοδήποτε τρόπο των μετοχών και των ψήφων της πλειοψηφικής συμμετοχής ή του δικαιώματος διορισμού της πλειονότητας των μελών του διοικητικού συμβουλίου ή της

---

<sup>30</sup> «Έλεγχος» είναι η κατοχή πλειοψηφικής συμμετοχής ή του δικαιώματος διορισμού της πλειονότητας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ή του δικαιώματος διορισμού της διεύθυνσης σε κρατικές επιχειρήσεις.

διοίκησης ή τη μεταβίβαση του δικαιώματος διοίκησης της οντότητας. Επομένως, οι νέοι ιδιοκτήτες των οντοτήτων που θα ιδιωτικοποιηθούν δεν θα ανήκουν ούτε θα ελέγχονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

- (50) Η κοινοποιηθείσα διαδικασία πώλησης διαρθρώνεται σε τέσσερις φάσεις/στάδια:
- (α) προπαρασκευαστική περίοδος (προ της επένδυσης),
  - (β) διαδικασία επιλογής του ιδιώτη αγοραστή,
  - (γ) από κοινού απόκτηση της Pantheon,
  - (δ) μεταβατική περίοδος, και
  - (ε) άσκηση δικαιώματος πώλησης ή αγοράς, και στη συνέχεια εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών.
- (51) Βάσει θετικής απόφασης που θα εκδώσει η Επιτροπή για την κοινοποιηθείσα πώληση έως τον Σεπτέμβριο του 2008, οι ελληνικές αρχές αναμένουν ότι η διαδικασία της πώλησης θα ολοκληρωθεί πριν από τον Μάιο του 2009 και ότι στη συνέχεια οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα τεθούν υπό εκκαθάριση. Σε κάθε περίπτωση, οι ελληνικές αρχές δεσμεύτηκαν ότι στις 31 Δεκεμβρίου 2009 θα καθοριστεί οριστική και τελική προθεσμία για την εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες.

#### *4.2.1. Προπαρασκευαστική περίοδος*

- (52) Κατά την προπαρασκευαστική περίοδο, η Pantheon προβλέπεται να προβεί σε ένα συγκεκριμένο αριθμό ενεργειών. Πρώτον, η Pantheon (κρατική οντότητα με κεφαλαιοποίηση σύμφωνη με τους ισχύοντες κοινοτικούς και ελληνικούς κανονισμούς για την αεροπορία<sup>31</sup>) θα ζητήσει από την ΕΥΠΑ την έκδοση αρχικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα<sup>32</sup> (AOC) για ένα μόνο αεροσκάφος με σκοπό να λάβει το αναγκαίο πιστοποιητικό αερομεταφορέα πριν το τέλος του 2008 σύμφωνα με τον κανονισμό 2407/92<sup>33</sup> και με τους ισχύοντες εθνικούς κανονισμούς<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 7 του κανονισμού 2407/92.

<sup>32</sup> Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC): έγγραφο που χορηγείται σε επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών το οποίο επιβεβαιώνει ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία αεροσκαφών για τις αεροπορικές δραστηριότητες που διευκρινίζονται στο πιστοποιητικό

<sup>33</sup> Βλ. άρθρο 9 του κανονισμού 2407/92.

<sup>34</sup> Συγκεκριμένα, το προεδρικό διάταγμα 173/2007 για την έγκριση των διατάξεων του πρώτου μέρους του κανόνα JAR-OPS 1 (Κοινές Απαιτήσεις Αεροπορίας - Πρότυπα Πτητικής Λειτουργίας) για τις εμπορικές αερομεταφορές με αεροπλάνα του JAA. Οι Κοινές Απαιτήσεις Αεροπορίας (JAR) είναι έγγραφα κανονιστικής καθοδήγησης που εξέδωσε ο Σύνδεσμος

- (53) Προκειμένου να συμμορφωθεί με τα κριτήρια που προβλέπουν οι ελληνικοί και κοινοτικοί κανονισμοί, η Pantheon έχει αρχίσει τις προπαρασκευαστικές εργασίες με εντατικούς ρυθμούς. Στο πλαίσιο της αρχικής φάσης του σχεδίου της Pantheon προβλέπεται αρχικά η μίσθωση ενός ελαφρού αεροσκάφους<sup>35</sup>. Η διαδικασία πρόσληψης προσωπικού για το εν λόγω αεροσκάφος, η οποία αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση του αρχικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα, θα αρχίσει το καλοκαίρι του 2008. Σε αυτή την αρχική φάση, η επιχείρηση προτίθεται να προσλάβει μόνο το προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης και το ιπτάμενο προσωπικό που απαιτείται από τους ισχύοντες κανονισμούς (JAR OPS 1) για το συγκεκριμένο ελαφρύ αεροσκάφος. Αναμένεται ότι εντός τριών μηνών περίπου από την υποβολή της αίτησης έκδοσης του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, η ΕΥΠΑ θα χορηγήσει στην Pantheon το αρχικό πιστοποιητικό αερομεταφορέα.
- (54) Η Pantheon θα υποβάλει συγχρόνως αίτηση στην ΕΥΠΑ για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης. Για τον λόγο αυτό, έχει ήδη αρχίσει να πράττει τα αναγκαία προκειμένου να πληροί τις απαιτήσεις αδειοδότησης που προβλέπονται από τον κανονισμό 2407/02<sup>36</sup> και από τους εθνικούς κανονισμούς.

#### 4.2.2. Διαδικασία επιλογής των ιδιωτών αγοραστών

- (55) Ως πρώτο βήμα πρόκειται να διοργανωθεί μια άνευ όρων και χωρίς διακρίσεις διαδικασία πώλησης με απολύτως ανοικτό χαρακτήρα. Η διαδικασία πώλησης θα έχει τη μορφή ανοικτού διαγωνισμού που θα διοργανωθεί από ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα για λογαριασμό του Δημοσίου. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα προβλέπουν τη δέσμευση του ιδιώτη αγοραστή να αγοράσει τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία μέσω της αγοράς μετοχών της Pantheon (στην οποία θα μεταβιβασθούν τα περιουσιακά στοιχεία σε τιμές της αγοράς). Η αγοραία τιμή των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων θα καθοριστεί από ανεξάρτητους συμβούλους-εκτιμητές οι οποίοι θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν. Οι εμπειρογνώμονες αυτοί θα ανήκουν σε μία ή περισσότερες ανεξάρτητες εταιρείες συμβούλων και θα διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα των αερομεταφορών ώστε να είναι σε θέση να προβούν σε ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη αποτίμηση των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων. Η αποτίμηση αυτή θα πραγματοποιηθεί υπό την εποπτεία της επενδυτικής τράπεζας η οποία θα επιβλέπει και τη

---

Αεροπορικών Αρχών (JAA), συνδεδεμένος οργανισμός της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας ο οποίος εκπροσωπεί τις ρυθμιστικές αρχές της πολιτικής αεροπορίας αρκετών ευρωπαϊκών κρατών που συμφώνησαν να συνεργαστούν για την ανάπτυξη και την εφαρμογή κοινών ρυθμιστικών προτύπων και διαδικασιών ασφαλείας. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ ανήκουν στον JAA.

<sup>35</sup> Η Pantheon προβλέπει τη μίσθωση ενός ελαφρού αεροσκάφους κατά την προπαρασκευαστική περίοδο.

<sup>36</sup> Άρθρα 4-6 του κανονισμού 2407/92

διαδικασία πώλησης, καθώς και υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης.

- (56) Μέσω σύμβασης που θα συνάψει με την Ελληνική Δημοκρατία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές η οποία θα αφορά ολόκληρη τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρούσα απόφαση, ο ιδιώτης αγοραστής θα αποκτήσει το 49% της Pantheon, μαζί με σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας, τα οποία θα μπορούν να ασκηθούν αμέσως, και με δικαίωμα αγοράς (call option) του υπόλοιπου 51% των μετοχών, το οποίο θα πρέπει να ασκηθεί λίγο μετά την αγορά. Το δικαίωμα αγοράς θα πρέπει να ασκηθεί ευθύς μόλις μεταβιβαστεί και το τελευταίο περιουσιακό στοιχείο από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Pantheon (σε τιμή της αγοράς), και εφόσον έχει λάβει, ή πρόκειται να λάβει, όλες τις αναγκαίες επεκτάσεις των πιστοποιητικών αερομεταφορέα και έχει ολοκληρώσει όλες τις άλλες διαδικασίες που προβλέπει η νομοθεσία, και σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009.
- (57) Τα τεύχη της δημοπράτησης θα περιλαμβάνουν διεξοδικά τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβαστούν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Pantheon σε τιμή της αγοράς.
- (58) Στους όρους της πώλησης θα προβλέπεται επίσης το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο για την Pantheon (το οποίο ο ιδιώτης αγοραστής θα έχει την ευχέρεια να προσαρμόσει). Θα προβλέπεται επίσης ότι θα έχει ήδη ληφθεί η έγκριση της Επιτροπής βάσει των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων· στους όρους της πώλησης θα προσδιορίζονται επίσης τα είδη των δραστηριοτήτων που θα δύναται να πραγματοποιεί η Pantheon κατά τη μεταβατική περίοδο, καθώς και το χρονοδιάγραμμα για τα σημαντικότερα γεγονότα ή ενέργειες. Στους όρους της πώλησης θα καθίσταται σαφής η δέσμευση των ελληνικών αρχών ότι τόσο η Pantheon όσο και η πλήρως ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που θα προέλθει από την διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα διαθέτουν μεταφορική ικανότητα κατά το πέρας της κοινοποιηθείσας διαδικασίας που δεν θα υπερβαίνει το 65% της μεταφορικής ικανότητας των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά την ημερομηνία της κοινοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό, η μεταφορική ικανότητα ενός αερομεταφορέα μετράται βάσει των διαθέσιμων θέσεων ανά χιλιόμετρο<sup>37</sup> (εφεξής ASK ή ΔΘΧ).
- (59) Ωστόσο, στους όρους πώλησης δεν θα προβλέπονται εμπορικοί περιορισμοί ή όροι όσον αφορά τη λειτουργία της εταιρείας, το προσωπικό της ή τον τρόπο χρήσης των περιουσιακών στοιχείων στο μέλλον. Θα τεθεί ένας και μόνον όρος, ο οποίος θα αφορά τα 28 δρομολόγια που εκτελούν σήμερα οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας («PSO»). Ως προϋπόθεση για την πώληση, θα ζητηθεί από την Pantheon να συμμετάσχει στους προσεχείς διαγωνισμούς για τα δρομολόγια

---

<sup>37</sup> ASK-ΔΘΧ (διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο) είναι το πρότυπο που χρησιμοποιείται στον κλάδο για τη μέτρηση της ικανότητας μεταφοράς επιβατών των αεροπορικών εταιρειών. Οι ASK αποτελούν το γινόμενο των διαθέσιμων θέσεων επί την απόσταση της πτήσης.



PSO στην Ελλάδα των οποίων η τρέχουσα σύμβαση πρόκειται να λήξει τον Απρίλιο του 2009 (23 δρομολόγια) και για εκείνα που πρόκειται να δημοπρατηθούν αργότερα (5 περαιτέρω δρομολόγια). Σε περίπτωση που η Pantheon κερδίσει τον διαγωνισμό για τα δρομολόγια PSO, η Ελληνική Δημοκρατία θα θέσει ως περιορισμό στη νέα αεροπορική εταιρεία την υποχρέωση εκτέλεσης των εν λόγω δρομολογίων για περίοδο τριών ετών (σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού) ώστε να εξασφαλισθεί η αδιάλειπτη παροχή αυτής της σημαντικής υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος. Μετά τη λήξη της τριετούς σύμβασης, η Pantheon δεν θα έχει πλέον την υποχρέωση να συμμετάσχει σε μελλοντικές διαδικασίες διαγωνισμών.

- (60) Η επιλογή του επικρατέστερου υποψηφίου θα γίνει με βάση την υψηλότερη οικονομική προσφορά, εφόσον είναι σύμφωνη με τους όρους συμμετοχής στη διαδικασία πώλησης.
- (61) Για την παρακολούθηση της διαδικασίας πώλησης, η Ελληνική Δημοκρατία ανέλαβε να διορίσει επίτροπο που εγκρίνει η Επιτροπή και αμείβεται από το Ελληνικό Δημόσιο (βλ. τμήμα 7 κατωτέρω). Μόλις ο επίτροπος αναλάβει τα καθήκοντά του, οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι-εκτιμητές, σε συνεργασία με την ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα που επιβλέπει τη διαδικασία πώλησης, θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Pantheon και θα εκπονήσουν έκθεση με τα πορίσματά τους.

#### 4.2.3. Σύσταση της κοινής επιχείρησης

- (62) Κατά τη σύσταση της κοινής επιχείρησης, ο ιδιώτης αγοραστής θα εισφέρει ρευστά στην Pantheon σύμφωνα με την επικρατήσασα προσφορά του. Μολονότι ο αγοραστής θα διαθέτει μειοψηφική συμμετοχή 49%, θα διαθέτει ωστόσο σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Συγχρόνως δε, ο αγοραστής θα διαθέτει το δικαίωμα αγοράς του υπόλοιπου 51% των μετοχών της Pantheon.
- (63) Στο διάστημα αυτό, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα αποκτήσουν επίσης το 51% των μετοχών της Pantheon με δικαίωμα πώλησης (put option) το οποίο θα πρέπει να ασκήσουν έως τις 30 Απριλίου 2009. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα αγοράσουν το μερίδιο αυτό μέσω εισφοράς ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σε είδος, και συγκεκριμένα με τη μεταβίβαση σε τιμές της αγοράς (βλ. ανωτέρω) στην Pantheon ορισμένων περιουσιακών στοιχείων που περιλαμβάνονταν στη διαδικασία πώλησης. Όλες αυτές οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων θα θεωρηθούν μεταβιβάσεις εντός του ίδιου ομίλου, δεδομένου ότι κατά τη στιγμή της μεταβίβασης η Pantheon θα είναι ακόμη πλήρως ή κατά πλειοψηφία θυγατρική των Ολυμπιακών Αερογραμμών.
- (64) Η αναλογία της συμμετοχής μεταξύ της αρχικής (μειοψηφικής) εισφοράς ρευστών του ιδιώτη αγοραστή και της εισφοράς σε είδος των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα επαληθευτεί από ανεξάρτητο εκτιμητή.
- (65) Μολονότι από νομικής άποψης η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων θα πραγματοποιηθεί ταυτοχρόνως με την εισφορά ρευστών του ιδιώτη επενδυτή,

στην πραγματικότητα (όπως εξηγείται λεπτομερέστερα κατωτέρω) τόσο οι εισφορές ρευστών του ιδιώτη επενδυτή όσο και οι μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών Αερογραμμών είναι δυνατόν, για πρακτικούς λόγους, να πραγματοποιηθούν κατά στάδια. Ωστόσο, θα διατηρείται η ιδιοκτησιακή αναλογία του 49%–51% μεταξύ του ιδιώτη επενδυτή και των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

- (66) Όσον αφορά ειδικότερα τη μεταβίβαση των χρονοθυρίδων, πρέπει να τηρείται μια σειρά διεθνών και κοινοτικών κανόνων σχετικά με την κατανομή και την χρήση των χρονοθυρίδων, και ιδιαίτερα τον κανόνα της απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης («use-it-or-lose-it»)<sup>38</sup>. Σύμφωνα με τον κανόνα αυτό, ευθύς μόλις οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μεταβιβάσουν τις χρονοθυρίδες στην Pantheon, η Pantheon θα είναι υποχρεωμένη να καλύψει τον στόχο της χρήσης του 80% για κάθε συντονισμένο αερολιμένα για τον οποίον ισχύουν οι χρονοθυρίδες με καθεστώς ιστορικών δικαιωμάτων. Σε περίπτωση που η Pantheon δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσει τις χρονοθυρίδες αυτές με το δικό της αεροσκάφος λόγω της περιορισμένης μεταφορικής ικανότητας που θα διαθέτει κατά τη μεταβατική περίοδο, έχει τη δυνατότητα να εξασφαλίσει τη διαρκή χρήση αυτών των χρονοθυρίδων μέσω πλήρων μισθώσεων («wet leases») σε τιμές της αγοράς.

#### 4.2.4. Μεταβατική περίοδος (υπάρχει ιδιώτης αγοραστής)

- (67) Κατά την περίοδο αυτή, η οποία έπεται της εξαγοράς από τον ιδιώτη μειοψηφικού μεριδίου στην Pantheon και πρόκειται για την ελάχιστη περίοδο που απαιτείται για τη διεκπεραίωση κανονιστικών θεμάτων, θα πραγματοποιηθούν ορισμένες ενέργειες κανονιστικής και προπαρασκευαστικής φύσεως, συμπεριλαμβανομένων των προετοιμασιών για την απόκτηση πιστοποιητικού αερομεταφορέα και για τις επεκτάσεις των αδειών εκμετάλλευσης, καθώς και για άλλες κανονιστικές ρυθμίσεις. Η εταιρεία θα αρχίσει την πρόσληψη προσωπικού από την ελεύθερη αγορά, τη διαπραγμάτευση συμβάσεων στήριξης με τους προμηθευτές, και η Pantheon θα εκτελεί περιορισμένο αριθμό δρομολογίων.
- (68) Ο περιορισμένος αυτός αριθμός δρομολογίων τα οποία θα εκτελεί η Pantheon κατά τη μεταβατική περίοδο θα συνίσταται σε 23 δρομολόγια PSO που θα αναλάβει υπεργολαβικά από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, καθώς και σε δρομολόγια που θα πρέπει να πραγματοποιούνται για λόγους διατήρησης των χρονοθυρίδων. Είναι πιθανόν τα δρομολόγια αυτά να πραγματοποιούνται μέσω πλήρων μισθώσεων («wet leases») από την αγορά, συμπεριλαμβανομένων δυνητικών και των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

---

<sup>38</sup> Σύμφωνα με τον κανόνα της απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης, ο αερομεταφορέας οφείλει να αποδείξει στον συντονιστή των χρονοθυρίδων ότι χρησιμοποίησε τις χρονοθυρίδες που του αναλογούν για το 80% τουλάχιστον της περιόδου προγραμματισμού δρομολογίων για τις εν λόγω χρονοθυρίδες. Ο κανόνας αυτός αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 και στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 95/93 καθώς και στο τμήμα 6.10.7 των κατευθυντήριων γραμμών της IATA. Στην πράξη, ο κανόνας αυτός αρχίζει να υπολογίζεται στις 31 Αυγούστου κάθε χρόνο για τη χειμερινή περίοδο και στις 31 Ιανουαρίου για την καλοκαιρινή περίοδο.

- (69) Οι ελληνικές αρχές υπογραμμίζουν ότι κατά τη μεταβατική περίοδο η Pantheon θα παραμείνει κατ' ουσία «εταιρεία μόνο περιουσιακών στοιχείων (asset only)» και θα αρχίσει να λειτουργεί μόνο στο βαθμό που χρειάζεται για να πραγματοποιήσει τις αναγκαίες προετοιμασίες ώστε να τεθεί σε πλήρη λειτουργία μετά την εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Οι προετοιμασίες αυτές είναι χρονοβόρες εξαιτίας των κανονιστικών ιδιαιτεροτήτων στον τομέα των αερομεταφορών.
- (70) Η Pantheon σταδιακά θα αποκτήσει από την αγορά και άλλα περιουσιακά στοιχεία που θεωρούνται αναγκαία στο πλαίσιο του επιχειρηματικού της σχεδίου, τα οποία θα της επιτρέψουν να είναι σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα την επομένη της εκκαθάρισης των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Σε περίπτωση που ο ιδιώτης αγοραστής αποφασίσει να αγοράσει επιπλέον περιουσιακά στοιχεία των Ολυμπιακών Αερογραμμών πριν από την εκκαθάριση, αυτό θα συμβεί σε τιμές της αγοράς (κατόπιν ανεξάρτητης αποτίμησης). Ακόμη και σε αυτή την περίπτωση, η Ελλάδα θα εξασφαλίσει ότι τόσο η Pantheon όσο και η πλήρως ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που θα προέλθει από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα λειτουργούν σε επίπεδο που δεν υπερβαίνει το 65% του δυναμικού ASK των Ολυμπιακών Αερογραμμών, όπως προβλέπεται στη δέσμευση των ελληνικών αρχών (βλ. παράγραφο 58 ανωτέρω).
- (71) Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου η Pantheon θα αλλάξει επίσης την εμπορική της ονομασία, καθώς θα της έχει ήδη μεταβιβαστεί η άδεια ή το δικαίωμα χρήσης της εμπορικής ονομασίας και του εμπορικού σήματος της «Ολυμπιακής» σε τιμές της αγοράς.

*4.2.5. Άσκηση του δικαιώματος αγοράς από τον ιδιώτη αγοραστή και εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών*

- (72) Μόλις ολοκληρωθούν όλες οι αναγκαίες ενέργειες της μεταβατικής περιόδου, και σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009, ο ιδιώτης αγοραστής (ο οποίος θα κατέχει ήδη το 49% της Pantheon) θα ασκήσει το δικαίωμά του για αγορά του υπόλοιπου 51% των μετοχών της Pantheon που ανήκουν στις Ολυμπιακές Αερογραμμές αποκτώντας έτσι ολόκληρο το μερίδιό τους. Εναλλακτικά, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα ασκήσουν το δικαίωμά τους για πώληση του υπόλοιπου 51% της Pantheon με σκοπό την ολοκλήρωση της μεταβίβασης στον ιδιώτη αγοραστή ολόκληρου του μεριδίου που κατέχουν στην Pantheon. Και στις δύο περιπτώσεις, ο αγοραστής θα καταστεί τότε μοναδικός μέτοχος της Pantheon.
- (73) Μετά την άσκηση του δικαιώματος αγοράς ή πώλησης αντιστοίχως, θα ακολουθήσει η εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα παύσουν να αποτελούν αερομεταφορέα και τα εναπομείναντα περιουσιακά στοιχεία τους θα εκποιηθούν από τον σύνδικο της πτώχευσης μέσω της διαδικασίας εκκαθάρισης. Η Ελλάδα θα εγγράψει στον πίνακα των απαιτήσεων τις υποχρεώσεις της σχετικά με την επιστροφή της ενίσχυσης η οποία κρίθηκε από την Επιτροπή παράνομη και ασυμβίβαστη.

- (74) Μόλις τεθούν υπό εκκαθάριση οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, όλοι οι απασχολούμενοι στην εταιρεία θα απολυθούν. Δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο ορισμένοι από τους πρώην εργαζομένους στις Ολυμπιακές Αερογραμμές να προσληφθούν στην Pantheon με νέες συμβάσεις απασχόλησης, όμως επ' αυτού δεν έχει κανένα έλεγχο το Ελληνικό Δημόσιο. Σε περίπτωση που η Pantheon επιλέξει να προσλάβει πρώην εργαζομένους των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η πρόσληψή τους θα γίνει αφού οι Ολυμπιακές Αερογραμμές τεθούν υπό εκκαθάριση, αν και η διαδικασία επιλογής τους μπορεί να πραγματοποιηθεί ενωρίτερα<sup>39</sup>.
- (75) Όσον αφορά τα δρομολόγια PSO που θα είναι υποχρεωμένη να εκτελεί η νέα οντότητα, το 2009 η ΕΥΠΑ θα προκηρύξει ανοικτούς διαγωνισμούς για τη σύναψη νέων συμβάσεων. Οι περισσότερες από τις τρέχουσες συμβάσεις (23 δρομολόγια) πρόκειται να εκπνεύσουν τον Απρίλιο του 2009, ενώ για οι υπόλοιπες (5 δρομολόγια) θα δημοπρατηθούν αργότερα μέσα στο 2009. Οι νέες συμβάσεις θα έχουν τριετή διάρκεια. Η Pantheon θα λάβει μέρος σε όλες τις διαδικασίες των διαγωνισμών για τα δρομολόγια PSO που εκτελούν επί του παρόντος οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.
- (76) Η Ελληνική Δημοκρατία θα θέσει σε εφαρμογή σειρά κοινωνικών μέτρων για τους εργαζομένους που θα απολυθούν όταν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές τεθούν υπό εκκαθάριση. Τα μέτρα αυτά δεν θα αποτελούν μέρος της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης ούτε θα προβλέπονται στη σύμβαση που πρόκειται να συναφθεί με τον (τους) ιδιώτη (-ες) αγοραστή (-ές) της Pantheon και δεν θα έχουν καμία απολύτως σχέση με την Pantheon. Τα μέτρα αυτά θα αφορούν αποκλειστικά τους εργαζομένους που θα απολυθούν μετά την παύση των δραστηριοτήτων των Ολυμπιακών Αερογραμμών και δεν θα προσφέρουν επομένως άμεσο ή έμμεσο πλεονέκτημα σε κάποια επιχείρηση ούτε θα έχουν αντίκτυπο στην αγορά.

## **5. ΠΩΛΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ GROUND HANDLING NEWCO (N 321/2008)**

- (77) Κατά την άποψη της Ελλάδας, η απλή εκκαθάριση των περιουσιακών στοιχείων επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες ούτε θα μεγιστοποιούσε την αξία τους προς όφελος των πιστωτών (συμπεριλαμβανομένου του Δημοσίου) ούτε θα προσέφερε την καλύτερη λύση για τους έλληνες καταναλωτές και τον ανταγωνισμό. Η εξαφάνιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες χωρίς να υπάρχει επαρκής πρόνοια για τη συνέχιση της υπηρεσίας θα είχε σοβαρές αρνητικές συνέπειες στην αγορά.

---

<sup>39</sup> Ομοίως, η εκπαίδευση τουλάχιστον ενός μέρους του ιπτάμενου προσωπικού (των πιλότων και των αεροσυνοδών) μπορεί να αρχίσει ακόμα και πριν τεθούν σε εκκαθάριση οι Ολυμπιακές Αερογραμμές. Ο ιδιώτης αγοραστής θα έχει τον έλεγχο αυτών των αποφάσεων και δεν θα υπόκειται σε εμπορικούς περιορισμούς όσον αφορά τη διακριτική του ευχέρεια μέσω των όρων της πώλησης κ.λπ.

- (78) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες δεν μπορεί να ευεργετηθεί από τις διατάξεις του νέου ελληνικού πτωχευτικού κώδικα διότι, δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του προεδρικού διατάγματος 285/98, η άδεια παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες θα ανακληθεί λίγο μετά την υποβολή της αίτησης για κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευση, ενέργεια που θα καταστήσει παράνομη τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της.
- (79) Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του προεδρικού διατάγματος 285/98, ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης κηρύσσεται έκπτωτος σε περίπτωση που κηρυχθεί σε πτώχευση. Η έκπτωση του φορέα γίνεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόπιν έκθεσης που υποβάλλει η ΕΥΠΙΑ<sup>40</sup>.

## 5.1. Τα περιουσιακά στοιχεία προς ομαδοποίηση

### 5.1.1. Μονοπωλιακές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες

- (80) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 εδάφιο 2 του νόμου 3560/1956, η Ελληνική Δημοκρατία χορήγησε το αποκλειστικό δικαίωμα (χωρίς επιδότηση) και επέβαλε την υποχρέωση στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες (η οποία ονομαζόταν τότε «Ολυμπιακή Αεροπορία») να προσφέρει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε αεροπορικές εταιρείες τρίτων σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες, ασχέτως όγκου επιβατών και φορτίων. Οι αερομεταφορείς που δεν επιθυμούσαν να εξυπηρετούνται από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες είχαν τη δυνατότητα να παρέχουν τις δικές τους υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης<sup>41</sup>.
- (81) Μετά τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 96/67/ΕΚ<sup>42</sup> του Συμβουλίου (εφεξής «οδηγία περί υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης») και της ελληνικής νομοθεσίας για την εφαρμογή της οδηγίας (το προεδρικό διάταγμα 285/98<sup>43</sup>),

---

<sup>40</sup> Η απόφαση για ανάκληση της άδειας παροχής υπηρεσίας επίγειας εξυπηρέτησης λαμβάνεται από το Υπουργείο Μεταφορών κατόπιν έκθεσης που υποβάλλει η ΕΥΠΙΑ. Ο αυτοεξυπηρετούμενος χρήστης έχει το δικαίωμα άσκησης ένστασης κατά της απόφασης εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της (άρθρο 22 παράγραφος 1). Ο υπουργός Μεταφορών λαμβάνει απόφαση επί της ενστάσεως εντός ενός μηνός από την υποβολή της (άρθρο 22 παράγραφος 3).

<sup>41</sup> Η λεγόμενη αυτοεξυπηρέτηση («self-handle»).

<sup>42</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 27 της 25.10.1996, σ. 36. Στην οδηγία προσδιορίζονται οι ακόλουθες ένδεκα κατηγορίες υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης: διοικητικές υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης και εποπτεία, εξυπηρέτηση επιβατών, υπηρεσίες αποσκευών, υπηρεσίες εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, υπηρεσίες στο διάδρομο, υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης του αεροπλάνου, υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών, υπηρεσίες συντήρησης, υπηρεσίες πτήσεως και διοίκησης των πληρωμάτων, υπηρεσίες μεταφοράς επίγειας εξυπηρέτησης και υπηρεσίες τροφοδοσίας («catering»).

<sup>43</sup> Π.Δ. 285, ΦΕΚ Α' 207 της 07.09.1998. Το προεδρικό διάταγμα τίθεται σε εφαρμογή μέσω των βασικών κανονισμών για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που εκδίδει ο υπουργός

τα συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες διατηρήθηκαν σε 34<sup>44</sup> από σύνολο 39 ελληνικών αερολιμένων. Το μονοπώλιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στην παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους στους 34 περιφερειακούς (μη ελευθερωμένους) ελληνικούς αερολιμένες για τους οποίους η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες δεν λαμβάνει επιδότηση, πρόκειται να λήξει τον Οκτώβριο του 2008. Στη συντριπτική τους πλειονότητα, οι αερολιμένες αυτοί είναι ζημιογόνοι και εξυπηρετούν απομακρυσμένους και νησιωτικούς προορισμούς οι οποίοι παρουσιάζουν σημαντική κίνηση μόνον εποχιακά.

- (82) Για λόγους παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ένα σενάριο κατά το οποίο στα 34 περιφερειακά αεροδρόμια στα οποία η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες είναι ο μόνος πάροχος υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης<sup>45</sup> σε τρίτους θα μπορούσαν να μείνουν χωρίς υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, θα ήταν αδιανόητο για την ελληνική κυβέρνηση από πρακτικής άποψης. Κατά την άποψη της Ελλάδας, σε περίπτωση εκκαθάρισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες, η συνέχιση της παροχής υπηρεσίας στα 34 περιφερειακά αεροδρόμια (κατά την Ελλάδα, πρόκειται στην ουσία για PSO) θα κινδύνευε σοβαρά.

*5.1.2. Υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στα πέντε ελευθερωμένα αεροδρόμια*

- (83) Ο όγκος επιβατών και εμπορευμάτων στα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας) ήταν αρκετά υψηλός ώστε να υποχρεωθεί η Ελληνική Δημοκρατία να ανοίξει την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους προμηθευτές. Ως εκ τούτου, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες αναγκάστηκε να υποβάλει κανονικά προσφορά όπως οι άλλοι υποψήφιοι για να εξασφαλίσει άδειες / συμβάσεις παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε αυτά τα ελευθερωμένα αεροδρόμια. Στους πέντε μεγαλύτερους αερολιμένες, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες έχει τα ακόλουθα δικαιώματα / συμβάσεις παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης:

- **Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ):** επταετείς συμβάσεις οι οποίες εκπνέουν τον Μάρτιο του 2015 για την παροχή υπηρεσιών διαδρόμου, αποσκευών, καθώς και εμπορευμάτων και ταχυδρομείου,

---

μεταφορών. Ο τελευταίος βασικός κανονισμός για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης («Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης»), Υ.Α. Δ3/Β/12686/2929, ΦΕΚ Β' 469, 04.04.2007, εκδόθηκε το 2007.

<sup>44</sup> Πρόκειται για τους αερολιμένες Αλεξανδρούπολης, Αράξου, Αστυπάλαιας, Χανίων, Χίου, Ικαρίας, Ιωαννίνων, Καλαμάτας, Καλύμνου, Καρπάθου, Κάσου, Καστελόριζου, Καστοριάς, Καβάλας, Κεφαλονιάς, Κυθήρων, Κω, Κοζάνης, Λέρου, Λήμνου, Μυκόνου, Μήλου, Μυτιλήνης, Νάξου, Νέας Αγχιάλου, Πάρου, Πρέβεζας, Σάμου, Σαντορίνης, Σύρου, Σητείας, Σκιάθου, Σκύρου και Ζακύνθου.

<sup>45</sup> Σε ορισμένα από αυτά τα αεροδρόμια η Aegean Airlines αυτοεξυπηρετείται.

- **Θεσσαλονίκη** (Αεροδρόμιο Μακεδονία): άδεια η οποία παραχωρήθηκε τον Μάρτιο του 2002 για την παροχή περιορισμένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 285/1998, και εκπνέει τον Μάρτιο του 2009. Έχει ολοκληρωθεί η νέα διαδικασία διαγωνισμού και η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ήταν και πάλι ένας από τους υποψηφίους που επελέγησαν για επταετή περίοδο η οποία εκπνέει τον Μάρτιο του 2016,
  - **Ηράκλειο** (Αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης): άδεια η οποία παραχωρήθηκε τον Φεβρουάριο του 2002 για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 285/1998, και εκπνέει τον Φεβρουάριο του 2009. Έχει ολοκληρωθεί η νέα διαδικασία διαγωνισμού και η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ήταν και πάλι ένας από τους υποψηφίους που επελέγησαν για επταετή περίοδο η οποία εκπνέει τον Μάρτιο του 2016,
  - **Ρόδος** (Αεροδρόμιο Διαγόρας): επταετής άδεια παροχής περιορισμένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 285/1998, η οποία εκπνέει το 2012, και
  - **Κέρκυρα** (Αεροδρόμιο Ιωάννης Καποδίστριας): επταετής άδεια παροχής περιορισμένων υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 285/1998, η οποία εκπνέει το 2012<sup>46</sup>.
- (84) Κατά την άποψη της Ελλάδας, είναι σημαντικό το γεγονός ότι από το άνοιγμα της αγοράς το 2001, και τα πέντε ελευθερωμένα ελληνικά αεροδρόμια αποφάσισαν να διαθέτουν τρεις – όχι δύο – παρόχους υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους, ώστε να δώσουν ώθηση στον ανταγωνισμό προς όφελος των αερομεταφορέων και, τελικά, των επιβατών. Στα πέντε αεροδρόμια στα οποία η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους άνοιξε στον ανταγωνισμό μεταξύ τριών προμηθευτών τρίτων, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ταυτοχρόνως με δύο άλλους παρόχους (την Goldair Handling και την Swissport Hellas).
- (85) Εφόσον ανακληθεί η άδεια παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες, η εταιρεία δεν θα μπορεί πλέον να πραγματοποιεί καμία δραστηριότητα υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης. Επομένως, σε περίπτωση που τα συμβατικά δικαιώματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες δεν μεταβιβασθούν πριν η εταιρεία υποβάλει αίτηση πτώχευσης, δεν θα υπάρξει όφελος από τα δικαιώματα αυτά για την πτωχευτική περιουσία της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες.

---

<sup>46</sup> Επιπλέον, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα αθετούσε σύμβαση η οποία της κατακυρώθηκε μετά από συμμετοχή σε διαγωνισμό (που διοργανώθηκε από τον ΔΑΑ) για την παροχή υπηρεσιών αρωγής σε άτομα μειωμένης κινητικότητας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/06. Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες συμμετείχε στο διαγωνισμό και μαζί με τους άλλους δύο φορείς παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους εξασφάλισε τα δικαιώματα παροχής υπηρεσιών αρωγής σε άτομα μειωμένης κινητικότητας στον ΔΑΑ τον Ιούλιο του 2008. Το συμβατικό αυτό δικαίωμα είναι επίσης μεταβιβάσιμο σε θυγατρική επιχείρηση.

5.1.3. Τα δικαιώματα BOT (κατασκευή, εκμετάλλευση, εξώνηση) της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες για τις εγκαταστάσεις υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στον ΔΑΑ

- (86) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες διαθέτει δικαιώματα κατασκευής, εκμετάλλευσης, εξώνησης (BOT<sup>47</sup>) στον ΔΑΑ για τις εγκαταστάσεις διακίνησης εμπορευμάτων και υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, για τη διάρκεια ισχύος της Συμφωνίας για την Ανάπτυξη του Αερολιμένα (ΣΑΑ). Στη συμφωνία του 1998 μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και του ΔΑΑ αναφέρεται ρητώς ότι συμφωνήθηκε η παροχή αυτών των συμβατικών δικαιωμάτων στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες με σκοπό την απόσβεση της σημαντικής επένδυσης που πραγματοποίησε η εταιρεία για την κατασκευή των υποδομών διακίνησης εμπορευμάτων και επίγειας εξυπηρέτησης.
- (87) Στον ΔΑΑ, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες παρέχει σήμερα εγκαταστάσεις αποθήκευσης φορτίων και υποστήριξης επίγειας εξυπηρέτησης σε άλλους αερομεταφορείς. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται χρησιμοποιώντας τις ακόλουθες δύο εγκαταστάσεις αποθήκευσης:
- μια εγκατάσταση φορτίων η οποία προσφέρει δυνατότητες αποθήκευσης φορτίων σε άλλους μεταφορείς φορτίων<sup>48</sup>, και
  - μια εγκατάσταση υποστήριξης επίγειας εξυπηρέτησης<sup>49</sup>.
- (88) Εφόσον η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση, θα απολέσει πλήρως τα συμβατικά της δικαιώματα διότι θα ληφθούν οι συμβάσεις της με τον ΔΑΑ βάσει της ΣΑΑ και της ελληνικής πτωχευτικής νομοθεσίας. Αυτό σημαίνει ότι η επένδυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας –

---

<sup>47</sup> Η Build-Operate-Transfer (κατασκευή, εκμετάλλευση, εξώνηση - BOT) αποτελεί μέθοδο χρηματοδότησης έργων, στο πλαίσιο της οποίας μια ιδιωτική οντότητα λαμβάνει παραχώρηση άδειας από τον ιδιωτικό ή το δημόσιο τομέα για τη χρηματοδότηση, τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την εκμετάλλευση μιας εγκατάστασης για συγκεκριμένη περίοδο. Μετά την πάροδο της περιόδου παραχώρησης, η κυριότητα επιστρέφεται στην εκχωρούσα αρχή.

<sup>48</sup> Ο τερματικός σταθμός εμπορευμάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στον ΔΑΑ έχει έκταση 140 X 100 τ.μ. και κτιριακές εγκαταστάσεις 19 600 τ.μ. Περιλαμβάνει εγκαταστάσεις και εξοπλισμό ως (1) πλήρως στεγασμένο ελεγχόμενο χώρο παραλαβής παραδόσεων, (2) πλήρως στεγασμένο ελεγχόμενο χώρο εισαγωγών εξαγωγών, (3) σύστημα επιτήρησης με ακτίνες X, (4) ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους, (5) σύστημα στοιβαχτή, (6) σύστημα διαχείρισης & αποθήκευσης ULDs, (7) ηλεκτρικά οχήματα για πεζούς ULDs (Slavemasters), (8) σύστημα κατακόρυφης αποθήκευσης κλωβών με αυτοματοποιημένο σύστημα ταξινόμησης, (9) ολοκληρωμένα συστήματα ασφάλειας και πυρασφάλειας, και (10) σύστημα διαλογής. (συνολικό κόστος ανάπτυξης: [...] \* εκατομμύρια ευρώ).

<sup>49</sup> Η εγκατάσταση επίγειας υποστήριξης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στο βόρειο τμήμα του ΔΑΑ καλύπτει έκταση 12 500 τ.μ. και αποτελείται από τρία επίπεδα. Το υπόγειο (2 100 τ.μ.) περιλαμβάνει αποθηκευτικό χώρο για ελαστικά και για μηχανολογικό εξοπλισμό, καθώς και αίθουσα για το προσωπικό (κόστος ανάπτυξης: [...] \* εκατομμύρια ευρώ).



Υπηρεσίες στις υποδομές του ΔΑΑ και τα δικαιώματα εκμετάλλευσης έως το 2026 (τουλάχιστον) που διαθέτει η εταιρεία επί των εγκαταστάσεων φορτίων και υποστήριξης επίγειας εξυπηρέτησης θα εξέπιπταν σε περίπτωση που δεν της επιτρεπόταν να διαθέσει αυτά τα περιουσιακά της στοιχεία πριν τεθεί υπό εκκαθάριση μέσω διαδικασίας διατήρησης/μεγιστοποίησης της αξίας τους.

- (89) Βάσει της ελληνικής νομοθεσίας, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες έχει το δικαίωμα μεταβίβασης των εν λόγω συμβατικών δικαιωμάτων πριν από την εκπνοή τους, αλλά μόνο προς άλλη οντότητα του ομίλου της (άρα και σε θυγατρική αυτής)<sup>50</sup>. Για τον λόγο αυτό, το Ελληνικό Δημόσιο κοινοποίησε το σχέδιό του να μεταβιβάσει τα δικαιώματα αυτά σε θυγατρική, στην εύλογη αγοραία αξία τους, προ της θέσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες σε εκκαθάριση με σκοπό την άμεση εκποίηση τους (μέσω της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης) σε ιδιώτη αγοραστή.
- (90) Κατά την άποψη της Ελλάδας, από την κοινοποιηθείσα διαδικασία προκύπτουν σημαντικά ανταγωνιστικά οφέλη. Στα ελευθερωμένα αεροδρόμια μπορεί να εισέλθει στην αγορά ένας νέος φορέας μόνο μέσω νέας διαδικασίας διαγωνισμού. Δημιουργείται, επομένως, ο κίνδυνος αποκλεισμού της αγοράς με τρόπο που θα αντέβαινε στους στόχους για ελευθέρωση της αγοράς τους οποίους θέτει η οδηγία περί υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.
- (91) Στην προσπάθειά της να επιλύσει όλα αυτά τα προβλήματα, η Ελλάδα θεωρεί ότι πρέπει να εξασφαλίσει τη μεγιστοποίηση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων που αφορούν τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια. Η μεγιστοποίηση της αξίας τους θα επιτευχθεί μόνον εάν τα περιουσιακά στοιχεία που αφορούν τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης πουληθούν ως πακέτο και όχι το καθένα χωριστά.
- (92) Σε περίπτωση που οι συμβάσεις για τα πέντε ελευθερωμένα αεροδρόμια δεν περιληφθούν στο πακέτο που θα προσφερθεί στους ιδιώτες αγοραστές, το αντικείμενο της πώλησης θα ήταν μια δέσμη που θα περιλάμβανε τα περιφερειακά αεροδρόμια στα οποία η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες διαθέτει μονοπώλιο (τα οποία συνολικά είναι ζημιογόνα ή οριακά μόνο κατορθώνουν να μη παρουσιάζουν έλλειμμα).
- (93) Κατά την άποψη της Ελλάδας, δεν θα ήταν λογικό να αναμένεται ότι μια τέτοια προσφορά θα είλκυε το ενδιαφέρον σοβαρών επενδυτών, και δεν θα μπορούσε, ως εκ τούτου, να προσφέρει βεβαιότητα στο Δημόσιο όσον αφορά τη συνέχιση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα μικρά αεροδρόμια. Το πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί μόνο μέσω της χορήγησης επιδοτήσεων από το Ελληνικό Δημόσιο στους σχετικούς φορείς, αλλά ακόμα και στην περίπτωση που μπορούσαν να βρεθούν φορείς PSO για την παροχή

---

<sup>50</sup> Στο άρθρο 1 του νόμου 2338/1995 για την κύρωση της σύμβασης ανάπτυξης του Αεροδρομίου Σπάτων, αναφέρεται ότι: «“Ολυμπιακή” σημαίνει την Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και οποιοδήποτε Πρόσωπο ελεγχόμενο από την Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. ή οποιονδήποτε διάδοχο της».

τέτοιων υπηρεσιών, δεν θα λυνόταν το πρόβλημα της αδιάλειπτης παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια.

- (94) Αυτό σημαίνει ότι το πακέτο που θα προσφερόταν προς πώληση θα περιλαμβάνει τις συμβάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στα πέντε ελευθερωμένα αεροδρόμια, τα μονοπωλιακά της δικαιώματα στα υπόλοιπα 34 περιφερειακά αεροδρόμια και τα δικαιώματα BOT που διαθέτει η εταιρεία στον ΔΑΑ όπως περιγράφονται ανωτέρω.

## **5.2. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης**

- (95) Όπως και στην περίπτωση της Pantheon, η πώληση των βασικών περιφερειακών στοιχείων θα πραγματοποιηθεί σε πέντε φάσεις/στάδια, των οποίων το πλαίσιο καθορίστηκε λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις κανονιστικές ιδιαιτερότητες του σχετικού τομέα.

### *5.2.1. Προπαρασκευαστική περίοδος*

- (96) Κατά τη διάρκεια της προπαρασκευαστικής περιόδου, προβλέπεται ότι η Ground Handling Newco θα πραγματοποιήσει μια σειρά από σαφώς καθορισμένες ενέργειες. Πρώτα θα συσταθεί από το Δημόσιο ή από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες μια νέα εταιρεία “κέλυφος” με την προσωρινή ονομασία «Ground Handling Newco» ως φορέας ειδικού σκοπού. Στη συνέχεια, η Ground Handling Newco θα προβεί στις αναγκαίες ενέργειες για να επιταχύνει την υποβολή αίτησης για άδεια παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης κατά τη μεταβατική περίοδο.

### *5.2.2. Διαδικασία επιλογής των ιδιωτών αγοραστών*

- (97) Ως πρώτο σημαντικό βήμα πρόκειται να διοργανωθεί μια άνευ όρων και χωρίς διακρίσεις διαδικασία πώλησης με απολύτως ανοικτό χαρακτήρα. Η διαδικασία πώλησης θα έχει τη μορφή ανοικτού διαγωνισμού που θα διοργανωθεί από ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα εκ μέρους του Δημοσίου. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα προβλέπουν τη δέσμευση του ιδιώτη αγοραστή να αγοράσει τα περιουσιακά στοιχεία μέσω της αγοράς μετοχών της Ground Handling Newco (στην οποία θα μεταβιβασθούν τα περιουσιακά στοιχεία σε τιμές της αγοράς). Όπως και στην περίπτωση της Pantheon, η αγοραία τιμή των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων θα καθοριστεί από ανεξάρτητους συμβούλους-εκτιμητές οι οποίοι θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν. Οι εμπειρογνώμονες αυτοί θα ανήκουν σε μία ή περισσότερες ανεξάρτητες εταιρείες συμβούλων και θα διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα των αερομεταφορών ώστε να είναι σε θέση να προβούν σε ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη αποτίμηση των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων. Η αποτίμηση αυτή θα πραγματοποιηθεί υπό την εποπτεία της επενδυτικής τράπεζας η οποία θα επιβλέπει και τη διαδικασία πώλησης, καθώς και υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης.

- (98) Ο ιδιώτης αγοραστής θα αποκτήσει, μέσω σύμβασης που θα συνάψει με το Ελληνικό Δημόσιο και την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες η οποία θα

αφορά ολόκληρη τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρούσα απόφαση, το 49% της Ground Handling Newco, μαζί με σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας, τα οποία θα μπορούν να ασκηθούν αμέσως, και με δικαίωμα αγοράς (call option) του υπόλοιπου 51% των μετοχών, το οποίο θα πρέπει να ασκηθεί λίγο μετά την αγορά. Το δικαίωμα αγοράς θα πρέπει να ασκηθεί το ταχύτερο δυνατό μετά τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην Ground Handling Newco (σε τιμή της αγοράς), και εφόσον έχουν χορηγηθεί, ή πρόκειται να χορηγηθούν, όλες οι αναγκαίες νόμιμες άδειες και έχουν ολοκληρωθεί όλες οι άλλες διαδικασίες που προβλέπει η νομοθεσία, αλλά οπωσδήποτε όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009.

- (99) Στους όρους της πώλησης θα προβλέπεται επίσης το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο για την Ground Handling Newco (το οποίο ο ιδιώτης αγοραστής θα έχει την ευχέρεια να τροποποιήσει), καθώς επίσης η υποχρέωση να έχει ήδη ληφθεί έγκριση της Επιτροπής βάσει των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων· στους όρους της πώλησης θα προσδιορίζονται επίσης τα είδη των δραστηριοτήτων που θα δύναται να ασκεί η Ground Handling Newco κατά τη μεταβατική περίοδο, καθώς και το χρονοδιάγραμμα για τα σημαντικότερα γεγονότα ή τις ενέργειες.
- (100) Στα έγγραφα του διαγωνισμού θα προσδιορίζονται επακριβώς τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην Ground Handling Newco σε τιμές της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα δεσμεύτηκε ότι η Ground Handling Newco θα διαφέρει ουσιαστικά από τη σημερινή Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ως σύνολο. Στους όρους της πώλησης θα καθίσταται σαφής η δέσμευση των ελληνικών αρχών ότι, κατά το πέρας της κοινοποιηθείσας διαδικασίας, η πλήρως ιδιωτική εταιρεία που θα προέλθει από την διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα έχει κατά 50% περίπου λιγότερο προσωπικό (μόνιμο και εποχιακό)<sup>51</sup>. επιπλέον, η Ground Handling Newco δεν θα πραγματοποιεί καμία από τις άλλες δραστηριότητες τις οποίες πραγματοποιεί σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες<sup>52</sup>.
- (101) Ωστόσο, στους όρους πώλησης δεν θα προβλέπονται εμπορικοί περιορισμοί ή όροι όσον αφορά τη λειτουργία της επιχείρησης, το προσωπικό της ή τον τρόπο χρήσης των περιουσιακών στοιχείων στο μέλλον. Θα τεθεί ένας και μόνον όρος, ο οποίος θα αφορά την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε περιφερειακά, μη ελευθερωμένα αεροδρόμια. Η Ground Handling Newco θα οφείλει να παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους μετά την εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και να συμμετάσχει σε οιονδήποτε προσεχή διαγωνισμό προκηρύξει η ΕΥΠΑ στο μέλλον για την

---

<sup>51</sup> Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες διαθέτει σήμερα μόνιμο προσωπικό 3250 εργαζομένων και εποχιακό προσωπικό 3300 εργαζομένων.

<sup>52</sup> συντήρησης και τεχνικής βάσης, τεχνολογίας πληροφοριών, εκπαίδευσης, μεταφοράς με ελικόπτερα, αεροπορικής ακαδημίας, ανεφοδιασμού αεροσκαφών, πωλήσεων, αντιπροσώπευσης αεροπορικών εταιρειών, καθώς και διοικητικές υπηρεσίες.

παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους στα εν λόγω μη ελευθερωμένα αεροδρόμια. Σε περίπτωση που η Ground Handling Newco κερδίσει τον διαγωνισμό για αυτά τα μη ελευθερωμένα αεροδρόμια ή για άλλη παρόμοια σύμβαση PSO, η Ελληνική Δημοκρατία θα θέσει ως περιορισμό την υποχρέωση η νέα εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης να λειτουργήσει στα εν λόγω αεροδρόμια για περίοδο τριών ετών τουλάχιστον, ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχεια αυτής της σημαντικής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος.

- (102) Η επιλογή του επικρατέστερου υποψηφίου θα γίνει με βάση την υψηλότερη οικονομική προσφορά, εφόσον είναι σύμφωνη με τους όρους συμμετοχής στη διαδικασία πώλησης.
- (103) Για την παρακολούθηση της διαδικασίας πώλησης, η Ελληνική Δημοκρατία ανέλαβε να διορίσει επίτροπο που εγκρίνει η Επιτροπή και αμείβεται από το Ελληνικό Δημόσιο (βλ. τμήμα 7 κατωτέρω). Μόλις ο επίτροπος αναλάβει τα καθήκοντά του, οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι-εκτιμητές, σε συνεργασία με την ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα που επιβλέπει τη διαδικασία πώλησης, θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην Ground Handling Newco και θα εκπονήσουν έκθεση με τα πορίσματά τους.

#### *5.2.3. Σύσταση της κοινής επιχείρησης*

- (104) Κατά τη σύσταση της κοινής επιχείρησης, ο ιδιώτης αγοραστής θα εισφέρει κεφάλαια στην Ground Handling Newco σύμφωνα με τους όρους της επικρατήσασας προσφοράς που υπέβαλε στον ανοικτό διαγωνισμό. Μολονότι ο αγοραστής θα διαθέτει μειοψηφική συμμετοχή 49%, θα διατηρεί ωστόσο σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Συγχρόνως δε, ο αγοραστής θα διαθέτει το δικαίωμα αγοράς του υπόλοιπου 51% των μετοχών της Ground Handling Newco. Το δικαίωμα αυτό θα πρέπει να ασκηθεί λίγο μετά τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες σε τιμή της αγοράς.
- (105) Στο διάστημα αυτό, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα αποκτήσει επίσης το 51% των μετοχών της Ground Handling Newco με δικαίωμα πώλησης (put option) το οποίο θα πρέπει να ασκήσει έως τις 30 Απριλίου 2009. Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα αγοράσει το μερίδιο αυτό μέσω εισφοράς ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σε είδος, και συγκεκριμένα με τη μεταβίβαση σε τιμές της αγοράς (βλ. ανωτέρω) στην Ground Handling Newco των περιουσιακών στοιχείων που περιλαμβάνονταν στις πληροφορίες της προκήρυξης του ανοικτού διαγωνισμού.
- (106) Η αναλογία της συμμετοχής μεταξύ της αρχικής (μειοψηφικής) εισφοράς κεφαλαίου του ιδιώτη αγοραστή και της εισφοράς σε είδος της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες θα επαληθευτεί από ανεξάρτητο εκτιμητή. Η εκτίμηση αυτή θα περιλάβει και τις συμβάσεις με τα αεροδρόμια, καθώς και ορισμένο εξοπλισμό επίγειας εξυπηρέτησης. Επιπλέον, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα μεταβιβάσει στην Ground Handling Newco σε τιμή της αγοράς, μέσω συμβατικής παραχώρησης (η οποία επιτρέπεται εντός

του ίδιου ομίλου) ορισμένα συμβατικά δικαιώματα επίγειας εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών της δικαιωμάτων προσφοράς υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα πέντε ελευθερωμένα αεροδρόμια.

#### 5.2.4. *Μεταβατική περίοδος (υπάρχει ιδιώτης αγοραστής)*

- (107) Μετά την εξαγορά από τον ιδιώτη αγοραστή μειοψηφικού μεριδίου στη Ground Handling Newco, προβλέπεται να πραγματοποιηθούν ορισμένες σημαντικές ενέργειες. Η εταιρεία θα ζητήσει την έκδοση των κατάλληλων νόμιμων αδειών, θα αρχίσει να προσλαμβάνει προσωπικό και θα αποκτήσει ορισμένα περιουσιακά στοιχεία των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (η οποία είναι θυγατρική κατά 100% της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες) σε τιμές της αγοράς.

#### 5.2.5. *Άσκηση του δικαιώματος αγοράς από τον ιδιώτη αγοραστή και εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες*

- (108) Όταν πραγματοποιηθούν όλες οι ενέργειες της μεταβατικής περιόδου, και οπωσδήποτε όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009, ο ιδιώτης αγοραστής (ο οποίος θα είναι ήδη κάτοχος του 49% της Ground Handling New Co.) θα ασκήσει το δικαίωμα αγοράς του υπόλοιπου 51% των μετοχών της Ground Handling New Co. που κατέχει η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες. Εναλλακτικά, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα ασκήσει το δικαίωμα πώλησης του υπόλοιπου 51% της Ground Handling New Co. ώστε να ολοκληρωθεί η μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών στον ιδιώτη αγοραστή. Και στις δύο περιπτώσεις, εφόσον ασκηθεί ένα από τα εν λόγω δικαιώματα, ο αγοραστής θα καταστεί πλέον μόνος μέτοχος της Ground Handling New Co.
- (109) Μετά την άσκηση του δικαιώματος, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα τεθεί υπό εκκαθάριση. Ωστόσο, η εκκαθάριση αυτή εξαρτάται από την ολοκλήρωση της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης για ορισμένα περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες τα οποία αφορούν εργασίες συντήρησης και επισκευών (MRO, βλ. τμήμα 6 κατωτέρω). Προς τον σκοπό αυτό, θα συντονιστούν τα χρονοδιαγράμματα για την ολοκλήρωση των δύο διαδικασιών πώλησης.
- (110) Στη συνέχεια θα λάβει χώρα η εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες. Η εκκαθάριση αυτή θα εξαρτάται από την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης που κοινοποιήθηκε ταυτόχρονα για ορισμένα περιουσιακά στοιχεία MRO της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες. Από την πρώτη μέρα της θέσης της υπό εκκαθάριση, η εταιρεία θα πάψει να ανταγωνίζεται στην αγορά για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες θα εκποιηθούν από τον εκκαθαριστή μέσω της διαδικασίας εκκαθάρισης. Η Ελλάδα θα εγγράψει στον πίνακα των απαιτήσεων τις υποχρεώσεις της σχετικά με την επιστροφή της ενίσχυσης η οποία κρίθηκε από την Επιτροπή παράνομη και ασυμβίβαστη.
- (111) Μόλις τεθεί υπό εκκαθάριση η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες, όλοι οι απασχολούμενοι σε αυτή θα απολυθούν. Αναμένεται ότι ορισμένοι από

αυτούς μπορεί να προσληφθούν στην Ground Handling Newco με νέες συμβάσεις απασχόλησης. Σε περίπτωση που ο ιδιώτης αγοραστής αποφασίσει να προσλάβει πρώην εργαζομένους της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες, η πρόσληψή τους θα γίνει αφού η εταιρεία τεθεί υπό εκκαθάριση.

- (112) Αφού ολοκληρώσει τις προετοιμασίες που προβλέπονται για τη μεταβατική περίοδο, η Ground Handling Newco θα λάβει άδεια λειτουργίας ως πάροχος υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αμέσως μετά την εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες. Στη συνέχεια, θα αναλάβει αμέσως ως νέος φορέας την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλα τα αεροδρόμια που εξυπηρετούσε προηγουμένως η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες. Θα έχουν ήδη πραγματοποιηθεί οι αναγκαίες προετοιμασίες ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση με το σύνολο των κανονιστικών απαιτήσεων.
- (113) Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα μικρά περιφερειακά και νησιώτικα αεροδρόμια, παρόλο που αυτή δεν αποτελεί μέρος της πώλησης των περιουσιακών στοιχείων, οι ελληνικές αρχές θεωρούν αναγκαίο να αντιμετωπιστεί μακροπρόθεσμα το ζήτημα της αδιάλειπτης παροχής υπηρεσίας στα ζημιόγωνα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας, δεδομένου ότι οι τρέχουσες μονοπωλιακές ρυθμίσεις όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια αυτά πρόκειται να λήξει τον Οκτώβριο του 2009. Προς τον σκοπό αυτό, η ΕΥΠΑ θα προκηρύξει διαγωνισμό (-ούς) για την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε τρίτους στα 34 μη ελευθερωμένα ελληνικά αεροδρόμια τα οποία εξυπηρετούνται επί του παρόντος αποκλειστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες με την μονοπωλιακή ρύθμιση.
- (114) Οι διαγωνισμοί θα διεξαχθούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα υπάρχουν αποτελέσματα έως τις 31 Οκτωβρίου 2009 το αργότερο. Η προκήρυξη των διαγωνισμών θα αποσκοπεί στην εξεύρεση λύσης για το μέλλον.
- (115) Η Ελληνική Δημοκρατία θα θέσει σε εφαρμογή σειρά κοινωνικών μέτρων για τους εργαζομένους που θα απολυθούν όταν η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση. Τα μέτρα αυτά δεν θα αποτελούν μέρος της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης ούτε θα προβλέπονται στη σύμβαση που πρόκειται να συναφθεί με τον (τους) ιδιώτη (-ες) αγοραστή (-ές) της Ground Handling Newco και δεν θα έχουν καμία απολύτως σχέση με την Ground Handling Newco. Τα μέτρα αυτά θα αφορούν αποκλειστικά τους εργαζομένους που πρόκειται να απολυθούν μετά την παύση των δραστηριοτήτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και δεν θα προσφέρουν επομένως άμεσο ή έμμεσο πλεονέκτημα σε κάποια επιχείρηση ούτε θα έχουν αντίκτυπο στην αγορά.

## **6. ΠΩΛΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ MRO NEWCO (N 323/2008)**

- (116) Κατά την άποψη της Ελλάδας, η απλή εκκαθάριση των περιουσιακών στοιχείων MRO (συντήρηση, επισκευές και εργασίες) της Ολυμπιακής

Αεροπορίας – Υπηρεσίες ούτε θα μεγιστοποιούσε την αξία τους προς όφελος των πιστωτών ούτε θα προσέφερε την καλύτερη λύση για τους αερομεταφορείς και τους έλληνες καταναλωτές.

- (117) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, σε περίπτωση θέσης υπό εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες, δεν θα ήταν εφικτή η συνέχιση της παροχής υπηρεσιών MRO σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και κοινοτική νομοθεσία. Το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του Π.Δ. 285/98<sup>53</sup> για την εφαρμογή της οδηγίας 96/67/EK<sup>54</sup> του Συμβουλίου προβλέπει την ανάκληση της άδειας του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης σε περίπτωση που κηρυχθεί σε πτώχευση. Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια της «επίγειας εξυπηρέτησης» περιλαμβάνει τις υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών, όπως αναφέρεται ρητώς στην παράγραφο 8 του παραρτήματος τόσο της οδηγίας του Συμβουλίου όσο και του Π.Δ.

### **6.1. Τα περιουσιακά στοιχεία προς ομαδοποίηση**

- (118) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες πραγματοποίησε σημαντικές επενδύσεις για τον εξοπλισμό υπηρεσιών MRO που διαθέτει στον ΔΑΑ, οι οποίες θεωρούνται αναπόσπαστο στοιχείο των δραστηριοτήτων του αερολιμένα<sup>55</sup>. Η επένδυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες στις υποδομές του ΔΑΑ και μόνον ανήλθε συνολικά σε [...] \* εκατ. ευρώ περίπου<sup>56</sup>. Μόλις η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες άρχισε την εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων MRO, πραγματοποίησε σημαντικές πρόσθετες επενδύσεις για εξοπλισμό και άλλες βελτιώσεις, χάρη στις οποίες αυξήθηκε ακόμα περισσότερο η αξία των υποδομών MRO και οι οποίες αναβαθμίστηκαν στο εξαιρετικά προηγμένο επίπεδο που βρίσκονται σήμερα.
- (119) Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες προσφέρει τεχνική υποστήριξη σε σημαντικό αριθμό αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια στα ελληνικά αεροδρόμια, ενώ πραγματοποιεί επίσης και σημαντικές εργασίες σε τρίτους. Οι εγκαταστάσεις της στον ΔΑΑ, έκτασης 76 500 τ.μ. συγκαταλέγονται,

---

<sup>53</sup> Π.Δ. 285, ΦΕΚ Α' 207 της 07.09.1998. Το προεδρικό διάταγμα τίθεται σε εφαρμογή μέσω των βασικών κανονισμών για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης που εκδίδει ο υπουργός μεταφορών. Ο τελευταίος βασικός κανονισμός για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης («Βασικός Κανονισμός Επίγειας Εξυπηρέτησης»), Υ.Α. Δ3/Β/12686/2929, ΦΕΚ Β' 469, 04.04.2007, εκδόθηκε το 2007.

<sup>54</sup> Οδηγία 96/67/EK του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, ΕΕ L 27 της 25.10.1996, σ. 36. Η οδηγία του Συμβουλίου εφαρμόζεται στον ελευθερωμένο ΔΑΑ.

<sup>55</sup> Η κατασκευή και η εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων MRO αποτελούσε νομική προϋπόθεση για την αδειοδότηση του αερολιμένα σύμφωνα με την κοινοτική και την ελληνική νομοθεσία. Όσον αφορά την κοινοτική νομοθεσία, η κατασκευή των υπόστεγων MRO περιλαμβανόταν στις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές για τον αερολιμένα, βάσει των οποίων υπέβαλαν τις προσφορές τους οι υποψήφιοι κατασκευαστές, ενώ όσον αφορά την ελληνική νομοθεσία, περιλαμβάνονταν στην Συμφωνία για την Ανάπτυξη του Αερολιμένα (ΣΑΑ) η οποία εγκρίθηκε επίσημα από την Επιτροπή και επικυρώθηκε με τον νόμο 2338/95.

<sup>56</sup> Οι υποδομές συντήρησης κατασκευάστηκαν από την Ολυμπιακή Αεροπορία με δάνειο που έλαβε από την τράπεζα ABN-AMRO.

σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, στις αρτιότερα εξοπλισμένες τεχνικές εγκαταστάσεις στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των παραγόντων, καθίσταται προφανής για τις ελληνικές αρχές η σημασία της αδιάλειπτης παροχής των υπηρεσιών MRO που προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στους αερομεταφορείς στην Ελλάδα.

(120) Επί του παρόντος, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες είναι ο μόνος πάροχος ολοκληρωμένων υπηρεσιών συντήρησης σε όλα τα επίπεδα στην Ελλάδα. Επιπλέον, οι υπηρεσίες συντήρησης γραμμής πτήσης και βαριάς συντήρησης παρέχονται σε δύο υπόστεγα συντήρησης αεροσκαφών, τα οποία αποτελούν το κέντρο MRO του Αερολιμένα Αθηνών, και συγκεκριμένα:

- μια εγκατάσταση MRO η οποία προσφέρει υπηρεσίες συντήρησης γραμμής πτήσης και βαριάς συντήρησης για μεγάλα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων A340, A300, A320 και παλαιότερους τύπους B737<sup>57</sup> και
- μια εγκατάσταση MRO η οποία προσφέρει υπηρεσίες συντήρησης γραμμής πτήσης και βαριάς συντήρησης για μικρότερα αεροσκάφη<sup>58</sup>, συμπεριλαμβανομένων ATR42, ATR72, και DASH-8, ιδιωτικά αεροπλάνα και ελικόπτερα.

(121) Σε περίπτωση που η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση, θα απολέσει τα δικαιώματα BOT που κατέχει για τα υπόστεγα συντήρησης βάσει της σύμβασης που συνήψε με τον ΔΑΑ διότι θα επέλθει λύση της σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΑΑ και της ελληνικής πτωχευτικής νομοθεσίας, γεγονός που θα προκαλέσει σημαντική μείωση αξίας για τους πιστωτές και διακοπή της παροχής υπηρεσιών MRO, η οποία θα αποβεί σε βάρος των αερομεταφορέων, του ΔΑΑ και των επιβατών που χρησιμοποιούν το ελληνικό σύστημα μεταφορών.

---

<sup>57</sup> Το μεγάλο υπόστεγο MRO της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του ΔΑΑ και μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα 3 ευρείας και 6 στενής ατράκτου αεροσκάφη μεγέθους A340 / B747. Πρόκειται για το μεγαλύτερο υπόστεγο στην Ελλάδα και αναγνωρίζεται ως ένα από τα πλέον άρτια εξοπλισμένα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η εταιρεία έχει μισθώσει τα υπόστεγα συντήρησης από τον ΔΑΑ με εικοσιπενταετή σύμβαση μίσθωσης η οποία θα λήξει το 2027. Οι εγκαταστάσεις αποτελούνται από υπόστεγο αεροσκαφών και συνεργεία, γραφεία και άλλους βοηθητικούς χώρους. Οι εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν συνολική έκταση 76.500 τ.μ., εκ των οποίων τα 25.900 τ.μ. καταλαμβάνει το υπόστεγο. Δώδεκα πυλώνες από οπλισμένο σκυρόδεμα υποστηρίζουν τη μεταλλική οροφή του υποστεγού και οι τέσσερις κεντρικοί πυλώνες χωρίζουν το υπόστεγο σε χώρο συντήρησης γραμμής πτήσης και σε χώρο βαριάς συντήρησης. Οι χώροι των συνεργείων καταλαμβάνουν συνολική έκταση 27.600 τ.μ., εκ των οποίων 12.500 τ.μ. είναι χώρος γραφείων, 8.300 τ.μ. είναι υπόγειες βοηθητικές εγκαταστάσεις και 2.200 τ.μ. είναι σύγχρονος αποθηκευτικός χώρος. Το συγκρότημα είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα συστήματα που απαιτούνται για τη συντήρηση των αεροσκαφών και με όλον τον αναγκαίο εξοπλισμό, όπως παροχή πεπιεσμένου αέρα, ηλεκτρισμού και υδραυλικής ισχύος, αεραγωγούς (για τον αερισμό των δεξαμενών των αεροσκαφών) και νερό για τον καθαρισμό των αεροσκαφών. Όλα αυτά διανέμονται μέσω υπόγειου δικτύου.

<sup>58</sup> Το μικρότερο υπόστεγο της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του ΔΑΑ και περιλαμβάνει ένα άλλο κτίριο το οποίο στεγάζει όλες τις σχετικές υπηρεσίες. Το υπόστεγο 4.500 τ.μ. μπορεί να εξυπηρετεί ανά πάσα στιγμή τρία στενής ατράκτου αεροσκάφη.



- (122) Για να αποφευχθεί μια τέτοια εξέλιξη και να εξασφαλισθεί μια ικανοποιητική απόδοση για τους πιστωτές της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένου του Δημοσίου), η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες πριν τεθεί υπό εκκαθάριση θα μεταβιβάσει σε θυγατρική εταιρεία τα δικαιώματα BOT που κατέχει<sup>59</sup>. Με τον τρόπο αυτό, θα εξασφαλισθεί η ανάκτηση της αξίας αυτών των πολύτιμων περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών MRO στους αερομεταφορείς στον ΔΑΑ.
- (123) Αυτό σημαίνει ότι το προς πώληση πακέτο θα αποτελείται από τα δικαιώματα BOT που κατέχει η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες επί των εγκαταστάσεων MRO στον ΔΑΑ και συναφών περιουσιακών στοιχείων.

## **6.2. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης**

- (124) Όπως και στην περίπτωση της Pantheon και της Ground Handling Newco, η πώληση των περιουσιακών στοιχείων θα πραγματοποιηθεί σε πέντε φάσεις/στάδια, των οποίων το πλαίσιο καθορίστηκε λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τις κανονιστικές ιδιαιτερότητες του σχετικού τομέα.

### *6.2.1. Προπαρασκευαστική περίοδος*

- (125) Κατά την προπαρασκευαστική περίοδο, το Ελληνικό Δημόσιο ή η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες θα συστήσει θυγατρική εταιρεία “κέλυφος” με την ονομασία «MRO Newco».

### *6.2.2. Διαδικασία επιλογής του ιδιώτη αγοραστή*

- (126) Ως πρώτο σημαντικό βήμα πρόκειται να διοργανωθεί μια άνευ όρων και χωρίς διακρίσεις διαδικασία πώλησης με απολύτως ανοικτό χαρακτήρα. Η διαδικασία πώλησης θα έχει τη μορφή ανοικτού διαγωνισμού που θα διοργανωθεί από ευνόηπη επενδυτική τράπεζα εκ μέρους της Ελληνικής Δημοκρατίας. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα προβλέπουν τη δέσμευση του ιδιώτη αγοραστή να αγοράσει τα περιουσιακά στοιχεία MRO μέσω της αγοράς μετοχών της MRO Newco (στην οποία θα μεταβιβασθούν τα περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες σε τιμές της αγοράς). Όπως και στην περίπτωση της Pantheon και της Ground Handling Newco, η αγοραία τιμή των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων θα καθοριστεί από ανεξάρτητους συμβούλους-εκτιμητές οι οποίοι θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν. Οι εμπειρογνώμονες αυτοί θα ανήκουν σε μία ή περισσότερες ανεξάρτητες εταιρείες συμβούλων και θα διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και εμπειρογνωμοσύνη στον τομέα των αερομεταφορών ώστε να είναι σε θέση να προβούν σε ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη

---

<sup>59</sup> Στο άρθρο 1 του νόμου 2338/1995 για την κύρωση της σύμβασης ανάπτυξης Αεροδρομίου Σπάτων, αναφέρεται ότι: «“Ολυμπιακή” σημαίνει την Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. και οποιοδήποτε Πρόσωπο ελεγχόμενο από την Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. ή οποιονδήποτε διάδοχο της».

αποτίμηση των προς μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων. Η αποτίμηση αυτή θα πραγματοποιηθεί υπό την εποπτεία της επενδυτικής τράπεζας η οποία θα επιβλέπει και τη διαδικασία πώλησης, καθώς και υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης.

- (127) Ο ιδιώτης αγοραστής θα αποκτήσει, μέσω σύμβασης που θα συνάψει με το Ελληνικό Δημόσιο και την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες η οποία θα αφορά ολόκληρη τη διαδικασία που περιγράφεται στην παρούσα απόφαση, το 49% της Ground Handling Newco, μαζί με σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας, τα οποία θα μπορούν να ασκηθούν αμέσως, και με δικαίωμα αγοράς (call option) του υπόλοιπου 51% των μετοχών, το οποίο θα πρέπει να ασκηθεί λίγο μετά την αγορά. Το δικαίωμα αγοράς θα πρέπει να ασκηθεί το ταχύτερο δυνατό μετά τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων MRO από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην MRO Newco (σε τιμή της αγοράς), και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί όλες οι ανάγκες διαδικασίες που προβλέπει η νομοθεσία, αλλά σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009.
- (128) Στους όρους της πώλησης θα προβλέπεται επίσης το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο για την MRO Newco (το οποίο ο ιδιώτης αγοραστής θα έχει την ευχέρεια να τροποποιήσει), καθώς επίσης η προϋπόθεση να έχει ήδη ληφθεί η έγκριση της Επιτροπής βάσει των σχετικών διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων· στους όρους της πώλησης θα προσδιορίζονται επίσης τα είδη των δραστηριοτήτων που θα δύναται να πραγματοποιεί η MRO Newco κατά τη μεταβατική περίοδο, καθώς και το χρονοδιάγραμμα για τα σημαντικότερα γεγονότα ή ενέργειες.
- (129) Οι όροι της πώλησης δεν θα επιβάλλουν στον αγοραστή κανέναν απολύτως εμπορικό περιορισμό. Στους όρους του διαγωνισμού θα προσδιορίζονται επακριβώς τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην MRO Newco σε τιμές της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα δεσμεύτηκε ότι η MRO Newco δεν θα δραστηριοποιηθεί σε κανέναν από τους τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες πέραν της παροχής υπηρεσιών συντήρησης και μηχανολογικών υπηρεσιών. Στους όρους της πώλησης θα καθίσταται επίσης σαφής η δέσμευση των ελληνικών αρχών ότι, κατά το πέρας της κοινοποιηθείσας διαδικασίας, το εργατικό δυναμικό της πλήρως ιδιωτικής εταιρείας που θα προέλθει από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα αντιστοιχεί περίπου στο 15% του προσωπικού που απασχολεί σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες<sup>60</sup>. Επιπλέον, η MRO Newco δεν θα πραγματοποιεί καμία από τις άλλες δραστηριότητες τις οποίες πραγματοποιεί σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Βλ. υποσημείωση 54 ανωτέρω.

<sup>61</sup> Βλ. υποσημείωση 53 ανωτέρω.

- (130) Όσον αφορά την επιλογή του προσφέροντα, επικρατέστερη θα είναι η υψηλότερη οικονομική προσφορά, εφόσον είναι σύμφωνη με τους όρους συμμετοχής στη διαδικασία πώλησης.
- (131) Για την παρακολούθηση της διαδικασίας πώλησης, η Ελληνική Δημοκρατία συμφώνησε να εγκρίνει η Επιτροπή τον διορισμό επιτρόπου παρακολούθησης ο οποίος θα αμείβεται από το Ελληνικό Δημόσιο (βλ. τμήμα 7 κατωτέρω). Μόλις ο επίτροπος αναλάβει τα καθήκοντά του, οι ανεξάρτητοι σύμβουλοι-εκτιμητές, σε συνεργασία με την ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα που επιβλέπει τη διαδικασία πώλησης, θα αναλύσουν την εύλογη αγοραία αξία καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβασθούν από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στην MRO Newco και θα εκπονήσουν έκθεση με τα πορίσματά τους.

#### *6.2.3. Σύσταση της κοινής επιχείρησης*

- (132) Κατά τη σύσταση της κοινής επιχείρησης, ο ιδιώτης αγοραστής θα εισφέρει κεφάλαια στην MRO Newco σύμφωνα με τους όρους της επικρατήσασας προσφοράς που υπέβαλε στον ανοικτό διαγωνισμό. Μολονότι ο αγοραστής θα διαθέτει μειωποιητική συμμετοχή 49%, θα διατηρεί ωστόσο σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Συγχρόνως δε, ο αγοραστής θα διαθέτει το δικαίωμα αγοράς του υπόλοιπου 51% των μετοχών της MRO Newco.
- (133) Στο διάστημα αυτό, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα αποκτήσει επίσης το 51% των μετοχών της MRO Newco με δικαίωμα πώλησης (put option) το οποίο θα πρέπει να ασκήσει έως τις 30 Απριλίου 2009. Η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα αγοράσει το μερίδιο αυτό μέσω εισφοράς ορισμένων περιουσιακών στοιχείων σε είδος, και συγκεκριμένα με τη μεταβίβαση στην MRO Newco τα περιουσιακά στοιχεία MRO που περιλαμβάνονταν στις πληροφορίες της προκήρυξης του ανοικτού διαγωνισμού.
- (134) Η αναλογία της συμμετοχής μεταξύ της αρχικής εισφοράς κεφαλαίου του ιδιώτη αγοραστή και της εισφοράς σε είδος της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες θα επαληθευτεί από ανεξάρτητο εκτιμητή.
- (135) Μολονότι από νομικής άποψης, η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων θα λάβει χώρα ταυτοχρόνως, στην πραγματικότητα, για πρακτικούς λόγους, η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες μπορεί να πραγματοποιηθεί λίγο πριν ή λίγο μετά από την εισφορά κεφαλαίων του ιδιώτη επενδυτή.

#### *6.2.4. Μεταβατική περίοδος (υπάρχει ιδιώτης αγοραστής)*

- (136) Κατά τη σύντομη αυτή περίοδο που έπεται της εξαγοράς από τον ιδιώτη μειωποιητικού μεριδίου στην MRO Newco, η οποία αποτελεί την ελάχιστη προϋπόθεση για την αντιμετώπιση κανονιστικών ζητημάτων, προβλέπεται να πραγματοποιηθούν ορισμένες σημαντικές ενέργειες.
- (137) Αφού περάσει στην από κοινού κυριότητα της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και του ιδιώτη αγοραστή, η MRO Newco πρόκειται να αρχίσει

ανοικτή διαδικασία προσλήψεων από την αγορά, ώστε να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό που θα της επιτρέψει να εισέλθει στην αγορά ως ανταγωνιστής μόλις γίνει η άσκηση του δικαιώματος αγοράς/πώλησης. Κατά τη μεταβατική περίοδο, η MRO Newco θα προσλάβει μόνο το προσωπικό που χρειάζεται για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της νομοθεσίας όσον αφορά τη νέα αδειοδότηση για παροχή μηχανολογικών υπηρεσιών. Η MRO Newco θα προετοιμαστεί και θα υποβάλει αίτηση για όλες τις άλλες εγκρίσεις<sup>62</sup> που ενδέχεται να προβλέπει η νομοθεσία ώστε να τεθεί πλήρως σε λειτουργία μία ημέρα αφότου κηρύξει πτώχευση η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες. Θα δημιουργηθούν νέες εγκαταστάσεις πληροφορικής και θα πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων υποστήριξης.

- (138) Η MRO Newco προβλέπεται να προβεί στην αγορά ορισμένων συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα (η οποία είναι θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και ανήκει εξ ολοκλήρου σε αυτή) καταβάλλοντας την αγοραία τιμή. Όπως και τα άλλα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να αγοραστούν από / μεταβιβασθούν στην κοινή επιχείρηση, τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία που θα αγοραστούν από την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα θα αποτελέσουν αντικείμενο ανεξάρτητης αποτίμησης, ώστε να προσδιορισθεί η πραγματική εμπορική αξία τους.

*6.2.5. Άσκηση του δικαιώματος αγοράς από τον ιδιώτη αγοραστή και εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες*

- (139) Μόλις ολοκληρωθούν όλες οι αναγκαίες ενέργειες της μεταβατικής περιόδου, και σε κάθε περίπτωση όχι αργότερα από την 30ή Απριλίου 2009, ο ιδιώτης αγοραστής (ο οποίος θα κατέχει ήδη το 49% της MRO Newco) θα ασκήσει το δικαίωμά του για αγορά του υπόλοιπου 51% των μετοχών της MRO Newco που ανήκουν στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες αποκτώντας έτσι το μερίδιό τους. Εναλλακτικά, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα ασκήσει το δικαίωμά της για πώληση του υπόλοιπου 51% της MRO Newco με σκοπό την ολοκλήρωση της μεταβίβασης στον ιδιώτη αγοραστή ολόκληρου του μεριδίου που κατέχει στη MRO Newco. Και στις δύο περιπτώσεις, ο αγοραστής θα καταστεί τότε μοναδικός μέτοχος της MRO Newco.
- (140) Μετά την ολοκλήρωση της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης, η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα τεθεί υπό εκκαθάριση. Η εκκαθάριση αυτή εξαρτάται από την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης η οποία κοινοποιήθηκε ταυτόχρονα και αφορά ορισμένα περιουσιακά στοιχεία επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες. Προς τον σκοπό αυτό, θα συντονιστούν τα χρονοδιαγράμματα για την ολοκλήρωση των δύο διαδικασιών πώλησης.
- (141) Τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες που αφορούν τις δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης, πέραν αυτών που αποτελούν αντικείμενο της κοινοποίησης, θα εκποιηθούν από τον

---

<sup>62</sup> Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της Αεροπορίας και Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας (ΗΠΑ).

εκκαθαριστή μέσω της διαδικασίας εκκαθάρισης. Η Ελλάδα θα εγγράψει στον πίνακα των απαιτήσεων τις υποχρεώσεις της σχετικά με την επιστροφή της ενίσχυσης η οποία κρίθηκε από την Επιτροπή παράνομη και ασυμβίβαστη.

- (142) Μόλις τεθεί υπό εκκαθάριση η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες, όλοι οι απασχολούμενοι στην εταιρεία θα απολυθούν. Αναμένεται ότι ορισμένοι από αυτούς μπορεί να προσληφθούν στην MRO Newco με νέες συμβάσεις απασχόλησης.
- (143) Η Ελληνική Δημοκρατία θα θέσει σε εφαρμογή σειρά κοινωνικών μέτρων για τους εργαζομένους που θα απολυθούν όταν η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση. Τα κοινωνικά αυτά μέτρα θα ανακοινωθούν κατά πάσα πιθανότητα κατά την προπαρασκευαστική περίοδο.
- (144) Τα μέτρα αυτά δεν θα αποτελούν μέρος της κοινοποιηθείσας διαδικασίας πώλησης ούτε θα προβλέπονται στη σύμβαση που πρόκειται να συναφθεί με τον (τους) ιδιώτη (-ες) αγοραστή (-ές) της MRO Newco και δεν θα έχουν καμία απολύτως σχέση με την MRO Newco. Τα μέτρα αυτά θα αφορούν αποκλειστικά τους εργαζομένους που θα απολυθούν μετά την παύση των δραστηριοτήτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες και δεν θα προσφέρουν επομένως άμεσο ή έμμεσο πλεονέκτημα σε κάποια επιχείρηση ούτε θα έχουν αντίκτυπο στην αγορά.
- (145) Στη φάση αυτή, η MRO Newco θα είναι σε θέση να δραστηριοποιηθεί ως πάροχος υπηρεσιών MRO σε όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια στον ΔΑΑ, καθώς και στα άλλα ελληνικά αεροδρόμια.

## **7. ΕΠΙΤΡΟΠΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ**

### **7.1. Γενικές αρχές**

- (146) Όπως προαναφέρθηκε, η Ελληνική Δημοκρατία συμφώνησε και ανέλαβε δεσμεύσεις όσον αφορά την έγκριση από την Επιτροπή του διορισμού επιτρόπου παρακολούθησης, αμειβόμενου από την Ελληνική Δημοκρατία, για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με την απόφαση και τις σχετικές δεσμεύσεις. Ειδικότερα, ο επίτροπος παρακολούθησης θα επιβλέψει τη συμμόρφωση με την υποχρέωση μεταβίβασης σε αγοραίες τιμές των περιουσιακών στοιχείων των Ολυμπιακών Αερογραμμών/της Ολυμπιακής Αεροπορίας – Υπηρεσίες σε καθεμία από τις νέες οντότητες, σε συνδυασμό με την μεταγενέστερη πώληση τους. Η Ελληνική Δημοκρατία δεσμεύτηκε ότι ο επίτροπος παρακολούθησης θα αμειβεται από αυτήν με τρόπο που να μην παρακωλύεται η ανεξάρτητη και αποτελεσματική εκπλήρωση της εντολής του<sup>63</sup>.

---

<sup>63</sup> Η Ελληνική Δημοκρατία θα αποζημιώσει τον επίτροπο παρακολούθησης, το προσωπικό και τους αντιπροσώπους του (αποκαλούμενοι έκαστος «Αποζημιωνόμενο Μέρος») και παραιτείται από κάθε αξίωση έναντι των αποζημιωνόμενων μερών, και συμφωνεί ότι τα αποζημιωνόμενα μέρη δεν φέρουν καμία ευθύνη έναντι της Ελλάδας ή της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες ή/και των Ολυμπιακών Αερογραμμών για ευθύνες που προκύπτουν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του επιτρόπου, εκτός εάν οι ευθύνες αυτές δημιουργηθούν ως αποτέλεσμα εκούσιας παράλειψης,

- (147) Η Ελληνική Δημοκρατία θεωρεί ότι ο ρόλος του επιτρόπου παρακολούθησης είναι ανάλογος εκείνου του επιτρόπου παρακολούθησης που ορίζεται σε ευρωπαϊκές διαδικασίες ελέγχου των συγκεντρώσεων για την εποπτεία της συμμόρφωσης με δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει τα μέρη που συμμετέχουν στη συγκέντρωση.
- (148) Η παρουσία του επιτρόπου παρακολούθησης δεν επηρεάζει κατά κανένα τρόπο τις εξουσίες και τα καθήκοντα ελέγχου της Επιτροπής σχετικά με την ορθή της παρούσας απόφασης, ούτε επηρεάζει τα καθήκοντα της Ελληνικής Δημοκρατίας βάσει του κοινοτικού δικαίου.

## **7.2. Διορισμός του επιτρόπου παρακολούθησης**

- (149) Η Ελληνική Δημοκρατία θα υποβάλει στην Επιτροπή κατάλογο ενδεδειγμένων προσώπων τα οποία προτείνει για τη θέση του επιτρόπου παρακολούθησης. Ο διορισμός του, όπως και οι όροι και οι προϋποθέσεις του διορισμού (επιτροπεία), υπόκεινται στην έγκριση της Επιτροπής.
- (150) Ο επίτροπος παρακολούθησης θα είναι ανεξάρτητος από την Ελληνική Δημοκρατία ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές/ την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες, θα διαθέτει τα αναγκαία προσόντα και την πείρα για την διεκπεραίωση της εντολής του, θα τηρεί τον εμπιστευτικό χαρακτήρα και δεν θα υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων (ούτε θα επιτρέψει να εκτεθεί σε τέτοιου είδους κίνδυνο).
- (151) Το αργότερο δύο εβδομάδες μετά τη διαβίβαση της παρούσας απόφασης στις ελληνικές αρχές, η Ελλάδα θα υποβάλει προς έγκριση στην Επιτροπή κατάλογο με ένα ή περισσότερα πρόσωπα που προτείνει για το διορισμό στη θέση του επιτρόπου παρακολούθησης. Η πρόταση θα περιέχει επαρκή στοιχεία τα οποία θα επιτρέπουν στην Επιτροπή να εξακριβώσει εάν ο προτεινόμενος επίτροπος πληροί τις προαναφερθείσες απαιτήσεις και θα περιλαμβάνουν όλους τους όρους της προτεινόμενης εντολής, με όλες τις αναγκαίες πρόνοιες οι οποίες θα επιτρέψουν στον επίτροπο να διεκπεραιώσει τα καθήκοντά του, καθώς και τις γενικές γραμμές ενός σχεδίου εργασίας που θα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο ο επίτροπος σκοπεύει να υλοποιήσει τα καθήκοντα που του ανατέθηκαν.
- (152) Εάν ο επίτροπος παύσει να ασκεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με την παρούσα απόφαση βάσει των δεσμεύσεων, ή για οιονδήποτε άλλο βάσιμο λόγο, συμπεριλαμβανομένης της έκθεσής του σε σύγκρουση συμφερόντων, η Επιτροπή δύναται, μετά από ακρόαση του επιτρόπου, να ζητήσει από την Ελλάδα την αντικατάστασή του· ή η Ελλάδα μπορεί να αντικαταστήσει τον επίτροπο αφού λάβει προηγουμένως την έγκριση της Επιτροπής.
- (153) Η Ελληνική Δημοκρατία θα αναλάβει επίσης να παράσχει, και θα διασφαλίσει ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές/η Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα

---

απερισκεψίας, βαρείας αμέλειας ή κακοπιστίας του επιτρόπου, του προσωπικού του, των αντιπροσώπων ή των συμβούλων του.

παράσχουν, στον επίτροπο παρακολούθησης την απαιτούμενη συνεργασία, συνδρομή και ενημέρωση που ευλόγως θα απαιτούσε ο επίτροπος παρακολούθησης για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ο επίτροπος παρακολούθησης θα έχει επίσης πρόσβαση σε βιβλία, αρχεία, έγγραφα, προσωπικό, εγκαταστάσεις, χώρους και τεχνικές πληροφορίες, και η Ελληνική Δημοκρατία θα παράσχει στον επίτροπο παρακολούθησης, κατόπιν αιτήσεώς του, αντίγραφα των απαραίτητων εγγράφων για την διεκπεραίωση των καθηκόντων του.

### **7.3. Καθήκοντα του επιτρόπου παρακολούθησης**

- (154) Πρωταρχικό καθήκον του επιτρόπου παρακολούθησης θα είναι η εποπτεία της συμμόρφωσης της Ελληνικής Δημοκρατίας με τις δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στην κοινοποιηθείσα διαδικασία, και, στο μέτρο του δυνατού, η εξασφάλιση της πλήρους και ουσιαστικής συμμόρφωσης της Ελληνικής Δημοκρατίας κατά τη διάρκεια της θητείας του επιτρόπου παρακολούθησης. Ο επίτροπος παρακολούθησης θα ενεργεί προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση της Ελληνικής Δημοκρατίας με τις δεσμεύσεις τις οποίες ανέλαβε αναφορικά με τις υπό εξέταση κοινοποιήσεις στην παρούσα απόφαση. Μολονότι οι υποχρεώσεις του επιτρόπου παρακολούθησης δεν επηρεάζουν τις αρμοδιότητες της Επιτροπής, η Ελληνική Δημοκρατία δεν δικαιούται, ωστόσο, να δίνει οδηγίες στον επίτροπο παρακολούθησης.
- (155) Ο επίτροπος παρακολούθησης δύναται να διορίζει συμβούλους, αμειβόμενους από την Ελλάδα, εφόσον θεωρεί τον διορισμό αυτό αναγκαίο ή ενδεδειγμένο για την εκτέλεση των καθηκόντων και υποχρεώσεών του δυνάμει της εντολής, με την προϋπόθεση οι αμοιβές και οι λοιπές δαπάνες του επιτρόπου να λογικές. Εάν η Ελληνική Δημοκρατία αρνηθεί να συμφωνήσει με τους προτεινόμενους συμβούλους, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει τον διορισμό αντ' αυτής. Μόνον ο επίτροπος παρακολούθησης έχει το δικαίωμα να δίδει οδηγίες στους συμβούλους.
- (156) Ο επίτροπος παρακολούθησης θα εντέλλεται να λάβει όλα τα μέτρα τα οποία ευλόγως θεωρεί αναγκαία προκειμένου να διεκπεραιώσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του. Τα μέτρα αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν, χωρίς να περιορίζονται, τα εξής:
- διαβίβαση στην Επιτροπή λεπτομερούς σχεδίου εργασίας στο οποίο να περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο σκοπεύει να παρακολουθήσει τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις και τους όρους τους οποίους αποδέχθηκε η Ελληνική Δημοκρατία·
  - την παρακολούθηση του έργου των ανεξάρτητων εκτιμητών ώστε να εξασφαλιστεί η διενέργεια ανάλυσης για τον προσδιορισμό της εύλογης αγοραίας αξίας καθενός από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβαστούν από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές/την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στις νέες οντότητες και την εκπόνηση έκθεσης για τα πορίσματά τους·
  - την εποπτεία του προγράμματος ιδιωτικοποίησης για να εξασφαλιστεί η τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών περί ιδιωτικοποίησης, δηλαδή ότι ακολουθείται

διαφανής και ανταγωνιστική διαδικασία πώλησης, ανοικτή και άνευ όρων (με εξαίρεση τους όρους προαναφέρθηκαν στις παραγράφους 58 και 100), ότι οι νέες οντότητες πωλούνται στον πλειοδότη και ότι παρέχονται στους υποψηφίους επαρκής χρόνος και πληροφορίες για την διενέργεια κατάλληλης αποτίμησης των περιουσιακών στοιχείων, η οποία θα αποτελέσει τη βάση της προσφοράς τους·

- στο πλαίσιο της τήρησης των κατευθυντήριων γραμμών ιδιωτικοποίησης, εξακρίβωση, ανάλογα με το στάδιο της διαδικασίας, ότι οι δυνητικοί αγοραστές λαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τα προς πώληση περιουσιακά στοιχεία, ιδίως με την εξέταση, εφόσον υπάρχει, της τεκμηρίωσης από την αίθουσα δεδομένων, του ενημερωτικού υπομνήματος και, στο βαθμό που κρίνεται αναγκαίο, με πρόσβαση σε προσωπικό το οποίο συμμετέχει στη λειτουργία των νέων οντοτήτων· και
- εξέταση και αξιολόγηση της προόδου της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και των δυνητικών αγοραστών.

#### **7.4. Υποχρέωση αναφοράς**

(157) Μετά τον διορισμό του, ο επίτροπος παρακολούθησης αναμένεται να υποβάλει διμηνιαίες γραπτές εκθέσεις στην Επιτροπή. Οι εκθέσεις αυτές θα καλύπτουν τη συμμόρφωση της Ελληνικής Δημοκρατίας με την κοινοποιηθείσα διαδικασία. Ειδικότερα, οι εκθέσεις θα καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

- τις πιο αξιοσημείωτες ενέργειες στις οποίες προέβη ο επίτροπος παρακολούθησης και τις σημαντικότερες ενέργειες που προβλέπονται·
- την επίδοση των νέων οντοτήτων κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου·
- τυχόν θέματα ή προβλήματα που προέκυψαν κατά την υλοποίηση των κοινοποιηθεισών διαδικασιών, ειδικότερα θέματα μη συμμόρφωσης από την Ελληνική Δημοκρατία με τις κοινοποιηθείσες διαδικασίες·
- τη διαδικασία αποτίμησης και την πραγματική μεταβίβαση βασικών περιουσιακών στοιχείων από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές/την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες στις νέες οντότητες, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε στην αγοραία τιμή· και
- την αξιολόγηση της προόδου της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, συμπεριλαμβανομένης της ενημέρωσης για δυνητικούς αγοραστές και όλες τις άλλες πληροφορίες που ελήφθησαν από την Ελληνική Δημοκρατία όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση.

(158) Επιπλέον, και με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων περιοδικής αναφοράς του επιτρόπου, εφόσον ο επίτροπος παρακολούθησης πληροφορηθεί θέματα ή προβλήματα τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν δυνητική μη συμμόρφωση με τις κοινοποιηθείσες διαδικασίες και τις δεσμεύσεις των ελληνικών αρχών, ο επίτροπος θα ειδοποιήσει και θα αναφέρει αμέσως τα στοιχεία αυτά στην Επιτροπή.



## 8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

### 8.1. Γενικές παρατηρήσεις

- (159) Η «ανακοίνωση της Επιτροπής — Για μια αποτελεσματική εφαρμογή των αποφάσεων της Επιτροπής με τις οποίες τα κράτη μέλη διατάσσονται να ανακτήσουν παράνομες και ασυμβίβαστες κρατικές ενισχύσεις» (Η ανακοίνωση περί ανάκτησης)<sup>64</sup>, προβλέπει ότι «εάν ένα κράτος μέλος αντιμετωπίζει απρόβλεπτες ή μη δυνάμενες να προβλεφθούν δυσχέρειες για την εκτέλεση απόφασης ανάκτησης εντός της ταχθείσας προθεσμίας ή αντιλαμβάνεται ότι θα υπάρξουν συνέπειες που δεν είχε προβλέψει η Επιτροπή, οφείλει να θέσει τα προβλήματα αυτά στην κρίση της Επιτροπής, προτείνοντας κατάλληλες τροποποιήσεις της επίδικης απόφασης. Σε μια τέτοια περίπτωση, η Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος πρέπει να συνεργαστούν καλή τη πίστη για να υπερπηδήσουν τις δυσχέρειες, μεριμνώντας συγχρόνως για την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων της συνθήκης ΕΚ. Επίσης, η αρχή της καλή τη πίστη συνεργασίας απαιτεί από τα κράτη μέλη να παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις πληροφορίες που της επιτρέπουν να διαπιστώσει ότι τα μέτρα που έχουν επιλεγεί αποτελούν κατάλληλη εφαρμογή της απόφασης».<sup>65</sup>
- (160) Η ανακοίνωση περί ανάκτησης, σε συνδυασμό με το άρθρο 10 της συνθήκης ΕΚ και την τρέχουσα νομολογία<sup>66</sup>, προβλέπει συνεπώς ένα μηχανισμό συνεργασίας, βάσει του οποίου το κράτος μέλος και η Επιτροπή συνεργάζονται για να υπερπηδήσουν απρόβλεπτες ή μη δυνάμενες να προβλεφθούν δυσχέρειες τις οποίες αντιμετωπίζει το κράτος μέλος κατά την εκτέλεση απόφασης ανάκτησης.
- (161) Συνεπώς, οι υποθέσεις N321/2007, N322/2007 και N323/2007 κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή και πρέπει να αξιολογηθούν στο συγκεκριμένο αυτό πλαίσιο.
- (162) Κατά την υποβολή των κοινοποιήσεων των διαδικασιών πώλησης, οι ελληνικές αρχές κάλεσαν την Επιτροπή να διαβεβαιώσει ότι:
- οι διαδικασίες πώλησης που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση δεν εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης προς τους αγοραστές των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων,
  - οι διαδικασίες πώλησης δεν εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης προς τις παλούμενες οντότητες «Pantheon», «Olympic Ground Handling» ή «Olympic Maintenance» ούτε προς οιοσδήποτε κοινές επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να συσταθούν ως αποτέλεσμα των εν λόγω διαδικασιών πώλησης,

---

<sup>64</sup> ΕΕ C 272 της 15.11.2007, σ. 4.

<sup>65</sup> Παράγραφος 28.

<sup>66</sup> Βλ. για παράδειγμα υπόθεση C-441/06, Επιτροπή κατά Γαλλίας, παράγραφος 28

- ούτε η «Pantheon», ούτε η «Ground Handling Newco» ούτε η «MRO Newco» ούτε άλλη οντότητα η οποία ενδέχεται να συσταθεί ως αποτέλεσμα των διαδικασιών πώλησης, ούτε οι αγοραστές αυτών κληρονομούν οιοσδήποτε παράνομες και ασυμβίβαστες κρατικές ενισχύσεις τις οποίες η Ελληνική Δημοκρατία μπορεί να υποχρεωθεί να ανακτήσει από την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές δυνάμει των αποφάσεων της Επιτροπής του 2002, 2005, 2006 ή 2008.
- (163) Εφόσον έχει υπάρξει μεταγενέστερη πώληση ή μεταβίβαση του αποδέκτη παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης, η υποχρέωση επιστροφής μπορεί να επεκταθεί σε άλλες επιχειρήσεις στις οποίες μεταβιβάστηκαν τα μερίδια ή οι δραστηριότητες του αποδέκτη (διάδοχος επιχείρηση).<sup>67</sup>
- (164) Σε σειρά αποφάσεων<sup>68</sup>, η Επιτροπή έχει αποφανθεί ότι οποιαδήποτε επιχείρηση συνεχίζει τις δραστηριότητες της αρχικής επιχείρησης με τη χρησιμοποίηση των μεταβιβασθέντων μέσων παραγωγής, πρέπει να θεωρηθεί ως ο αποδέκτης της κρατικής ενίσχυσης, υπό τον όρο ότι υπήρχαν πτυχές της μεταβίβασης που οδηγούσαν στη διαπίστωση ότι η δραστηριότητα όντως συνεχιζόταν.
- (165) Ωστόσο, εάν αποδειχθεί ότι το ευεργέτημα της αθέμιτης ενίσχυσης παραμένει στον αρχικό αποδέκτη (ανεξάρτητα από τη μεταβίβαση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων), η υποχρέωση επιστροφής θα εξακολουθεί να βαρύνει τον αρχικό αποδέκτη της ενίσχυσης. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση που ο αγοραστής απέκτησε τα υπό εξέταση περιουσιακά στοιχεία σε εύλογη αγοραία αξία. Άλλοι παράγοντες που η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη για τον καθορισμό του κατά πόσον συνεχίζεται η δραστηριότητα είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν το σκοπό και το αντικείμενο της μεταβίβασης, την τιμή μεταβίβασης, την ταυτότητα των μετόχων ή των ιδιοκτητών του αγοραστή και τον εμπορικό χαρακτήρα της συναλλαγής.
- (166) Γίνεται συνεπώς διάκριση μεταξύ πώλησης περιουσιακών στοιχείων και πώλησης μετοχών αποδέκτη ενίσχυσης. Στην περίπτωση της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων, πράγματι, η υποχρέωση επιστροφής δεν επεκτείνεται σε άλλες επιχειρήσεις αλλά παραμένει στην αποδέκτρια επιχείρηση της οποίας οι μετοχές αγοράστηκαν (ανεξάρτητα συνεπώς από την κατάσταση των μετόχων).<sup>69</sup> Στην υπόθεση C-277/00 (SMI)<sup>70</sup>, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών

<sup>67</sup> Υπόθεση C-303/88 *Ιταλία κατά Επιτροπής* [1991] Συλλ. I-1433, σκέψη 57. Με την επιστροφή της ενίσχυσης, ο αποδέκτης πρέπει να απολέσει το πλεονέκτημα που απολάμβανε προηγουμένως στην αγορά και αποκαθίσταται η κατάσταση προ της ενίσχυσης.

<sup>68</sup> *Finmeccanica/Alfa Romeo*, EE L349, της 30.11.1989, σ. 9, *Seleco* EE L 227, της 28.08.1999, σ. 24, *Gröditzter Stahlwerke*, EE L 292 της 13.11.1999, σ. 27, *SMI*, EE L 238, της 22.09.2000, σ. 50, *CDA*, EE L 318 της 16.12.2000, σ. 62

<sup>69</sup> Υπόθεση C-277/00 *Γερμανία κατά Επιτροπής* ('SMI') [2004] Συλλογή I-3925, σκέψη 81. Βλέπε επίσης συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00 *Ιταλία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής* ('Seleco-Multimedia') [2003] Συλλογή I-4035, Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Geelhoed, σκέψη 77.

Κοινοτήτων αποφάνθηκε ότι η επιχείρηση στην οποία είχε χορηγηθεί η παράνομη κρατική ενίσχυση διατηρούσε την νομική της προσωπικότητα και εξακολουθούσε να ασκεί τις δραστηριότητες οι οποίες επιχορηγήθηκαν μέσω της κρατικής ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η εν λόγω επιχείρηση διατηρούσε το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που συνδέεται με την ενίσχυση και πρέπει να είναι η επιχείρηση η οποία θα επιστρέψει ποσό ίσο με την ενίσχυση.

- (167) Στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00 (Seleco)<sup>71</sup>, το Δικαστήριο περιέγραψε τις περιστάσεις υπό τις οποίες η υποχρέωση επιστροφής της κρατικής ενίσχυσης παύει να επιβαρύνει τον αρχικό δικαιούχο «όταν, κατόπιν μιας έρευνας ή μιας απόφασης της Επιτροπής, τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού μιας επιχείρησης μεταβιβάζονται σε άλλη εταιρεία, ελεγχόμενη από τα ίδια πρόσωπα, με όρους που δεν ανταποκρίνονται στις τιμές της αγοράς ή με αδιαφανείς διαδικασίες. Παρόμοιες πράξεις ενδέχεται να έχουν ως στόχο να τεθούν τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία εκτός του πεδίου εφαρμογής της απόφασης της Επιτροπής και να συνεχιστεί στο διηνεκές η εν λόγω οικονομική δραστηριότητα».
- (168) Ωστόσο, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, όταν μια επιχείρηση που έλαβε στο παρελθόν ενίσχυση έχει πωλήσει, σε αγοραία τιμή, ορισμένες ή όλες τις δραστηριότητές της (μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων- asset deal), η τιμή αγοράς θα αντικατοπτρίζει τις συνέπειες της προηγούμενης αυτής κρατικής ενίσχυσης και ο πωλητής της επιχείρησης αυτής διατηρεί το ευεργέτημα της ενίσχυσης. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η προηγούμενη ανταγωνιστική κατάσταση αποκαθίσταται κυρίως με την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον πωλητή.<sup>72</sup> Δεν υφίσταται καταστρατήγηση της υποχρέωσης ούτε συνέχιση της δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτή συνηθίζεται να λέγεται ότι μια συμφωνία μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων σπάζει την αλυσίδα της ανάκτησης.
- (169) Σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής, τη νομολογία και την ανακοίνωση περί ανάκτησης, η Επιτροπή, προκειμένου να δώσει απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσε η Ελλάδα, θα πρέπει να εκτιμήσει
- εάν η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων στις νέες οντότητες πραγματοποιείται σε αγοραία τιμή
  - εάν η πώληση των οντοτήτων αυτών διενεργείται σωστά
  - εάν η δημιουργία των νέων οντοτήτων (Pantheon, Ground Handling Newco και MRO Newco) και η πώλησή τους δεν διενεργούνται με σκοπό την καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης.

---

<sup>70</sup> C-277/00 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων («SMI»)

<sup>71</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C328/99 και 399/00 Ιταλία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής.

<sup>72</sup> Υπόθεση C-305/89 Ιταλία κατά Επιτροπής ('Alfa Romeo') [1991] Συλλογή I-1603, σκέψη 40.

- (170) Εάν η Επιτροπή μπορεί να αποδείξει ότι η κοινοποιηθείσα διαδικασία που προβλέπει τη δημιουργία των νέων οντοτήτων δεν πραγματοποιείται για την καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης, ότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων στις νέες οντότητες θα αποτελέσει ορθή «μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων» και ότι η πώληση των εν λόγω ομαδοποιημένων περιουσιακών στοιχείων στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα λάβει χώρα σε αγοραία τιμή, τότε θα πρέπει να είναι σε θέση να παράσχει την απαιτούμενη ασφάλεια του δικαίου στην Ελλάδα και στους αγοραστές των νέων οντοτήτων.

## 8.2. Pantheon

*8.2.1. Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Pantheon αποτελεί μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε αγοραία τιμή;*

- (171) Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Pantheon πρέπει να πραγματοποιηθεί σε αγοραία τιμή. Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν διακρίνει μεταξύ υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων· όλα τα περιουσιακά στοιχεία υπόκεινται στην απαίτηση μεταβίβασής τους με βάση την εύλογη αγοραία αξία.<sup>73</sup>
- (172) Εν προκειμένω, η πρακτική της Επιτροπής είναι να απαιτεί τη διεξαγωγή ανοικτού διαγωνισμού,<sup>74</sup> εναλλακτικά ανεξάρτητη αποτίμηση των πωλούμενων περιουσιακών στοιχείων. Όταν η αγοραία τιμή προκύπτει μέσω ανεξάρτητης αξιολόγησης/αποτίμησης, η αξιολόγηση αυτή πρέπει να είναι αληθοφανής και προσήκουσα<sup>75</sup>. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η Επιτροπή έχει ορίσει δικό της εμπειρογνώμονα για να γνωμοδοτήσει ως προς την αγοραία αξία<sup>76</sup>.
- (173) Όσον αφορά την απαίτηση αυτή, η Ελλάδα συμφώνησε με τον διορισμό ενός επιτρόπου παρακολούθησης για την επίβλεψη της συμμόρφωσης της μεταβίβασης των βασικών περιουσιακών στοιχείων κάτω από ίσους όρους σε καθεμία από τις νέες οντότητες, σε συνδυασμό με την μεταγενέστερη πώληση εκάστης εξ αυτών. Από τη στιγμή που θα έχει διοριστεί ο επίτροπος παρακολούθησης, ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες αποτίμησης, σε συνδυασμό με ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα η οποία θα επιβλέπει τη διαδικασία

---

<sup>73</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 2ας Αυγούστου 2002, σχετικά με διάφορα μέτρα και σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Ισπανία υπέρ του κέντρου αναψυχής «Terra Mítica SA», Benidorm (Alicante), ΕΕ L 91 της 08.04.2003, σ.23 όσον αφορά την αποτίμηση ενός άυλου περιουσιακού στοιχείου (εμπορικού σήματος).

<sup>74</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2002 σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία χορήγησε η Γερμανία στην εταιρεία Gothaer Fahrzeugtechnik GmbH, ΕΕ L 314 της 18.11.2002, σ 62.

<sup>75</sup> Gothaer, παράγραφος 30.

<sup>76</sup> Απόφαση της Επιτροπής, της 5<sup>ης</sup> Ιουνίου 2002, για τα μέτρα που έλαβαν οι Κάτω Χώρες για την αναδιάρθρωση και ιδιωτικοποίηση της Koninklijke Schelde Groep, ΕΕ L14, της 21.01.2003, σ. 56 παράγραφος 79.

πώλησης, θα διενεργήσουν ανάλυση της εύλογης αγοραίας αξίας για καθένα από τα περιουσιακά στοιχεία που πρόκειται να μεταβιβαστούν.

- (174) Η Ελλάδα σκοπεύει, σε διαβούλευση με την Επιτροπή, να διασφαλίσει τον διορισμό ενός ή περισσότερων ανεξάρτητων ελεγκτικών εταιρειών ή εταιρειών ειδικευμένων σε οικονομικά αερομεταφορών που θα κατέχουν τις αναγκαίες γνώσεις και την εμπειρογνωμοσύνη στον κλάδο των αερομεταφορών ώστε να μπορούν να παράσχουν ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταβιβαστούν. Ο επίτροπος παρακολούθησης είναι πιθανό να συμμετάσχει στην επιλογή της(των) ανεξάρτητης(-ων) εταιρείας(-ών) εμπειρογνομόνων και θα εποπτεύσει την εκπόνηση της αποτίμησης των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταφερθούν.
- (175) Ο ρόλος του επιτρόπου παρακολούθησης είναι ανάλογος εκείνου ενός επιτρόπου παρακολούθησης που διορίζεται σε διαδικασίες ελέγχου των συγκεντρώσεων στην ΕΚ για την επίβλεψη της συμμόρφωσης με δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί από τα συμμετέχοντα στη συγκέντρωση μέρη, καθώς και με εκείνον ενός επιτρόπου παρακολούθησης που έχει διοριστεί σε περιπτώσεις ενισχύσεων αναδιάρθρωσης προκειμένου να επιβλέψει την εκποίηση μιας επιχείρησης.<sup>77</sup>
- (176) Η Ελληνική Δημοκρατία θα υποβάλει στην Επιτροπή κατάλογο ενδεδειγμένων προσώπων τα οποία προτείνει για τη θέση του επιτρόπου παρακολούθησης. Ο διορισμός του, όπως και οι όροι και οι λεπτομέρειες του διορισμού (επιτροπεία), υπόκεινται στην έγκριση της Επιτροπής.<sup>78</sup>
- (177) Ο επίτροπος παρακολούθησης θα είναι ανεξάρτητος από την Ελληνική Δημοκρατία ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές/ την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες, θα διαθέτει τα αναγκαία προσόντα και την πείρα για την διεκπεραίωση της εντολής του (εντολή η οποία κατά κανένα τρόπο δεν επηρεάζει ή διακυβεύει άλλως τις αρμοδιότητες της Επιτροπής), θα τηρεί τον εμπιστευτικό χαρακτήρα<sup>79</sup> και δεν θα συντρέχει περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων (ούτε θα επιτρέψει ο ίδιος να εκτεθεί σε τέτοιου είδους κίνδυνο).
- (178) Η Ελληνική Δημοκρατία θα αναλάβει επίσης να παράσχει, και θα διασφαλίσει ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές/Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες θα

---

<sup>77</sup> Βλ., για παράδειγμα, την απόφαση 2005/418/ΕΚ της Επιτροπής, της 7<sup>ης</sup> Ιουλίου 2004, σχετικά με μέτρα ενίσχυσης που εφάρμοσε η Γαλλία υπέρ της Alstom (ΕΕ L 150 της 10.06.2005, σ.24)· βλ. επίσης απόφαση 2005/345/ΕΚ της Επιτροπής, της 18<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2004, σχετικά με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης που χορηγήθηκε από τη Γερμανία υπέρ της Bankgesellschaft Berlin AG (ΕΕ L 116 της 04.05.2005, σ.1)

<sup>78</sup> Αυτός ο τρόπος είναι παρόμοιος με τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή ενέκρινε τον ορισμό του επιτρόπου στην υπόθεση *Alstom* (*ibid*, παράγραφος 199), και στην *Bankgesellschaft Berlin* (*ibid*, παράγραφος 301).

<sup>79</sup> Βλ. *Alstom*, *ibid*, άρθρο 2 παράγραφος 5 στοιχείο β)· βλ. *Bankgesellschaft Berlin*, *αυτόθι*, άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο ε).

παράσχουν, στον επίτροπο παρακολούθησης την απαιτούμενη συνεργασία, συνδρομή και ενημέρωση που ευλόγως θα απαιτούσε ο επίτροπος παρακολούθησης για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Ο επίτροπος παρακολούθησης θα έχει επίσης πρόσβαση σε βιβλία, αρχεία, έγγραφα, προσωπικό, εγκαταστάσεις, χώρους και τεχνικές πληροφορίες, και η Ελληνική Δημοκρατία θα παρέχει στον επίτροπο παρακολούθησης, κατόπιν αιτήσεώς του, αντίγραφα των απαραίτητων εγγράφων για την διεκπεραίωση των καθηκόντων του.

- (179) Επιπλέον, και με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων περιοδικής αναφοράς του επιτρόπου, εφόσον ο επίτροπος παρακολούθησης πληροφορηθεί θέματα ή προβλήματα τα οποία ενδέχεται να περιλαμβάνουν μη συμμόρφωση με το συμφωνηθέν πλαίσιο, ο επίτροπος θα ειδοποιήσει και θα αναφέρει άμεσα τα στοιχεία αυτά στην Επιτροπή.<sup>80</sup>
- (180) Εν προκειμένω, η Επιτροπή πρέπει να είναι σε θέση να διασφαλίσει ότι τα περιουσιακά στοιχεία που διαβιβάζονται από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές στην Pantheon συνιστούν «ορθή μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων».

#### 8.2.2. *Πραγματοποιείται ορθά η πώληση της Pantheon;*

- (181) Η Επιτροπή πρέπει να αποφανθεί εάν η πώληση για την ιδιωτικοποίηση της Pantheon πραγματοποιείται με τον κατάλληλο τρόπο που εξασφαλίζει ότι δεν εμπεριέχεται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αγοραστή. Εν προκειμένω, η Επιτροπή έχει αναπτύξει ορισμένες αρχές σχετικά με την ιδιωτικοποίηση κρατικών επιχειρήσεων, οι οποίες προήλθαν από πρακτικές σειρές ετών βάσει της εξέτασης μεμονωμένων υποθέσεων<sup>81</sup>. Οι αρχές αυτές μπορούν να εφαρμοστούν στην παρούσα περίπτωση.
- (182) Εάν η ιδιωτικοποίηση πραγματοποιείται με εμπορική πώληση, δηλαδή την πώληση του συνόλου της εταιρείας σε άλλη εταιρεία, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση, πρέπει να συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις προκειμένου να θεωρηθεί, χωρίς περαιτέρω εξέταση, ότι δεν εμπεριέχεται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι:
- πρέπει να διεξάγεται διαγωνισμός που να είναι ανοιχτός σε όλους τους ενδιαφερόμενους, διαφανής και να μην εξαρτάται από την υλοποίηση άλλων πράξεων, όπως η απόκτηση περιουσιακών στοιχείων πλην εκείνων για τα οποία υποβάλλεται προσφορά, ή τη συνέχιση ορισμένων δραστηριοτήτων·
  - η επιχείρηση πωλείται στον πλειοδότη, και

---

<sup>80</sup> Βλ. *Alstom, ibid*, άρθρο 2 παράγραφος 5· βλ. επίσης *Bankgesellschaft Berlin, αυτόθι*, άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο ε).

<sup>81</sup> Βλ. σημεία 402 και 403 της XXIIIης έκθεσης για την πολιτική του ανταγωνισμού 1993 (ISBN 92-826-8374-5)

- πρέπει να δοθούν επαρκής χρόνος και στοιχεία στους ενδιαφερομένους προκειμένου οι τελευταίοι να διενεργήσουν κατάλληλη αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που θα αποτελέσει τη βάση της προσφοράς τους.
- (183) Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα δεσμεύτηκε να διοργανώσει μια άνευ όρων, ανοικτή και άνευ διακρίσεων διαδικασία πώλησης. Η πώληση θα πραγματοποιηθεί με ανοικτό διαγωνισμό που θα διεξαχθεί από ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα για λογαριασμό του Δημοσίου. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα αναφέρουν ότι ο ιδιώτης επενδυτής δεσμεύεται να αγοράσει ορισμένα συνδεδεμένα με το πητικό έργο «βασικά περιουσιακά στοιχεία» μέσω της αγοράς μετοχών στην Pantheon· οι όροι θα απαριθμούν λεπτομερώς τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Οι υποψήφιοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο και πληροφόρηση προκειμένου να αποφασίσουν. Αρχικά, ο αγοραστής θα αποκτήσει συμμετοχή 49 τοις εκατό, αλλά θα δεσμευτεί να ολοκληρώσει την πώληση στο τέλος της μεταβατικής περιόδου. Μολονότι οι όροι της πώλησης περιλαμβάνουν επιχειρηματικό σχέδιο, αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ή να αγνοηθεί, κατά την κρίση του αγοραστή. Νικητής του διαγωνισμού ανακηρύσσεται ο πλειοδότης.
- (184) Οι όροι της πώλησης δεν περιλαμβάνουν τυχόν εμπορικούς περιορισμούς ή προϋποθέσεις. Η μοναδική προϋπόθεση που θα τεθεί αφορά την εκτέλεση των δρομολογίων PSO, τα οποία εκτελούνται σήμερα από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές (η σχετική σύμβαση για τα περισσότερα δρομολόγια λήγει τον Απρίλιο του 2009). Ως προϋπόθεση της πώλησης, θα ζητηθεί από την Pantheon να συμμετάσχει στις μελλοντικές διαδικασίες υποβολής προσφορών για τα εν λόγω δρομολόγια. Εάν οι συμβάσεις κατακυρωθούν στην Pantheon, η τελευταία θα αναμένεται να εκτελεί τα δρομολόγια αυτά κατά τη διάρκεια της σύμβασης.
- (185) Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ελληνικές αρχές αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία στην απρόσκοπτη συνέχιση της παροχής των ζωτικών αυτών υπηρεσιών στα απομακρυσμένα νησιά. Λαμβανομένης υπόψη της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας των ελληνικών νησιών, η συνέχιση της παροχής των υπηρεσιών αυτών είναι ουσιαστική και η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η προϋπόθεση αυτή δεν είναι παράλογη. Η εν λόγω προϋπόθεση φαίνεται επίσης λογική στο πλαίσιο της υπό εξέταση πράξης και άρα όχι ιδιαίτερα επαχθής για τον αγοραστή στη συγκεκριμένη περίπτωση. Τέλος, η προϋπόθεση αυτή θα είναι εξίσου γνωστή σε όλους τους δυνητικούς υποψηφίους.
- (186) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα τεθεί υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης, ο οποίος, επιπλέον των καθηκόντων που περιγράφονται στο τμήμα 8.2.3 κατωτέρω, θα αναλάβει να διασφαλίσει την πλήρη τήρηση των δεσμεύσεων που παρείχαν οι ελληνικές αρχές σε σχέση με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.
- (187) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η διαδικασία διεξάγεται σύμφωνα με τους όρους της ανωτέρω παραγράφου 164 και ότι δεν εμπεριέχεται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

### 8.2.3. Πιθανή καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης

- (188) Εν προκειμένω, το Δικαστήριο ανέφερε ορισμένα κριτήρια που μπορούν να ληφθούν υπόψη από την Επιτροπή κατά την εξέταση της ύπαρξης καταστρατήγησης υποχρέωσης ανάκτησης. Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν: τον σκοπό της μεταβίβασης (περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις, χρησιμοποίηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, ομαδοποιημένα περιουσιακά στοιχεία, κ.λπ.), το τίμημα της μεταβίβασης, την ταυτότητα των μετόχων ή των ιδιοκτητών της αγοράστριας και της αρχικής επιχείρησης, τον χρόνο κατά τον οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση (μετά την έναρξη της έρευνας, την κίνηση της διαδικασίας ή την έκδοση της οριστικής απόφασης) και τέλος την οικονομική λογική της πράξης.<sup>82</sup>
- (189) Στην περίπτωση της Pantheon, αυτό που πρόκειται να μεταβιβαστεί στην εν λόγω οντότητα και να πωληθεί μέσω της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης είναι ορισμένα περιουσιακά στοιχεία. Με την απόκτηση των στοιχείων αυτών, ο νέος ιδιοκτήτης της Pantheon δεν θα διαθέτει περισσότερο από το 65% της τρέχουσας επιχειρησιακής ικανότητας των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Αντί να πωληθούν μέσω εκκαθάρισης, τα υπό εξέταση περιουσιακά στοιχεία πρέπει να πωληθούν ως δέσμη μέσω μιας οντότητας (που αρχικά θα ονομαστεί Pantheon) λόγω του ιδιαίτερου ρυθμιστικού πλαισίου που εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- (190) Αναφορικά με τον σκοπό της μεταβίβασης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το άρθρο 12 του κανονισμού 2407/92 προβλέπει ότι «ένα κράτος μέλος δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα, εναντίον του οποίου έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες, να διατηρήσει την άδεια εκμετάλλευσης εάν η αρμόδια αρχή του έχει πειστεί ότι δεν υφίσταται ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής αναδιοργάνωσης σε λογικό χρονικό διάστημα». Επί της ουσίας, ο κανονισμός 2407/92 θα χρησιμοποιηθεί για την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών<sup>83</sup>.
- (191) Η ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών («ATL»<sup>84</sup>) θα καταστήσει αδύνατη τη συνέχιση οιασδήποτε από τις επιχειρησιακές της δραστηριότητες μετά την έναρξη της εκκαθάρισης λόγω πτώχευσης. Αρχικά, χωρίς ισχύουσα άδεια εκμετάλλευσης, οι Ολυμπιακές

---

<sup>82</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις Cases C-328/99 και C-399/00 *Ιταλία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής* ('*Seleco-Multimedia*') [2003] Συλλογή I-4035, σκέψεις 69, 77-78.

<sup>83</sup> Το άρθρο 2 στοιχείο γ) του κανονισμού 2407/92 ορίζει την «άδεια εκμετάλλευσης» ως «την έγκριση που χορηγείται από το υπεύθυνο κράτος σε επιχείρηση και η οποία της επιτρέπει να πραγματοποιεί αεροπορική μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίου, όπως αναφέρεται στην άδεια, έναντι αμοιβής ή/και πίστωσης».

<sup>84</sup> Air transport licence (άδεια εκτέλεσης αερομεταφορών)



Αερογραμμές θα πάνουν πλέον να θεωρούνται «αερομεταφορέας»<sup>85</sup> βάσει των ισχυόντων κανονισμών.

- (192) Παράλληλα, ως μη αερομεταφορέας βάσει των ευρωπαϊκών κανονισμών, οι Ολυμπιακές Αερογραμμές θα απολέσουν το πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC) και δεν θα είναι σε θέση να προβούν σε πλήρη εκμίσθωση των σκαφών τους σε κάποιο αερομεταφορέα. Επιπλέον, η ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα προκαλέσει την απώλεια όλων των χρονοθυρίδων της (slots) σε συντονισμένους αερολιμένες παγκοσμίως. Βάσει του κανονισμού 95/93 του Συμβουλίου<sup>86</sup>, όλα αυτά τα slots σε αερολιμένες εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας θα επανέλθουν αυτόματα στους αντίστοιχους συντονιστές χρονοθυρίδων αεροδρομίων χωρίς αποζημίωση των Ολυμπιακών Αερογραμμών.
- (193) Σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΚ αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, δικαίωμα χρήσης χρονοθυρίδας μπορεί να έχει μόνο ένας «αερομεταφορέας». Ως αερομεταφορέας ορίζεται στον κανονισμό η αεροπορική εταιρεία που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης ή ισοδύναμο έγγραφο τουλάχιστον στις 31 Ιανουαρίου για την επόμενη θερινή περίοδο ή στις 31 Αυγούστου για την επόμενη χειμερινή περίοδο.<sup>87</sup> Ο κανονισμός προβλέπει επίσης ότι οι χρονοθυρίδες μπορούν να ανταλλάσσονται ή να μεταβιβάζονται μόνο μεταξύ αερομεταφορέων· δεν είναι δυνατή η μεταβίβαση σε οιαδήποτε επιχείρηση η οποία δεν πληροί τον ορισμό του αερομεταφορέα (δηλαδή επιχείρηση η οποία δεν έχει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης)<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> Βλ. για παράδειγμα, άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, ΕΕ L 240 της 24.08.1992, σ. 8· άρθρο 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου 1992 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, ΕΕ L 240 της 24.08.1992, σ. 15· άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σ' αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, ΕΕ L 46 της 17.02.2004, σ. 1. Βλ. επίσης άρθρο 2 παράγραφος 9 της πρότασης της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών μέσα στην Κοινότητα (αναδιατύπωση).

<sup>86</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου της 18<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1993 σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14, της 22.1.1993, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Απριλίου 2004, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 50).

<sup>87</sup> Βλ. άρθρο 2 σημείο στ) στοιχείο (i) – άρθρο 8 σημείο α) (1) του κανονισμού ΕΚ για τις χρονοθυρίδες

<sup>88</sup> Ωστόσο, σε περιπτώσεις μεταβίβασης slots μεταξύ μητρικής και θυγατρικής, η μητρική εταιρεία έχει επίσης τη δυνατότητα μεταβίβασης slots στη θυγατρική της, από τη στιγμή που η τελευταία

- (194) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι σε μια κατάσταση πτώχευσης δεν θα ήταν δυνατόν για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, τους πιστωτές ή τον σύνδικο πτώχευσης να επιλέξουν τη συνέχιση ή τη διάθεση ορισμένων ή του συνόλου των δραστηριοτήτων της επειδή η εταιρεία θα έχανε αμέσως όλες τις νόμιμες άδειες της (ATL και AOC), καθώς και τις χρονοθυρίδες της (slots) σε συντονισμένους αερολιμένες, με αποτέλεσμα να καταστεί παράνομη η συνέχιση των δραστηριοτήτων της εφόσον θα έπαυε να θεωρείται αερομεταφορέας βάσει του κοινοτικού δικαίου.
- (195) Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόταση δημιουργίας νέας οντότητας στην οποία μπορούν να μεταβιβαστούν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία σε αγοραία τιμή αντιπροσωπεύει μια βάσιμη επιλογή μέσω της οποίας μπορούν να μεταβιβαστούν τα περιουσιακά στοιχεία (ιδιαίτερα τα πολύτιμα άυλα περιουσιακά στοιχεία, όπως τα slots και η εμπορική επωνυμία Ολυμπιακή) και προσφέρει στην Ελλάδα το καλύτερο δυνατό μέσο ώστε να μεγιστοποιήσει τα αποτελέσματα και να προχωρήσει στην εκτέλεση των προηγούμενων αποφάσεων για την ανάκτηση των κρατικών ενισχύσεων.
- (196) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Pantheon θα έχει διαφορετικό ιδιοκτήτη και διαφορετική ιδιοκτησιακή διάρθρωση από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Η Pantheon θα ανήκει κατά 49% στον ιδιωτικό τομέα από την ημερομηνία κατά την οποία ξεκινά τις περιορισμένες δραστηριότητές της και ο ιδιώτης ιδιοκτήτης θα διαθέτει σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Ο ιδιοκτήτης του 49% της Pantheon αγοράζει το μερίδιο αυτό με δεδομένο ότι τελικά θα αποκτήσει το σύνολο της εταιρείας στο τέλος της μεταβατικής διαδικασίας. Τα μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία θα είναι εκείνα που θα επιλεγούν από το νέο μέτοχο (εκτός των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται με τις δραστηριότητες PSO). Ως εκ τούτου, και στο τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, η Pantheon θα έχει εντελώς διαφορετικό ιδιοκτήτη από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές· ενώ η Pantheon θα έχει στρατηγική και επιχειρηματικό σχέδιο, αυτά δεν θα είναι τα ίδια με εκείνα των Ολυμπιακών Αερογραμμών.
- (197) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι η Pantheon θα διαφέρει ουσιαστικά από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές δεν θα μεταβιβάσουν προσωπικό στην Pantheon. Η τελευταία θα προσλάβει το προσωπικό της στην ελεύθερη αγορά και, μολονότι δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να προσλάβει η Pantheon ορισμένα άτομα από τις πρώην Ολυμπιακές Αερογραμμές ή την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, τα άτομα αυτά δεν θα διατηρήσουν τυχόν κεκτημένα δικαιώματα, καθεστώς ή βαθμό που είχαν από τον προηγούμενο εργοδότη τους.
- (198) Η Επιτροπή παρατηρεί τέλος ότι τόσο η Pantheon όσο και η πλήρως ιδιωτική αεροπορική εταιρεία που θα προέλθει από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης δεν θα συνεχίσουν τις δραστηριότητες των Ολυμπιακών Αερογραμμών,

---

διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, ακόμα και εάν κατά την αρχή της περιόδου η θυγατρική δεν διέθετε έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης για την εν λόγω περίοδο.

δεδομένου ότι η Ελλάδα δεσμεύτηκε ότι η εταιρεία αυτή, κατά το πέρας της κοινοποιηθείσας διαδικασίας, θα λειτουργήσει ως πλήρως ιδιωτικός αερομεταφορέας σε επίπεδο όχι μεγαλύτερο του 65% της μεταφορικής ικανότητας (σε ASKs) σε σχέση με το πτητικό έργο των Ολυμπιακών Αερογραμμών κατά την ημερομηνία της κοινοποίησης. Η μόνη δραστηριότητα των Ολυμπιακών Αερογραμμών που πρόκειται να συνεχίσει η Pantheon (εφόσον κερδίσει τους διαγωνισμούς αυτούς) είναι οι πτήσεις PSO για τις οποίες η Pantheon έχει την υποχρέωση να υποβάλει κατόπιν προσφορά.

- (199) Ως εκ τούτου, και με την προϋπόθεση της ορθής υλοποίησης του κοινοποιηθέντος σχεδίου (βλ. ανωτέρω), το κοινοποιηθέν μέτρο όσον αφορά την Pantheon δεν φαίνεται να συνιστά μηχανισμό για την καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης.

#### *8.2.4. Συμπεράσματα όσον αφορά την Pantheon*

- (200) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η δημιουργία της Pantheon, η πώληση και η μεταγενέστερη εκκαθάριση τόσο των Ολυμπιακών Αερογραμμών όσο και της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες ομοιάζουν με συμφωνία μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων σε αγοραίες τιμές στο πλαίσιο της εκκαθάρισης επιχείρησης η οποία οφείλει να επιστρέψει παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση, δεδομένων τόσο των ιδιαιτεροτήτων του τομέα των αερομεταφορών (ιδιαίτερα της ανάγκης αποκόμισης οφέλους από τα slots) και της ανάγκης, που αποδέχεται η Επιτροπή, να μην διακοπούν οι πτήσεις PSO προς τα ελληνικά νησιά.

### **8.3. Ground Handling Newco**

#### *8.3.1. Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Ground Handling Newco αποτελεί μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε αγοραία τιμή;*

- (201) Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην Ground Handling Newco πρέπει να πραγματοποιηθεί σε αγοραία τιμή, χωρίς διάκριση μεταξύ υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων.
- (202) Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόκειται να προσληφθούν μία ή περισσότερες ανεξάρτητες ελεγκτικές εταιρείες ή εταιρείες ειδικευμένες στα οικονομικά των αερομεταφορών με τις αναγκαίες γνώσεις και την εμπειρογνωμοσύνη στον κλάδο των αερομεταφορών, προκειμένου να παράσχουν ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταβιβαστούν. Την αποτίμηση αυτή θα εποπτεύσει επίτροπος παρακολούθησης (βλ. τμήμα 8.2.1 ανωτέρω) ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την υποχρέωση της μεταβίβασης, κάτω από ίσους όρους, των περιουσιακών στοιχείων καθεμιάς από τις νέες οντότητες, σε συνδυασμό με τη μεταγενέστερη πώλησή τους.
- (203) Όπως προαναφέρθηκε, η αποτίμηση μπορεί να είναι μια ανεξάρτητη εκτίμηση της αξίας των πωλούμενων περιουσιακών στοιχείων. Εφόσον χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητη αξιολόγηση/αποτίμηση, η εκτίμηση αυτή πρέπει να είναι αληθοφανής και προσήκουσα. Στην περίπτωση αυτή, η πρόσληψη

κατάλληλων εκτιμητών και η εποπτεία τους από τον επίτροπο παρακολούθησης πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το αποτέλεσμα της αποτίμησης θα είναι τόσο ευλογοφανές όσο και προσήκον.

- (204) Εν προκειμένω, η Επιτροπή είναι σε θέση να εξασφαλίσει ότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες προς την Ground Handling Newco συνιστά μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε αγοραία τιμή.

#### 8.3.2. *Πραγματοποιείται ορθά η πώληση της Ground Handling Newco;*

- (205) Όπως και με την Pantheon, η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει εάν η πώληση στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης της Ground Handling Newco λαμβάνει χώρα με τον κατάλληλο τρόπο που εξασφαλίζει ότι η πώληση δεν εμπεριέχει στοιχείο κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αγοραστή. Οι αρχές που έχουν προαναφερθεί (στην παράγραφο 164) ισχύουν επίσης και για τη συγκεκριμένη οντότητα.
- (206) Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα δεσμεύτηκε να οργανώσει μια ανοικτή και άνευ διακρίσεων διαδικασία πώλησης. Η πώληση θα πραγματοποιηθεί με ανοικτό διαγωνισμό που θα διεξαχθεί από ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα για λογαριασμό του Δημοσίου. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα αναφέρουν ότι ο ιδιώτης επενδυτής δεσμεύεται να αγοράσει ορισμένα συνδεδεμένα με την επίγεια εξυπηρέτηση «βασικά περιουσιακά στοιχεία» μέσω της αγοράς μετοχών στην Ground Handling Newco· οι όροι θα απαριθμούν λεπτομερώς τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Οι υποψήφιοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο και πληροφόρηση προκειμένου να αποφασίσουν. Αρχικά, ο αγοραστής θα αποκτήσει συμμετοχή 49%, αλλά θα δεσμευτεί να ολοκληρώσει την πώληση στο τέλος της μεταβατικής περιόδου. Μολονότι οι όροι της πώλησης περιλαμβάνουν επιχειρηματικό σχέδιο, αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ή να αγνοηθεί, κατά την κρίση του αγοραστή. Νικητής του διαγωνισμού ανακηρύσσεται ο πλειοδότης.
- (207) Οι όροι της πώλησης δεν θα περιλαμβάνουν τυχόν εμπορικούς περιορισμούς ή προϋποθέσεις. Η μοναδική προϋπόθεση που θα επιβληθεί αφορά την παροχή επίγεια εξυπηρέτησης σε περιφερειακούς, μη απελευθερωμένους αερολιμένες. Ως προϋπόθεση της πώλησης θα ζητηθεί από την Ground Handling Newco να συμμετάσχει σε οιαδήποτε μελλοντική διαδικασία υποβολής προσφορών της ΥΠΑ για την παροχή επίγεια εξυπηρέτησης για λογαριασμό τρίτων στους εν λόγω μη απελευθερωμένους αερολιμένες. Εάν η Ground Handling Newco κερδίσει το διαγωνισμό αυτό ή οποιαδήποτε παρόμοια συμφωνία PSO, θα αναμένεται να λειτουργήσει στους αερολιμένες αυτούς για περίοδο τριών τουλάχιστον ετών προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια της σημαντικής αυτής δημόσιας υπηρεσίας. Η προϋπόθεση αυτή φαίνεται επίσης λογική στο πλαίσιο της λειτουργίας και είναι άρα σύμφωνη και με τη λογική της πώλησης. Τέλος, η προϋπόθεση θα γνωστοποιηθεί επίσης σε όλους τους δυνητικούς υποψήφιους.
- (208) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει την μεγάλη σημασία την οποία αποδίδουν οι ελληνικές αρχές στην απρόσκοπτη συνέχιση των υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης στους εν λόγω περιφερειακούς αερολιμένες.

Λαμβανομένου υπόψη του ειδικού χαρακτήρα της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών, με μεγάλο αριθμό βασικών αλλά μη κερδοφόρων αερολιμένων σε καθημερινή χρήση, η συνέχεια των υπηρεσιών στους αερολιμένες αυτούς είναι ουσιαστικής σημασίας, και η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η προϋπόθεση αυτή δεν είναι παράλογη στην παρούσα περίπτωση.

- (209) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα τεθεί υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης, ο οποίος, επιπλέον των καθηκόντων που περιγράφονται στο τμήμα 8.2.1 ανωτέρω, θα αναλάβει να διασφαλίσει την πλήρη τήρηση των δεσμεύσεων που παρείχαν οι ελληνικές αρχές σε σχέση με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.
- (210) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι εφόσον η ιδιωτικοποίηση διεξαχθεί σύμφωνα με τους όρους που τίθενται στην παρούσα απόφαση δεν θα εμπεριέχεται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

### 8.3.3. Πιθανή καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης

- (211) Όπως προαναφέρθηκε, το Δικαστήριο έχει καθορίσει τα κριτήρια βάσει των οποίων αποφασίζεται εάν υπάρχει καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης.<sup>89</sup> Τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνουν: τον σκοπό της μεταβίβασης (περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις, χρησιμοποίηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, ομαδοποιημένα περιουσιακά στοιχεία, κ.λπ.), το τίμημα της μεταβίβασης, την ταυτότητα των μετόχων ή των ιδιοκτητών της αγοράστριας και της αρχικής επιχείρησης, τον χρόνο κατά τον οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση (μετά την έναρξη της έρευνας, την κίνηση της διαδικασίας ή την έκδοση της οριστικής απόφασης) και τέλος την οικονομική λογική της πράξης.
- (212) Όπως και με την Pantheon, στην εν λόγω οντότητα θα μεταβιβαστούν και θα πωληθούν μέσω της ιδιωτικοποίησης ορισμένα μόνο περιουσιακά στοιχεία. Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι με τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία ο νέος ιδιοκτήτης της Groundhandling Newco δεν θα έχει περισσότερο από το 50% περίπου των σημερινών απασχολούμενων στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Αντί να πωληθούν κατά την εκκαθάριση, τα υπό εξέταση περιουσιακά στοιχεία πρέπει να ομαδοποιηθούν σε μία οντότητα (αρχικά θα ονομαστεί Ground Handling Newco) λόγω του ιδιαίτερου κανονιστικού πλαισίου που ισχύει στον τομέα των αερομεταφορών.
- (213) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες δεν μπορεί να ευεργετηθεί από τις διατάξεις του νέου ελληνικού πτωχευτικού κώδικα διότι, δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του Προεδρικού Διατάγματος 285/98 για την εφαρμογή της οδηγίας 96/67/ΕΚ

---

<sup>89</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις Cases C-328/99 και C-399/00 *Ιταλία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής* ('*Seleco-Multimedia*') [2003] Συλλογή I-4035, σκέψεις 69, 77-78.

του Συμβουλίου<sup>90</sup>, η άδεια παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες θα ανακληθεί λίγο μετά την υποβολή αίτησης για κήρυξη της εταιρείας σε πτώχευτική εκκαθάριση, ενέργεια που θα καταστήσει παράνομη τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της.

- (214) Άρα, εφόσον η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση θα κληθεί να παύσει την παροχή υπηρεσιών και στους 39 αερολιμένες στους οποίους δραστηριοποιείται (5 ελευθερωμένους και 34 μονοπωλιακούς αερολιμένες), θα απολέσει πολύτιμες συμβάσεις λειτουργίας στους 5 ελευθερωμένους αερολιμένες και όλα τα δικαιώματα BOT που διαθέτει στον ΔΑΑ. Δεν θα υπάρχει πλέον συνέχεια στην επίγεια εξυπηρέτηση στους 34 αερολιμένες στους οποίους η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες παρέχει επί του παρόντος τις μοναδικές υπηρεσίες του τύπου αυτού και, επιπλέον, με την εξαφάνιση του τρίτου παρόχου υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στους πέντε ελευθερωμένους αερολιμένες θα συρρικνωθεί ο ανταγωνισμός.
- (215) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι σε περίπτωση πτώχευσης δεν θα είναι δυνατόν για την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, τους πιστωτές της, ή τον σύνδικο πτώχευσης, να επιλέξουν να συνεχίσουν ή να προβούν σε διάθεση ορισμένων ή του συνόλου των δραστηριοτήτων της, επειδή η εταιρεία θα απολέσει αμάσως όλες τις άδειες και συμβάσεις της σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες και τα άυλα περιουσιακά της στοιχεία στον ΔΑΑ.
- (216) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή πιστεύει ότι η πρόταση δημιουργίας νέας οντότητας, στην οποία μπορούν να μεταβιβαστούν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία επίγειας εξυπηρέτησης σε αγοραία τιμή, αντιπροσωπεύει μια βάσιμη επιλογή με την οποία είναι δυνατή η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων και αποτελεί για την Ελλάδα το καλύτερο δυνατό μέσο για τη μεγιστοποίηση των αποτελεσμάτων και την ανάκτηση της κρατικής ενίσχυσης βάσει των προηγούμενων αποφάσεων.
- (217) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ground Handling Newco θα έχει διαφορετικό ιδιοκτήτη και διαφορετική ιδιοκτησιακή διάρθρωση από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Η Ground Handling Newco θα ιδιωτικοποιηθεί κατά 49% από την ημέρα κατά την οποία θα αρχίσει τις περιορισμένες δραστηριότητές της και ο ιδιώτης ιδιοκτήτης θα διαθέτει σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Ο κάτοχος του 49% της Ground Handling Newco αγοράζει το μερίδιο αυτό με δεδομένο ότι στη συνέχεια θα αποκτήσει το σύνολο της εταιρείας κατά το πέρας της μεταβατικής διαδικασίας. Ως εκ τούτου, και στο τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, η Ground Handling Newco θα έχει εντελώς διαφορετικό ιδιοκτήτη από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες.

---

<sup>90</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1996 σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας ΕΕ L 27 της 25.10.1996, σ. 36. Η οδηγία του Συμβουλίου εφαρμόζεται στον ελευθερωμένο ΔΑΑ.

- (218) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι η Ground Handling Newco θα διαφέρει ουσιαστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Η τελευταία δραστηριοποιείται σε ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, συντήρησης και τεχνικής βάσης, τεχνολογίας πληροφοριών, εκπαίδευσης, μεταφοράς με ελικόπτερα, αεροπορικής ακαδημίας, ανεφοδιασμού αεροσκαφών, πωλήσεων, αντιπροσώπευσης αεροπορικών εταιρειών, καθώς και αρκετές άλλες διοικητικές υπηρεσίες. Η Ground Handling Newco θα διαφέρει σημαντικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες στο σύνολό της: θα είναι μικρότερη κατά 50% σε όρους προσωπικού (μόνιμου και εποχικού). Η Ground Handling Newco δεν θα ασκεί καμία από τις άλλες δραστηριότητες τις οποίες ασκεί επί του παρόντος η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι δεν υπάρχει συνέχεια της επιχειρηματικής δραστηριότητας μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες και της Ground Handling Newco.
- (219) Η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες δεν θα μεταβιβάσει προσωπικό στην Ground Handling Newco. Η τελευταία θα προσλάβει το προσωπικό της από την ελεύθερη αγορά και, μολονότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο πρόσληψης από την Ground Handling Newco ορισμένων πρώην εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, τα άτομα αυτά δεν θα διατηρήσουν οιαδήποτε κεκτημένα δικαιώματα, καθεστώς ή βαθμό από τον προηγούμενο εργοδότη τους. Το προσωπικό των δύο εταιρειών θα είναι πλήρως διακριτό.
- (220) Ως εκ τούτου, και με την προϋπόθεση της ορθής υλοποίησης του κοινοποιηθέντος σχεδίου (βλ. ανωτέρω), το κοινοποιηθέν μέτρο όσον αφορά την Ground Handling Newco δεν φαίνεται να συνιστά μηχανισμό για την καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης.

#### *8.3.4. Συμπεράσματα όσον αφορά την Ground Handling Newco*

- (221) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η δημιουργία της Ground Handling Newco, η πώληση και η μεταγενέστερη εκκαθάριση τόσο των Ολυμπιακών Αερογραμμών όσο και της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες ομοιάζουν με συμφωνία μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων σε αγοραίες τιμές στο πλαίσιο της εκκαθάρισης επιχείρησης η οποία οφείλει να επιστρέψει παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση, δεδομένων των ιδιοτεροτήτων του τομέα των αερομεταφορών και της ανάγκης, που αποδέχεται η Επιτροπή, να μην διακοπούν οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στα μικρότερα ελληνικά αεροδρόμια.

### **8.4. MRO Newco**

#### *8.4.1. Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην MRO Newco αποτελεί μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε αγοραία τιμή;*

- (222) Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στην MRO Newco πρέπει να πραγματοποιηθεί σε αγοραία τιμή, χωρίς διάκριση μεταξύ υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων.

- (223) Εν προκειμένω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόκειται να προσληφθούν μία ή περισσότερες ανεξάρτητες ελεγκτικές εταιρείες ή εταιρείες ειδικευμένες στα οικονομικά των αερομεταφορών με τις αναγκαίες γνώσεις και την εμπειρογνωμοσύνη στον κλάδο των αερομεταφορών, προκειμένου να παράσχουν ακριβή, λεπτομερή και αξιόπιστη αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να μεταβιβαστούν. Την αποτίμηση αυτή θα εποπτεύσει επίτροπος παρακολούθησης (βλ. τμήμα 8.2.1 ανωτέρω) ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την υποχρέωση της μεταβίβασης, κάτω από ίσους όρους, των περιουσιακών στοιχείων καθεμιάς από τις νέες οντότητες, σε συνδυασμό με τη μεταγενέστερη πώλησή τους.
- (224) Όπως προαναφέρθηκε, η αποτίμηση μπορεί να είναι μια ανεξάρτητη εκτίμηση της αξίας των πωλούμενων περιουσιακών στοιχείων. Εφόσον χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητη αξιολόγηση/αποτίμηση, η εκτίμηση αυτή πρέπει να είναι αληθοφανής και προσήκουσα. Στην περίπτωση αυτή, η πρόσληψη κατάλληλων εκτιμητών και η εποπτεία τους από τον επίτροπο παρακολούθησης πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το αποτέλεσμα της αποτίμησης θα είναι τόσο ευλογοφανές όσο και προσήκον.
- (225) Εν προκειμένω, η Επιτροπή είναι σε θέση να εξασφαλίσει ότι η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες προς την MRO Newco αποτελεί μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε αγοραία τιμή.

#### 8.4.2. *Πραγματοποιείται ορθά η πώληση της MRO Newco;*

- (226) Όπως και με τις Pantheon και Ground handling Newco, η Επιτροπή πρέπει να διαπιστώσει εάν η πώληση στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης της MRO Newco λαμβάνει χώρα με τον κατάλληλο τρόπο που εξασφαλίζει ότι η πώληση δεν εμπεριέχει στοιχείο κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αγοραστή. Οι αρχές που έχουν προαναφερθεί (στην παράγραφο 164) ισχύουν επίσης και για τη συγκεκριμένη οντότητα.
- (227) Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα δεσμεύτηκε να οργανώσει μια άνευ όρων, ανοικτή και άνευ διακρίσεων διαδικασία πώλησης. Η πώληση θα πραγματοποιηθεί με ανοικτό διαγωνισμό που θα διεξαχθεί από ευυπόληπτη επενδυτική τράπεζα για λογαριασμό του Δημοσίου. Οι όροι της διαδικασίας πώλησης θα αναφέρουν ότι ο ιδιώτης επενδυτής δεσμεύεται να αγοράσει ορισμένα συνδεδεμένα με το πτητικό έργο «περιουσιακά στοιχεία» μέσω της αγοράς μετοχών στην MRO Newco· οι όροι θα απαριθμούν λεπτομερώς τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία. Οι υποψήφιοι θα έχουν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο και πληροφόρηση προκειμένου να αποφασίσουν. Αρχικά, ο αγοραστής θα αποκτήσει συμμετοχή 49%, αλλά θα δεσμευτεί να ολοκληρώσει την πώληση στο τέλος της μεταβατικής περιόδου. Μολονότι οι όροι της πώλησης περιλαμβάνουν επιχειρησιακό σχέδιο, αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ή να αγνοηθεί, κατά την κρίση του αγοραστή. Οι όροι της πώλησης δε θα περιλαμβάνουν εμπορικούς περιορισμούς ή προϋποθέσεις. Νικητής του διαγωνισμού ανακηρύσσεται ο πλειοδότης.
- (228) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης θα τεθεί υπό την εποπτεία του επιτρόπου παρακολούθησης, ο οποίος, επιπλέον των



καθηκόντων που περιγράφονται στο τμήμα 8.2.3 ανωτέρω, θα αναλάβει να διασφαλίσει την πλήρη τήρηση των δεσμεύσεων που παρείχαν οι ελληνικές αρχές σε σχέση με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

- (229) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι εφόσον η ιδιωτικοποίηση διεξαχθεί σύμφωνα με τους όρους που τίθενται στην παρούσα απόφαση δεν θα εμπεριέχεται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

#### 8.4.3. Πιθανή καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης

- (230) Όπως προαναφέρθηκε, τα κριτήρια βάσει των οποίων αποφασίζεται εάν υπάρχει καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης περιλαμβάνουν: τον σκοπό της μεταβίβασης (περιουσιακά στοιχεία και υποχρεώσεις, χρησιμοποίηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, ομαδοποιημένα περιουσιακά στοιχεία, κ.λπ.), το τίμημα της μεταβίβασης, την ταυτότητα των μετόχων ή των ιδιοκτητών της αγοράστριας και της αρχικής επιχείρησης, τον χρόνο κατά τον οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση (μετά την έναρξη της έρευνας, την κίνηση της διαδικασίας ή την έκδοση της οριστικής απόφασης) και τέλος την οικονομική λογική της πράξης.
- (231) Όπως με τις προαναφερθείσες νέες οντότητες, στην εν λόγω οντότητα θα μεταβιβαστούν και θα πωληθούν μέσω της ιδιωτικοποίησης ορισμένα περιουσιακά στοιχεία, με τα οποία ο νέος ιδιοκτήτης της MRO Newco δεν θα έχει περισσότερο από το 15% των σημερινών απασχολουμένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Αντί να πωληθούν κατά την εκκαθάριση, τα υπό εξέταση περιουσιακά στοιχεία πρέπει να πωληθούν ως δέσμη μέσω μίας οντότητας λόγω του ιδιαίτερου κανονιστικού πλαισίου που ισχύει στον τομέα των αερομεταφορών.
- (232) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες δεν μπορεί να ευεργετηθεί από τις διατάξεις του νέου ελληνικού πτωχευτικού κώδικα διότι, δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του Προεδρικού Διατάγματος 285/98 για την ενσωμάτωση της οδηγίας 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, η άδεια παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες θα ανακληθεί λίγο μετά την υποβολή αίτησης για κήρυξη της εταιρείας σε πτωχευτική εκκαθάριση, ενέργεια που θα καταστήσει παράνομη τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της.
- (233) Σύμφωνα με τις ελληνικές αρχές, εάν η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες τεθεί υπό εκκαθάριση, η συνέχεια των υπηρεσιών MRO δεν είναι εφικτή σύμφωνα με το ισχύον εθνικό ή/και κοινοτικό δίκαιο. Το άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του Προεδρικού Διατάγματος 285/98 (για την εφαρμογή της οδηγίας 96/67/ΕΚ) προβλέπει την ανάκληση της άδειας παροχής επίγειας εξυπηρέτησης εφόσον ο φορέας παροχής της επίγειας εξυπηρέτησης κηρυχθεί σε πτώχευση. Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια της «επίγειας εξυπηρέτησης» περιλαμβάνει τις υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών, όπως αναφέρεται ρητώς στην παράγραφο 8 του παραρτήματος τόσο της οδηγίας του Συμβουλίου όσο και του Προεδρικού Διατάγματος.
- (234) Κατά συνέπεια, εάν η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσία τεθεί υπό εκκαθάριση θα απολέσει αμέσως τα δικαιώματα BOT για τα υπόστεγα συντήρησης που

χορηγήθηκαν δυνάμει της σύμβασής της με τον ΔΑΑ βάσει των διατάξεων της ΣΑΑ και της ελληνικής πτωχευτικής νομοθεσίας. Αυτό θα προκαλέσει σημαντική απώλεια αξίας για τους πιστωτές και διακοπή της παροχής υπηρεσιών MRO εις βάρος των αερομεταφορέων, του ΔΑΑ και των επιβατών του ελληνικού συστήματος μεταφορών.

- (235) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι σε περίπτωση πτώχευσης δεν θα είναι δυνατόν για την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, τους πιστωτές της, ή τον σύνδικο πτώχευσης, να επιλέξουν να συνεχίσουν ή να προβούν σε διάθεση ορισμένων ή του συνόλου των δραστηριοτήτων της, επειδή η εταιρεία θα απολέσει άμεσα όλες τις άδειες και συμβάσεις της και τα άυλα περιουσιακά της στοιχεία στον ΔΑΑ.
- (236) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή πιστεύει ότι η πρόταση δημιουργίας νέας οντότητας στην οποία μπορούν να μεταβιβαστούν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία MRO σε αγοραία τιμή αντιπροσωπεύει μια βάσιμη επιλογή με την οποία είναι δυνατή η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων και αποτελεί για την Ελλάδα το καλύτερο δυνατό μέσο για τη μεγιστοποίηση των αποτελεσμάτων και την ανάκτηση της κρατικής ενίσχυσης βάσει των προηγούμενων αποφάσεων.
- (237) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η MRO Newco θα έχει διαφορετικό ιδιοκτήτη και διαφορετική ιδιοκτησιακή διάρθρωση από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Η MRO Newco θα ιδιωτικοποιηθεί κατά 49% από την ημέρα κατά την οποία αρχίζει τις περιορισμένες δραστηριότητές της και ο ιδιώτης ιδιοκτήτης θα διαθέτει σημαντικά δικαιώματα αρνησικυρίας. Ο κάτοχος του 49% της MRO Newco αγοράζει το μερίδιο αυτό στη βάση ότι τελικά θα αποκτήσει το σύνολο της εταιρείας κατά το πέρας της μεταβατικής διαδικασίας. Ως εκ τούτου, και στο τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, η MRO Newco θα έχει εντελώς διαφορετικό ιδιοκτήτη από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες.
- (238) Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι η MRO Newco θα διαφέρει ουσιαστικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες. Η τελευταία δραστηριοποιείται σε ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, συντήρησης και τεχνικής βάσης, τεχνολογίας πληροφοριών, εκπαίδευσης, μεταφοράς με ελικόπτερα, αεροπορικής ακαδημίας, ανεφοδιασμού αεροσκαφών, πωλήσεων, αντιπροσώπευσης αεροπορικών εταιρειών, καθώς και αρκετές άλλες διοικητικές υπηρεσίες. Η MRO Newco θα διαφέρει σημαντικά από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες στο σύνολό της: θα είναι μικρότερη κατά 85% σε όρους προσωπικού (μόνιμου και εποχικού). Η MRO Newco δεν θα ασκεί καμία από τις άλλες δραστηριότητες τις οποίες ασκεί επί του παρόντος η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες.
- (239) Η Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες δεν θα μεταβιβάσει προσωπικό στην MRO Newco. Η τελευταία θα προσλάβει το προσωπικό της από την ελεύθερη αγορά και, μολοντί δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο πρόσληψης από την MRO Newco ορισμένων ατόμων που εργάζονταν προηγουμένως στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, τα άτομα αυτά δεν θα διατηρήσουν

οιαδήποτε κεκτημένα δικαιώματα, καθεστώς ή βαθμό από τον προηγούμενο εργοδότη τους. Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι δεν υπάρχει συνέχεια της επιχειρηματικής δραστηριότητας μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες και της MRO Newco.

- (240) Ως εκ τούτου, και με την προϋπόθεση της ορθής εφαρμογής του κοινοποιηθέντος σχεδίου (βλ. ανωτέρω), το κοινοποιηθέν μέτρο όσον αφορά την MRO Newco δεν φαίνεται να συνιστά μηχανισμό για την καταστρατήγηση της υποχρέωσης ανάκτησης.

#### 8.4.4. Συμπεράσματα όσον αφορά την MRO Newco

- (241) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η δημιουργία της MRO Newco, η πώληση και η μεταγενέστερη εκκαθάριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες ομοιάζουν με συμφωνία μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων σε αγοραίες τιμές στο πλαίσιο της εκκαθάρισης επιχείρησης η οποία οφείλει να επιστρέψει παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση, δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων του τομέα των αερομεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών συντήρησης).

### 9. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2001/23/EK ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

- (242) Μολονότι δεν περιλαμβάνεται στην ανάλυση της Επιτροπής στην παρούσα απόφαση όσον αφορά το θέμα των κρατικών ενισχύσεων, οι ελληνικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να επιβεβαιώσει ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2001/23/EK<sup>91</sup> δεν εφαρμόζονται στις κοινοποιηθείσες διαδικασίες πώλησης.
- (243) Μολονότι την τελική αρμοδιότητα για την ερμηνεία ή την δυνατότητα εφαρμογής κάποιας πράξης της κοινοτικής νομοθεσίας έχουν τα Δικαστήρια της Κοινότητας, σύμφωνα με το άρθρο 10 της συνθήκης ΕΚ η Επιτροπή έχει νόμιμη υποχρέωση να παράσχει καθοδήγηση εφόσον της ζητηθεί από κράτος μέλος. Η υποχρέωση αυτή είναι ακόμα περισσότερο παρούσα όταν το αίτημα συνδέεται με απόφαση της Επιτροπής. Στην παρούσα περίπτωση, οι ελληνικές αρχές έχουν συγκεκριμένα και ρητώς ζητήσει τη γνώμη της Επιτροπής αναφορικά με την εφαρμογή ή μη της οδηγίας 2003/21/EK στη διαδικασία που περιγράφεται στην κοινοποίηση. Η ακόλουθη γνώμη της Επιτροπής εντάσσεται συνεπώς στο συγκεκριμένο έκτακτο αυτό πλαίσιο. Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι οιαδήποτε γνώμη της δεν εμποδίζει ένα εθνικό δικαστήριο να εφαρμόσει τα εθνικά εκτελεστικά μέτρα για να καταλήξει σε διαφορετική θέση.
- (244) Η οδηγία 2001/23/EK αφορά στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε

---

<sup>91</sup> Οδηγία 2001/23/EK του Συμβουλίου, της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεων των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων, ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (ΕΕ L 82 της 22.03.2001, σ. 16). Η οδηγία 2001/23/EK του Συμβουλίου κωδικοποιεί την οδηγία 77/187/EK (ΕΕ L 61 της 05.03.1977, σ. 26) όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/50/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 201 της 17.07.1998, σ. 88).

περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων, ή τμημάτων επιχειρήσεων ή εγκαταστάσεων<sup>92</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας «θεωρείται ως μεταβίβαση, κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, η μεταβίβαση μιας οικονομικής οντότητας που διατηρεί την ταυτότητά της, η οποία νοείται ως σύνολο οργανωμένων πόρων με σκοπό την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας, είτε κύριας είτε δευτερεύουσας».

- (245) Στην νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διευκρινίζεται περαιτέρω ότι για να υφίσταται «μεταβίβαση» δυνάμει της εν λόγω οδηγίας πρέπει να υπάρχει μεταβολή του εργοδότη, δηλαδή αλλαγή του φυσικού ή νομικού προσώπου το οποίο είναι υπεύθυνο για τη συνέχιση της δραστηριότητας και το οποίο αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχει ένας εργοδότης έναντι των εργαζομένων.<sup>93</sup>
- (246) Στην κοινοποίηση προβλέπονται δύο συναλλαγές: η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε τρεις νεοσυσταθείσες εταιρείες και η απόκτηση από ιδιώτη μέτοχο συμμετοχής στις εταιρείες αυτές, θα ακολουθήσει δε η εκκαθάριση τόσο των Ολυμπιακών Αερογραμμών όσο και της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες.

### **9.1. Η μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων στις νέες οντότητες και η απόκτηση συμμετοχής από ιδιώτη αγοραστή**

- (247) Το αποφασιστικό κριτήριο για την διαπίστωση εάν υπάρχει νομική μεταβίβαση για τους σκοπούς της οδηγίας 2001/23/EK είναι εάν η υπό εξέταση «οικονομική οντότητα»<sup>94</sup> διατηρεί την «ταυτότητά» της. Η διατήρηση της ταυτότητας χαρακτηρίζεται από ειδικές σωρευτικές περιστάσεις, όπως η συνέχιση από το νέο εργοδότη των ίδιων δραστηριοτήτων, η διατήρηση του διοικητικού προσωπικού, ο τρόπος οργάνωσης των εργασιών, των επιχειρησιακών μεθόδων ή των λειτουργικών διαθέσιμων πόρων (θέμα που αφορά τα εθνικά δικαστήρια).<sup>95</sup>
- (248) Όσον αφορά το θέμα της «ταυτότητας» σε σχέση με τους παρόχους υπηρεσιών, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει διακρίνει μεταξύ παρόχων υπηρεσιών που βασίζονται ουσιαστικά στο εργατικό

---

<sup>92</sup> Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας.

<sup>93</sup> Υπόθεση 287/86 *Landsorganisationen i Danmark for Tjenerforbundet i Danmark v Ny Mølle Kro*, [1987] Συλλ. 5465 σκέψη 12· Υπόθεση 324/86 *Foreningen af Arbejdsledere i Danmark v Daddy's Dance Hall*, [1988] Συλλ. 739 παράγραφος 9· και υπόθεση C-234/98 *G. C. Allen and Others v Amalgamated Construction Co. Ltd*, [1999] Συλλ. I-8643, σκέψη 16.

<sup>94</sup> Η έννοια της «οικονομικής οντότητας» ορίζεται ως «ένα οργανωμένο σύνολο προσώπων και στοιχείων που καθιστούν δυνατή την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας η οποία επιδιώκει ίδιο σκοπό», άρθρο Article 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) οδηγίας TUPE . Βλ. επίσης υπόθεση C-13/95, *Ayşe Süzen v Zehnacker Gebäudereinigung GmbH Krankenhausservice*, [1997] Συλλ. I-01259 (“Süzen”) σκέψη 11.

<sup>95</sup> *Süzen* σκέψη 14.

δυναμικό<sup>96</sup> και παρόχων υπηρεσιών<sup>97</sup> που βασίζονται ουσιαστικά σε στοιχεία του ενεργητικού. Στις κοινοποιηθείσες διαδικασίες είναι σαφές ότι οι νέες οντότητες αποτελούν παρόχους υπηρεσιών που βασίζονται ουσιαστικά σε περιουσιακά στοιχεία. Εν προκειμένω, έχει διαπιστωθεί από το Δικαστήριο ότι στην περίπτωση παρόχων υπηρεσιών που βασίζονται ουσιαστικά σε περιουσιακά στοιχεία, η ταυτότητα δεν διατηρείται εφόσον ο νέος πάροχος δεν αποκτά τα περιουσιακά στοιχεία που είναι απαραίτητα για την παροχή της υπηρεσίας, ανεξάρτητα από το εάν έχει αποκτηθεί το βασικό μέρος του προσωπικού.

- (249) Οι νέες οντότητες δεν θα αποκτήσουν ούτε από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές ούτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες επαρκή άυλα και υλικά περιουσιακά στοιχεία και προσωπικό για να διατηρήσουν την ταυτότητά των Ολυμπιακών Αερογραμμών πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τη συναλλαγή. Αναφορικά με την Pantheon, θα μεταβιβαστούν μόνο το σήμα, ορισμένα slots και ορισμένα αεροσκάφη, τα δε υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία των Ολυμπιακών Αερογραμμών θα περιληφθούν στην πτωχευτική περιουσία. Σχετικά με τις GH Newco και MRO Newco, θα μεταβιβαστούν ορισμένα μόνο συμβατικά δικαιώματα, δικαιώματα BOT και συναφή περιουσιακά στοιχεία (όπως αναφέρεται στις ανωτέρω παραγράφους 97 και 123), τα δε υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες θα περιληφθούν στην πτωχευτική περιουσία.
- (250) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι δεν υπάρχει αλλαγή εργοδότη βάσει της οδηγίας 2001/23/EK, εφόσον δεν διατηρείται από τις νέες οντότητες η ταυτότητα ούτε της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες ούτε των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

## **9.2. Μεταβίβαση κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης και μετά από αυτήν**

- (251) Στο τέλος της μεταβατικής περιόδου, ο ιδιώτης αγοραστής αποκτά την αποκλειστική κυριότητα των νέων οντοτήτων και θα ξεκινήσει άμεσα η εκκαθάριση των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες.
- (252) Μολονότι οι νέες οντότητες θα προσλάβουν όσο το δυνατό περισσότερο προσωπικό από την ελεύθερη αγορά, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι εν λόγω οντότητες να προσλάβουν ορισμένους πρώην εργαζομένους στις Ολυμπιακές Αερογραμμές ή στην Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες λόγω του ότι η πείρα τους και τα προσόντα τους θα πληρούν τις απαιτήσεις των νέων οντοτήτων.

---

<sup>96</sup> *Süzen* σκέψη 21, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-173/96 και C-247/96 *Francisca Sánchez Hidalgo and Others v Asociación de Servicios Aser and Sociedad Cooperativa Minerva, and Horst Ziemann v Ziemann Sicherheit GmbH and Horst Bohn Sicherheitsdienst* [1998] Συλλ. I-08237 (“*Sanchez Hidalgo*”) σκέψη 32.

<sup>97</sup> C-172/99 *Oy Liikenne Ab v Pekka Liskojärvi and Pentti Juntunen* [2001] Συλλ. Σελίδα I-00745 (“*Oy Liikenne*”)

(253) Το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/23/EK<sup>98</sup> προβλέπει ότι τα άρθρα 3 και 4 (που διασφαλίζουν τα κεκτημένα δικαιώματα των εργαζομένων) «δεν εφαρμόζονται στη μεταβίβαση επιχείρησης, εγκατάστασης ή τμήματος επιχείρησης ή εγκατάστασης, όταν ο εκχωρητής υπόκειται σε διαδικασία πτώχευσης ή σε οποιαδήποτε άλλη ανάλογη διαδικασία αφερεγγυότητας, κινηθείσα με σκοπό την εκκαθάριση των περιουσιακών στοιχείων του εκχωρητή και οι διαδικασίες αυτές διεξάγονται υπό την εποπτεία αρμόδιας δημόσιας αρχής (που μπορεί να είναι σύνδικος πτωχεύσεως, εξουσιοδοτημένος από αρμόδια δημόσια αρχή)».

(254) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι διαδικασίες εκκαθάρισης:

- θα έχουν κινηθεί με σκοπό την εκκαθάριση των περιουσιακών στοιχείων του εκχωρητή και
- θα είναι υπό την εποπτεία αρμόδιας δημόσιας αρχής (εκκαθαριστής εξουσιοδοτημένος από αρμόδια δημόσια αρχή).

(255) Κατά συνέπεια, θα πληρούνται και οι δύο προϋποθέσεις του άρθρου 5 παράγραφος 1, εφόσον ο στόχος των διαδικασιών εκκαθάρισης θα είναι η εκκαθάριση των περιουσιακών στοιχείων και η εκκαθάριση θα διεξαχθεί υπό την εποπτεία εκκαθαριστή εξουσιοδοτημένου από την αρμόδια δημόσια αρχή.

(256) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι τα άρθρα 3 και 4 της οδηγίας 2001/23/EK δεν εφαρμόζονται στις κοινοποιηθείσες διαδικασίες.

## 10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(257) Για τους λόγους που διατυπώθηκαν ανωτέρω, και εφόσον η διαδικασία ιδιωτικοποίησης λάβει χώρα σύμφωνα με τους όρους και τις δεσμεύσεις που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι η διαδικασία πώλησης που αναλύεται στις κοινοποιήσεις δεν θα πρέπει να εμπεριέχει κρατική ενίσχυση προς τους ιδιώτες αγοραστές των Pantheon, Ground Handling Newco ή MRO Newco, εφόσον η διαδικασία πώλησης θα είναι ανοικτή και άνευ όρων και διακρίσεων.

(258) Ομοίως, και εφόσον τηρηθούν πλήρως όλοι οι όροι και οι δεσμεύσεις που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση, η κοινοποιηθείσα διαδικασία πώλησης δεν εμπεριέχει κρατική ενίσχυση προς τις Pantheon, Ground Handling Newco ή MRO Newco εφόσον η συνεισφορά περιουσιακών στοιχείων σε κάθε μία από τις εν λόγω οντότητες, είτε από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές είτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες, θα διενεργηθεί βάσει των όρων της αγοράς.

(259) Η Επιτροπή μπορεί συνεπώς να συμπεράνει ότι, εφόσον τηρηθούν πλήρως οι όροι και οι δεσμεύσεις που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση, ούτε η Pantheon, ούτε η Ground Handling Newco ούτε η MRO Newco, αλλά ούτε

---

<sup>98</sup> Ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το νόμο 3588 ΦΕΚ Α' 153 της 10.7.2007.

και οι ιδιώτες αγοραστές τους θα κληρονομήσουν μέσω της προτεινόμενης διαδικασίας πώλησης οιαδήποτε παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση την οποία η Ελληνική Δημοκρατία πρέπει να ανακτήσει από την Ολυμπιακή Αεροπορία-Υπηρεσίες ή τις Ολυμπιακές Αερογραμμές δυνάμει των αποφάσεων τις οποίες έλαβε η Επιτροπή το 2002, το 2005, το 2006 και το 2008.

- (260) Όσον αφορά την υποχρέωση ανάκτησης που απορρέει από προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής, η Επιτροπή παρατηρεί εν προκειμένω ότι στο πλαίσιο της σχεδιαζόμενης εκκαθάρισης της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες και των Ολυμπιακών Αερογραμμών, η Ελληνική Δημοκρατία θα πρέπει να εγγράψει τις εν λόγω απαιτήσεις ανάκτησης και να λάβει ποσόστωση επ' αυτών όπως συμβαίνει και με όλους τους λοιπούς πιστωτές και ότι η τάξη των εν λόγω απαιτήσεων ανάκτησης δεν πρέπει να είναι χαμηλότερη της προβλεπόμενης βάσει των κανόνων περί πτωχεύσεως που ισχύουν στην Ελλάδα.
- (261) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Ελληνική Δημοκρατία ότι τα έσοδα πώλησης από την ιδιωτικοποίηση των νέων οντοτήτων πρέπει να αποτελέσουν μέρος της πτωχευτικής περιουσίας.
- (262) Επιπλέον, η Επιτροπή φρονεί ότι τα άρθρα 3 και 4 της οδηγίας 2001/23/ΕΚ δεν εφαρμόζονται στις κοινοποιηθείσες διαδικασίες.

## 11. ΑΠΟΦΑΣΗ

Η Επιτροπή, ως εκ τούτου, αποφάσισε:

- Να θεωρήσει ότι το κοινοποιηθέν μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και συνεπώς να μην εγείρει αντιρρήσεις.

Εάν η παρούσα επιστολή περιέχει εμπιστευτικά στοιχεία τα οποία δεν πρέπει να γνωστοποιηθούν σε τρίτους, παρακαλείστε να ενημερώσετε την Επιτροπή εντός δεκαπέντε εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει αιτιολογημένο αίτημα εντός της προθεσμίας αυτής, θα θεωρήσει ότι συμφωνείτε με τη γνωστοποίηση σε τρίτους και τη δημοσίευση ολοκλήρου του κειμένου της επιστολής στην αυθεντική γλώσσα, στο δικτυακό τόπο:

[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm)

Το αίτημά σας πρέπει να αποσταλεί με συστημένη επιστολή ή τηλεομοιοτυπία στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission,  
Directorate-General for Energy & Transport,  
Directorate A,  
B-1049 Brussels  
Fax No: 0032 (0) 2 2964104

Με εκτίμηση,

Για την Επιτροπή

*Antonio Tajani*  
Αντιπρόεδρος της Επιτροπής