ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 07 Μαρτίου 2007

Κρατική ενίσχυση αριθ. C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways Public Ltd — Σχέδιο αναδιάρθρωσης

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2007)300]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/137/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 3 Μαΐου 2005, η Επιτροπή αποφάσισε να εγκρίνει ενίσχυση διάσωσης (N69/2005) για την Cyprus Airways Public Ltd (απόφαση 2005/1322).

(2) Με επιστολή άνευ ημερομηνίας που πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή στις 9 Νοεμβρίου 2005 (DG TREN A/28405), σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 3, και με τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν στο πλαίσιο της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης διάσωσης που προαναφέρθηκε, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways Public Ltd. Στις 14 Νοεμβρίου 2005, η Γενική Γραμματεία της Επιτροπής πρωτοκόλλησε την κοινοποίηση με στοιχεία SG(05)A10041 και η υπόθεση έλαβε τον αριθμό N 555/2005.

(3) Στις 18 Νοεμβρίου 2005 [D(05)125084], η Επιτροπή ζήτησε από τις κυπριακές αρχές συμπληρωματικές διευκρινίσεις. Οι κυπριακές αρχές απάντησαν στα ερωτήματα της Επιτροπής με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε στις 24 Ιανουαρίου 2006 (με στοιχεία DG TREN A/11819). Στις 14 Δεκεμβρίου 2005, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση μεταξύ εκπροσώπων της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Επιτροπής. Στη συνέχεια, έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες συνάντηση υψηλού επιπέδου, στις 30 Ιανουαρίου 2006, προκειμένου να συζητηθεί η πρόοδος στην υπόθεση αυτή.

(4) Με απόφαση της 22ας Μαρτίου 2006, η οποία κοινοποιήθηκε στις κυπριακές αρχές με επιστολή της 23ης Μαρτίου 2006 [SG-Greffe (2006) D/201246], η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, της συνθήκης. Η διαδικασία πρωτοκολλήθηκε με στοιχεία C 10/2004.

(5) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί η επίσημη διαδικασία έρευνας δημοσιεύτηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους αναφορικά με το θέμα. Η Κύπρος διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή με επιστολή της 20ής Απριλίου 2006.

(6) Εντός της προθεσμίας που είχε ταχθεί στη δημοσίευση για την κίνηση διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε μία κοινοποίηση παρατηρήσεων από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η κοινοποίηση αυτή στη συνέχεια διαβιβάστηκε στις κυπριακές αρχές [D (2006) 213376] προς υποβολή παρατηρήσεων, οι δε παρατηρήσεις της Κύπρου ελήφθησαν στις 28 Ιουλίου 2006 (και πρωτοκολλήθηκαν την 1η Αυγούστου 2006 με στοιχεία A/28810). Περαιτέρω διευκρινίσεις ελήφθησαν από τις κυπριακές αρχές με τηλεομοιοτυπία της 19ης Δεκεμβρίου 2006 (η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 2006 με στοιχεία A/40766). Με τηλεομοιοτυπία της 28ης Φεβρουαρίου 2007 ελήφθησαν περαιτέρω διευκρινίσεις και αναλήψεις δεσμεύσεων.

II. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(7) Η Cyprus Airways Ltd ιδρύθηκε το 1947 ως κυπριακή δημόσια εταιρεία. Η αεροπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και η παροχή άλλων συναφών υπηρεσιών αποτελούν τις κύριες δραστηριότητές της. Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι το κυπριακό Δημόσιο (69,62 %), ενώ κάτοχοι των υπόλοιπων μετοχών είναι περίπου 4 200 ιδιώτες μικροεπενδυτές.

(8) Η Cyprus Airways Ltd. (εφεξής «Cyprus Airways») είναι σήμερα μέλος του ομίλου Cyprus Airways (εφεξής «ο όμιλος»).

(9) Η Cyprus Airways εκτελεί σήμερα τακτικά δρομολόγια, στην Ευρώπη και την Μέση Ανατολή, εκμεταλλευόμενη στόλο 11 αεροσκαφών: δύο αεροσκάφη A319, που παραδόθηκαν το 2002 και ανήκουν στη Cyprus Airways, επτά αεροσκάφη A320–200, που παραδόθηκαν μεταξύ Μαΐου 1989 και Μαρτίου 1993 και ανήκουν στη Cyprus Airways Ltd, ένα εκ των οποίων ήταν παλαιότερα πλήρως εκμισθωμένο στην Eurocypria, και δύο A330-200 που παραδόθηκαν το 2002 και το 2003 (μισθωμένα).

[1] ΕΕ C 113 της 13.5.2006, σ. 2.

[2] Βλ. υποσημείωση 1.

(10) Όταν κοινοποιήθηκε το σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι άλλες εταιρείες του ομίλου, που ανήκουν κατά 100 % στην Cyprus Airways, ήσαν οι εξής:

Eurocypria Airlines

(11) Η εταιρεία αυτή (εφεξής «Eurocypria») εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις από περισσότερα από 50 ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Ο στόλος της Eurocypria αποτελείται από πέντε αεροσκάφη: τέσσερα μισθωμένα Boeing 737-800 (που αποκτήθηκαν μεταξύ Φεβρουαρίου και Απριλίου του 2003), καθένα με μεταφορική ικανότητα 189 επιβατών, καθώς και ένα αεροσκάφος A320 (A320) με πλήρη μίσθωση («wet lease») από την Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) Η Hellas Jet SA (εφεξής «Hellas Jet») συστάθηκε στην Αθήνα την 1η Ιουλίου 2002 και άρχισε να λειτουργεί στις 24 Ιουνίου 2004. Σκοπός ίδρυσης της Hellas Jet ήταν να αποτελέσει μια νέα ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία με έδρα την Αθήνα. Χρησιμοποιούσε τρία μισθωμένα αεροσκάφη Airbus A320 τα οποία είχαν ως βάση τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Ωστόσο, δεν ευοδώθηκαν τα επιχειρησιακά σχέδια και τα τακτικά δρομολόγια έχουν ανασταλεί από τον Μάιο του 2005. Το οικονομικό αποτέλεσμα του εν λόγω εγχειρήματος ήταν συνεπώς σωρευτικές ζημίες για τον όμιλο, τον Ιούνιο του 2005, ποσού (ύψους) 29,5 εκατ. CYP (51,4 εκατ. ευρώ).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Η εν λόγω θυγατρική εταιρεία (εφεξής «Zenon») προσφέρει υπηρεσίες σε κύπριους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Ειδικότερα, η Zenon παρέχει και διανέμει ηλεκτρονικές πληροφορίες που επιτρέπουν σε ταξιδιωτικούς πράκτορες να πραγματοποιούν κρατήσεις θέσεων και εκδόσεις εισιτηρίων καθώς και κρατήσεις ξενοδοχείων και αυτοκινήτων.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Η εταιρεία αυτή ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 1996, όταν ανέλαβε την εκμετάλλευση των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Κατά τον χρόνο της κοινοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου σχεδιαζόταν να παραχωρηθούν στον νέο ανάδοχο του αεροδρομίου και δεν θα αποτελούσαν πλέον μέρος του ομίλου. Αυτό και συνέβη τον Ιούνιο 2006.

III. Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(15) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 88, παράγραφος 2, βασίστηκε σε ορισμένα ζητήματα που προέκυψαν από την εξέταση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσον το σχέδιο συμβιβαζόταν με το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο, ήτοι τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων του 2004 ([3]) (στο εξής καλούμενες κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α).

Το μακροπρόθεσμο δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) και τα μέτρα περικοπής δαπανών

(16) Το κεντρικό στοιχείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι ένα δάνειο δεκαετούς διάρκειας, το οποίο χορηγήθηκε με εμπορικούς όρους και με την εγγύηση του κυπριακού Δημοσίου και θα χρησιμοποιηθεί κατ' αρχήν για την αποπληρωμή του βραχυπρόθεσμου δανείου 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) που συνάφθηκε μετά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης τον Μάιο 2005. Το υπόλοιπο θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας.

(17) Στους πρώτους 24 μήνες του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι προσπάθειες θα εστιάζονταν κυρίως στην περικοπή δαπανών και στην επιλεκτική ενίσχυση των εσόδων. Η κυβέρνηση και η διοίκηση της εταιρείας εκτίμησαν ότι οι συνολικές δαπάνες έπρεπε να μειωθούν κατά 13 %. Αυτό επρόκειτο να επιτευχθεί με τη μείωση του προσωπικού κατά 20 % περίπου και ταυτόχρονα με τη μείωση των επιπέδων των μισθών κατά 15 % κατά μέσον όρο. Αυτό σημαίνει ότι, βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης, από το συνολικό προσωπικό των 1 840 ατόμων την 1η Σεπτεμβρίου 2005 θα αποχωρούσαν ως υπεράριθμοι 385 εργαζόμενοι· το μέτρο αυτό θα επέφερε ετήσια εξοικονόμηση 7 εκατ. CYP (12 εκατ. ευρώ), περίπου. Περαιτέρω εξοικονόμηση 4,6 εκατ. CYP (8 εκατ. ευρώ) περίπου θα προερχόταν από περικοπές τρεχουσών δαπανών προσωπικού.

(18) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το εάν το σχέδιο θα αποκαθιστούσε τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας το συντομότερο δυνατό και χωρίς την ανάγκη περαιτέρω ενίσχυσης στο μέλλον. Δήλωσε επίσης ότι δεν είχε αρκετές πληροφορίες, ώστε να μπορέσει να λάβει θέση σχετικά με το κατά πόσο το ποσό του στοιχείου της ενίσχυσης που περιελάμβανε το σχέδιο αναδιάρθρωσης διατηρήθηκε στο ελάχιστο αναγκαίο επίπεδο. Η Επιτροπή επίσης αμφισβήτησε την ανάγκη να αποπληρωθεί το μακροπρόθεσμο δάνειο σε χρονικό ορίζοντα 10 ετών. Η Επιτροπή δήλωσε ότι δεν διέθετε επαρκή στοιχεία που να της επιτρέπουν να αποφανθεί για το εάν οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις είναι εύλογες ή εάν οι υποθέσεις στις οποίες αυτές βασίζονται είναι έγκυρες και ότι θα την ενδιέφερε ιδιαίτερα η γνώμη των ανταγωνιστών της Cyprus Airways σχετικά με το σχέδιο.

Πώληση της Eurocypria

(19) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε την πώληση της θυγατρικής εταιρείας ναυλωμένων πτήσεων (charter) της Cyprus Airways στο Δημόσιο, σε τιμή η οποία θα καθοριζόταν από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Το αντίτιμο της πώλησης εκτιμήθηκε αρχικά σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Επομένως, η Eurocypria θα διαχωριζόταν από τον όμιλο της Cyprus Airways και θα λειτουργούσε ως εντελώς διακριτή οντότητα. Τα έσοδα από την πώληση (το ποσό που θα καταβαλλόταν από το κράτος στην Cyprus Airways) επρόκειτο να χρησιμοποιηθούν από την Cyprus Airways για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσής της. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την πώληση και τον τρόπο με τον οποίο θα προέκυπτε η τιμή πώλησης. Εάν το αντίτιμο που θα καταβαλλόταν για την Eurocypria δεν ήταν η αγοραία τιμή, τότε το ποσό αυτό θα αποτελούσε κρατική ενίσχυση.

([3]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

Αύξηση κεφαλαίου

(20) Μια άλλη συνιστώσα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που αναμενόταν να υλοποιηθεί 18 μήνες μετά την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου, είναι η αύξηση κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ). Όλοι οι μέτοχοι (κράτος και ιδιώτες μέτοχοι) θα συμμετάσχουν κατ' αναλογία προς τη συμμετοχή τους στο κεφάλαιο της εταιρείας. Το δημόσιο θα προσφέρει 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ), ενώ η συμβολή των ιδιωτών μετόχων στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου θα ανέρχεται σε περίπου 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ). Κατά την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο η συμμετοχή του Δημοσίου στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου να ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση.

Αντισταθμιστικά μέτρα

(21) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το εάν τα προτεινόμενα στο σχέδιο αναδιάρθρωσης αντισταθμιστικά μέτρα θα αρκούσαν για να αποκαταστήσουν τη στρέβλωση που θα προκληθεί στην αγορά λόγω της ενίσχυσης. Το σχέδιο περιλάμβανε σχετικά μικρές μειώσεις του στόλου και του δικτύου γραμμών της Cyprus Airways . Η θυγατρική της εταιρεία ναυλωμένων πτήσεων (charter) Eurocypria επρόκειτο να πωληθεί και μία άλλη θυγατρική της, η HellasJet, επρόκειτο να κλείσει και τα τρία αεροσκάφη της να εκχωρηθούν. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες, ιδίως επειδή η Eurocypria επρόκειτο να πωληθεί στον κύριο μέτοχο της Cyprus Airways. Η Επιτροπή κάλεσε τους ανταγωνιστές της Cyprus Airways να υποβάλουν παρατηρήσεις για το θέμα αυτό.

Ιδία συμβολή

(22) Κανονικά, σε μία εταιρεία του μεγέθους της Cyprus Airways, το επίπεδο της ιδίας συμβολής στο κόστος αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι της τάξης του 50 %. Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το ύψος της ιδίας συμβολής και σχετικά με το τι θα έπρεπε να θεωρηθεί ότι συνιστά ιδία συμβολή.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Αρχικές παρατηρήσεις των κυπριακών αρχών

(23) Οι κυπριακές αρχές απάντησαν στην κίνηση της διαδικασίας, επιδιώκοντας να διευκρινίσουν ορισμένα θέματα που έθεσε η Επιτροπή.

Το μακροπρόθεσμο δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) και τα μέτρα περικοπής δαπανών

(24) Σε σχέση με τα ζητήματα που αφορούσαν την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Cyprus Airways, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε ότι οι δαπάνες αναδιάρθρωσης (χρηματοδοτούμενες από το μακροπρόθεσμο δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP, καθώς και από τα έσοδα από την πώληση της Eurocypria), επρόκειτο να διατεθούν ως εξής.

Περίοδος	Ποσό (εκατ. CYP)	Περιγραφή
2006	30	Αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης
2006	10,6	Αποζημιώσεις για τη μείωση του προσωπικού
2006	2	Άλλες δαπάνες μείωσης του προσωπικού
2006-2008	5	Κεφάλαιο κίνησης για τη Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Προβλεπόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες
2006-2010	10	Ελλείμματα ταμειακών ροών
Σύνολο	71,1	

(25) Όσον αφορά τη μελλοντική λειτουργία της εταιρείας, τόσο οι κυπριακές αρχές όσο και η αεροπορική εταιρεία αναγνώρισαν ότι το στρατηγικό και επιχειρησιακό μοντέλο το οποίο χρησίμευσε στην Cyprus Airways κατά το παρελθόν δεν είναι πλέον βιώσιμο στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η εταιρεία. Το βασικό πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι η Cyprus Airways λειτουργεί σε επίπεδα κόστους ενός αερομεταφορέα με πλήρες δίκτυο, ενώ η πραγματικότητα της ελευθερωμένης αγοράς στην Κύπρο, χώρα η οποία αποτελεί κατ' εξοχή προορισμό αναψυχής, αφήνει περιθώρια μόνο για επίπεδα κέρδους που αντιστοιχούν σε εκείνα των αεροπορικών εταιρειών τσάρτερ ή/και των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες αποτελούν στην ουσία τους πραγματικούς ανταγωνιστές της Cyprus Airways .

(26) Στο σημερινό επιχειρηματικό περιβάλλον και λαμβανομένης υπόψη της πλήρους ελευθέρωσης της αγοράς αεροπορικών μεταφορών στην Κύπρο, η Cyprus Airways διαθέτει περιορισμένες μόνο δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη ή αύξηση των εσόδων της. Ακόμη και η προβλεπόμενη μεγέθυνση της αεροπορικής αγοράς σε ποσοστό άνω του 4 %, δεν θα επέτρεπε στην Cyprus Airways να εξέλθει από τη σημερινή δυσχερή θέση της χωρίς τη λήψη συμπληρωματικών μέτρων. Ως εκ τούτου, η εταιρεία προχώρησε σε επώδυνη αναδιάρθρωση, στο πλαίσιο της οποίας είναι αναπόφευκτη η δραστική περικοπή δαπανών.

(27) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης η εταιρεία είχε εκτιμήσει ότι οι συνολικές δαπάνες έπρεπε να μειωθούν κατά 13 %. Αυτό επρόκειτο να επιτευχθεί με τη μείωση των δαπανών προσωπικού κατά 20 % περίπου και ταυτόχρονα με τη μείωση των επιπέδων των μισθών κατά 15 % κατά μέσον όρο.

(28) Πέραν αυτής της περικοπής δαπανών, η εταιρεία πρέπει να υλοποιήσει και άλλα στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο βρίσκεται σε εξέλιξη και το οποίο προσφέρει επιχειρήματα σε αυτό το πρώιμο στάδιο για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας. Επιδίωξη τώρα είναι να μπορέσει η εταιρεία να επανατοποθετηθεί επιτυχώς στην αγορά, με τρόπο που να της επιτρέψει να επιβιώσει και να δημιουργήσει μεσοπρόθεσμα αποδεκτή απόδοση επενδύσεων (ROI), χωρίς περαιτέρω επιδότηση ή ενίσχυση. Επιδιώκεται στη διάρκεια του 2007 να πραγματοποιηθεί ένας δεύτερος γύρος περικοπής δαπανών, δίνοντας το βάρος στην ανάθεση εργασιών σε εξωτερικούς συνεργάτες (outsourcing) και στην εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών του κλάδου.

Εξέλιξη κερδών και ζημιών της Cyprus Airways (πρόβλεψη) (*)

σε χιλιάδες CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Συνολικά έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συνολικές δαπάνες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποτέλεσμα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κέρδος (ζημία) προ φόρων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Η μελλοντική ανάκαμψη της αεροπορικής εταιρείας βασίζεται στην παγίωση των οφελών που απορρέουν από την εν λόγω μείωση των δαπανών και τη σταθερή ανάπτυξη της εταιρείας. Σχετικά, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης για την περίοδο 2004-2010 ως εξής:

Εξέλιξη επιβατικής κίνησης Cyprus Airways (πρόβλεψη) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Συνολική κίνηση Κύπρου (εκατ.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κίνηση CY (εκατ.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μερίδια αγοράς CY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πώληση της Eurocypria

(30) Όσον αφορά την πώληση της Eurocypria, η κυβέρνηση διευκρίνισε ότι, εκτός από την αποτίμηση που είχε πραγματοποιηθεί προηγουμένως από την PricewaterhouseCoopers για λογαριασμό της Cyprus Airways, προκειμένου να καθοριστεί αγοραία τιμή για την Eurocypria, είχε ανατεθεί από την HSBC δεύτερη αποτίμηση για λογαριασμό της κυβέρνησης, προκειμένου να καθοριστεί τιμή πώλησης με βάση καθιερωμένη και αποδεκτή μεθοδολογία. Η πώληση της Eurocypria στο Δημόσιο, επομένως, έχει πραγματοποιηθεί με τους όρους που ισχύουν στην αγορά.

(31) Η PwC πραγματοποίησε αποτίμηση της εταιρείας χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία των προεξοφλημένων ταμειακών ροών (ΠΤΡ) και συγκρίνοντας τους τεκμαιρόμενους πολλαπλασιαστές της αποτίμησης με την προσέγγιση της αγοράς έλαβε επίσης υπόψη συναλλαγές που αφορούσαν την αγορά και πώληση ανάλογων εταιρειών του κλάδου.

(32) Η PwC αναφέρει ότι τα έσοδα της εταιρείας προκύπτουν από την πώληση θέσεων αεροσκαφών σε ταξιδιωτικούς οργανισμούς (tour operators), ότι το σύνολο των επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2005 ανήλθε σε 662 561 και ότι ο αριθμός αυτός αναμένεται να αυξηθεί σε 829 092 στη διάρκεια του 2006. Πρέπει να σημειωθεί ότι για τα προβλεπόμενα έσοδα για το 2006 έχουν ήδη συναφθεί οι σχετικές συμβάσεις. Οι κυριότερες συνιστώσες του κόστους λειτουργίας για το 2005 ήσαν τα αεροπορικά καύσιμα (30 %), τα μισθώματα αεροσκαφών (22 %), τα τέλη αεροδρομίων και διαδρομής (15 %), τα έξοδα πληρωμάτων (11,5 %) και τα έξοδα συντήρησης/τεχνικά έξοδα (9,5 %).

(*) Επαγγελματικό απόρρητο.

Βασικοί δείκτες επιδόσεων

	2004 (1)	2005 (2) M	2006 (3) E	2007E	2008E	2009E
Σύνολο εκτελούμενων πτήσεων	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μεταφερόμενοι επιβάτες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συνολικά έσοδα (χιλιάδες CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ακαθάριστα κέρδη (χιλιάδες CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κέρδη εκμετάλλευσης (ζημίες) (χιλιάδες CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κέρδη (ζημίες) προ φόρων (χιλιάδες CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις.
(2) M= διαχείριση. Με βάση τους λογαριασμούς διαχείρισης, που δεν έχουν ακόμη ελεγχθεί.
(3) E = Εκτίμηση.
(*) Επαγγελματικό απόρρητο.

(33) Για το οικονομικό έτος 2005, η Eurocypria προέβλεπε κέρδη της τάξεως των 440 000 CYP. Αυτό σημαίνει μείωση της απόδοσης σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη και με τα στοιχεία των προβλέψεων λόγω της απότομης αύξησης των τιμών των καυσίμων κατά το 2005, η οποία δεν μπορούσε να μετακυλισθεί στους επιβάτες, λόγω της φύσεως των συμφωνιών με τους ταξιδιωτικούς οργανισμούς.

(34) Η μέθοδος ΠΤΡ δίνει μια ένδειξη της αξίας μιας επιχείρησης με βάση την αξία των διαθέσιμων ταμειακών ροών που αναμένεται ότι θα παραγάγει η επιχείρηση στο μέλλον. Αποσκοπεί να εξευρεθεί η παρούσα αξία των μελλοντικών ταμειακών ροών που θα προκύψουν για τους επενδυτές, οι δε προκύπτουσες ταμειακές ροές πρέπει να προεξοφληθούν με το απαιτούμενο ποσοστό απόδοσης, ώστε να εξαχθεί μια εκτίμηση για την παρούσα αξία της επιχείρησης.

(35) Η διοίκηση της Eurocypria κατάρτισε τετραετείς οικονομικές προβλέψεις (2006-2009). Οι προβλέψεις αυτές παρείχαν την «τελική αξία» της εταιρείας, η οποία αντιπροσώπευε το ποσό που θα κατέβαλε σήμερα ένας επενδυτής για να αποκτήσει τα δικαιώματα στις ταμειακές ροές της επιχείρησης κατά τα έτη που ακολουθούν την τετραετή πρόβλεψη. Προέκυψε τελική αξία 14,54 εκατ. CYP· κατόπιν αυτή προεξοφλήθηκε με «μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου» 9,35 %, για να προκύψει η «καθαρή παρούσα αξία» της εταιρείας ύψους 14,21 εκατ. CYP.

(36) Η εν λόγω καθαρή παρούσα αξία αποτέλεσε κατόπιν αντικείμενο μιας σειράς αναλύσεων ευαισθησίας για να συνεκτιμηθούν πιθανές μεταβλητές παράμετροι, όπως διαφορετικές συναλλαγματικές ισοτιμίες USD/CYP (πολλές από τις δαπάνες της εταιρείας γίνονται σε δολάρια ΗΠΑ, ενώ τα έσοδά της πραγματοποιούνται σε άλλα νομίσματα), διαφορετικές προγνώσεις μεγέθυνσης και διαφορετικές τιμές καυσίμων. Οι αναλύσεις ευαισθησίας πρόβαλαν την υψηλή ευαισθησία της Eurocypria (από κοινού με τις περισσότερες αεροπορικές εταιρείες της Κοινότητας) σε διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών και των τιμών καυσίμων.

(37) Με βάση την ανάλυση που περιγράφεται παραπάνω, η PwC κατέληξε σε ενδεικτικό φάσμα τιμών για την Eurocypria, μεταξύ 12,5 εκατ. CYP και 16 εκατ. CYP.

(38) Η PwC πραγματοποίησε επίσης συγκριτική ανάλυση αγοράς για την αξία, συγκρίνοντας την Eurocypria με άλλες εταιρείες με ομοειδείς γραμμές ή ομοειδή είδη εργασιών. Αυτή θεωρείται έγκυρη μέθοδος συμπληρωματικής σύγκρισης, δεδομένου ότι οι συνθήκες και οι προοπτικές παρόμοιων επιχειρήσεων εξαρτώνται από κοινούς παράγοντες, όπως η συνολική ζήτηση για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους, η διάρθρωση του κόστους και το περιβάλλον λειτουργίας.

(39) Εξαιτίας της έλλειψης εισηγμένων στο χρηματιστήριο αεροπορικών εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων, η PwC χρησιμοποίησε ένα μείγμα αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και αερομεταφορέων ανάμικτα τακτικών και ναυλωμένων πτήσεων. Ένας υπολογισμός που έγινε με βάση τα τρέχοντα και προβλεπόμενα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) οδήγησε σε ενδεικτική αξία της καθαρής θέσης της εταιρείας ίση περίπου με 12,5 εκατ. CYP έως 13,5 εκατ. CYP. Η PwC σημειώνει ότι το αποτέλεσμα αυτό συγκλίνει προς το αποτέλεσμα της μεθοδολογίας ΠΤΡ.

(40) Η PwC πραγματοποίησε επίσης τρίτη και τελική αποτίμηση της Eurocypria με βάση πρόσφατες συναλλαγές, κατά την άποψή της δε αυτό αποτελεί έλεγχο λογικότητας των δύο προαναφερόμενων μεθοδολογιών. Η θεωρία που στηρίζει την προσέγγιση αυτή είναι ότι η τιμή που επιτυγχάνεται υπό τους όρους που ισχύουν στην αγορά μεταξύ ενός αγοραστή και ενός πωλητή που εκφράζουν ελεύθερα τη δικαιοπρακτική τους βούληση αποτελεί ένα καλό δείκτη της αξίας. Η PwC χρησιμοποίησε δεδομένα διαθέσιμα στο παγκόσμιο δίκτυό της και κατέληξε βάσει της μεθόδου αυτής σε ενδεικτική αξία της Eurocypria περίπου 10,5 εκατ. CYP έως 13 εκατ. CYP. Η PwC τονίζει ότι και το αποτέλεσμα αυτό συγκλίνει προς το αποτέλεσμα της μεθοδολογίας ΠΤΡ.

(41) Επομένως, και βάσει των αναλύσεων που προαναφέρθηκαν, η PwC καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενδεικτική αξία της Eurocypria κυμαίνεται μεταξύ 12,5 έως 15,5 εκατ. CYP.

(42) Η PwC προσθέτει επίσης ότι η εκ μέρους της αποτίμηση της Eurocypria βασίζεται σε οικονομικές προβλέψεις για την εταιρεία που δέχονται ότι η Eurocypria ενδέχεται να διατηρήσει δεσμούς με την Cyprus Airways. Σύμφωνα με την PwC, αυτός ο σύνδεσμος ενδέχεται να δημιουργήσει ορισμένα εμπόδια στην επέκτασή της, και ειδικότερα: περιορισμούς στη μεγέθυνση λόγω του ότι η Eurocypria είναι θυγατρική εταιρεία της Cyprus Airways· το καθεστώς της Eurocypria ως θυγατρικής της Cyprus Airways περιορίζει τις δυνατότητές της να επιτύχει ανταγωνιστική τιμολόγηση όσον αφορά την ανάθεση υπηρεσιών σε εξωτερικούς συνεργάτες. Εάν η Eurocypria παρέμενε στον όμιλο, είναι επίσης πιθανό ότι δεν θα μπορούσε να ανταγωνιστεί την Cyprus Airways στις ίδιες γραμμές.

(43) Στη βάση αυτή, η PwC συμπεραίνει ότι η τιμή της Eurocypria ως χωριστής οντότητας, απαλλαγμένης από τους περιορισμούς αυτούς, θα μπορούσε πιθανότατα να είναι υψηλότερη.

(44) Μια δεύτερη αποτίμηση διενεργήθηκε από την HSBC. Η HSBC υιοθέτησε παρόμοια προσέγγιση με την PwC. Το αρχικό της συμπέρασμα είναι ότι η Eurocypria έχει συνολική αξία μετοχικού κεφαλαίου 13 εκατ. CYP. Η HSBC πραγματοποίησε στη συνέχεια συγκριτική εκτίμηση της αξίας, εξετάζοντας εισηγμένες στο χρηματιστήριο εταιρείες συγκρίσιμες με την Eurocypria και με τον τρόπο αυτό κατέληξε σε αποτίμηση ύψους 11,8 εκατ. CYP για την Eurocypria .

(45) Η HSBC αναφέρθηκε στην ευαισθησία της εταιρείας, ιδίως σε διακυμάνσεις της τιμής των καυσίμων, και κατέληξε σε σταθμισμένη μέση αξία της εταιρείας μεταξύ 12,3 και 13,8 εκατ. CYP.

Αύξηση κεφαλαίου

(46) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου, αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της αρνητικής καθαρής θέσης που οφείλεται σε συσσωρευμένες παρελθούσες ζημίες που έχουν διαβρώσει το μετοχικό κεφάλαιο της Cyprus Airways . Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα γίνει με την έκδοση δικαιωμάτων, τα οποία θα προσφερθούν αναλογικά στους μετόχους και εκ των οποίων το 70 % θα προσφερθεί στο Δημόσιο και το 30 % στους ιδιώτες μετόχους. Κατά τη γνώμη της κυπριακής κυβέρνησης, αυτή η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου συνιστά επένδυση παρόμοια με τις επενδύσεις που πραγματοποιεί ένας επενδυτής σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

Αντισταθμιστικά μέτρα

(47) Για το θέμα των αντισταθμιστικών μέτρων, οι κυπριακές αρχές επανέλαβαν την άποψή τους ότι η αεροπορική εταιρία έχει όντως αρχίσει την αναδιάρθρωση της λειτουργίας της από το 2004. Συναφώς, στο τέλος του 2004 η αεροπορική εταιρεία μείωσε τον στόλο της κατά δύο αεροσκάφη και εγκατέλειψε ορισμένες γραμμές, ενώ ταυτόχρονα μείωσε τη συχνότητα άλλων δρομολογίων της. Στο πλαίσιο μιας εταιρείας που διέθετε 12 αεροσκάφη το 2004, η μείωση αυτή ήταν, κατά την άποψή τους, πολύ σημαντική, ενώ περαιτέρω μείωση του μεγέθους της στο παρόν στάδιο θα είχε αρνητική επίπτωση στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας.

(48) Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι η απόφαση να πωληθεί η HellasJet και η απόφαση να μη γίνει ανανέωση της μίσθωσης επί των τριών μισθωμένων αεροσκαφών της HellasJet, επιφέρουν σημαντική μείωση της μεταφορικής ικανότητας του ομίλου, η οποία πρέπει να θεωρηθεί αντισταθμιστικό μέτρο. Το ίδιο ισχύει και με την πώληση της Eurocypria, καθώς ο στόλος του ομίλου θα μειωθεί περαιτέρω κατά 6 αεροσκάφη, μετά την οποία οι δύο εταιρείες θα είναι νομικά και οικονομικά ανεξάρτητες.

(49) Κατά την άποψη των κυπριακών αρχών, δεν υπάρχει άλλο περιθώριο στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης αυτής για περαιτέρω αντισταθμιστικά μέτρα, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο ο στόχος της αναδιάρθρωσης. Οι κυπριακές αρχές υπογραμμίζουν ότι η Cyprus Airways είναι πολύ μικρός παίκτης στην αεροπορική αγορά της Κοινότητας και οι ενέργειές της είναι απίθανο να επηρεάσουν την ανταγωνιστική κατάσταση στον τομέα αυτό.

(50) Η κυπριακή αγορά, η οποία είναι κυρίως αγορά προορισμού, έχει ελευθερωθεί από καιρού και σήμερα 99 περίπου αεροπορικές εταιρείες εκτελούν τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις προς και από την Κύπρο. Από προσεκτικότερη εξέταση προκύπτει ότι το 80 % της κίνησης πραγματοποιείται στο εσωτερικό της Κοινότητας και του ΕΟΧ και επομένως δεν υπόκειται σε κανενός είδους περιορισμούς. Ένα επιπλέον ποσοστό 8-9 % αφορά υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων από τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν πλήρως ελευθερωθεί. Το υπόλοιπο 10-11 % αφορά δρομολόγια από τη Μέση Ανατολή και την περιοχή του Κόλπου, όπου το πλαίσιο της αεροπορικής πολιτικής καθοδηγείται από διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Κύπρου και των χωρών αυτών. Στο πλαίσιο αυτό, οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι υπάρχει πολύ μικρό περιθώριο για περαιτέρω ελευθέρωση της κυπριακής αεροπορικής αγοράς βάσει ενεργειών σε εθνικό επίπεδο.

Ιδία συμβολή

(51) Όσον αφορά το θέμα της ιδίας συμβολής, οι κυπριακές αρχές θέλησαν να διευκρινίσουν μια σειρά ζητημάτων. Σε σχέση με τον στόλο που ανήκε στην Cyprus Airways, η εταιρεία δεν μπόρεσε να χρησιμοποιήσει τα αεροσκάφη της ως ασφάλεια για τη λήψη δανείων από εμπορικές τράπεζες, λόγω της σχετικά μεγάλης ηλικίας των αεροσκαφών (τα 7 αεροσκάφη A320 που ανήκαν στην Cyprus Airways παραδόθηκαν στην εταιρεία μεταξύ 1989 και 1993). Είχαν καταβληθεί προσπάθειες και οι απαντήσεις που ελήφθησαν από ορισμένες εμπορικές τράπεζες ήσαν αρνητικές. Με το ίδιο πνεύμα, η κυβέρνηση εξήγησε ότι η πώληση ενός μέρους του στόλου δεν εθεωρείτο πραγματική εναλλακτική λύση, δεδομένου ότι θα καθιστούσε την εταιρεία ανίκανη να συνεχίσει τη λειτουργία της. Ως εκ τούτου, η μόνη πραγματική εναλλακτική λύση ήταν η πώληση της Eurocypria και προβλήθηκε το επιχείρημα ότι η πώληση της θυγατρικής αυτής θα έπρεπε να θεωρηθεί ως ιδία συμβολή.

(52) Όσον αφορά την HellasJet, η εταιρεία αυτή διέκοψε τη λειτουργία της ως αεροπορική εταιρεία τακτικών δρομολογίων τον Μάιο του 2005 και μετέτρεψε τις δραστηριότητές της από εταιρεία τακτικών αερογραμμών σε εταιρεία μεσιτείας αεροσκαφών και ναυλωμένων πτήσεων, συνάπτοντας συμφωνία με μια ελληνική εταιρεία υπό την επωνυμία Trans World Aviation. Το 51 % του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας είχε ήδη πωληθεί και η κυβέρνηση είχε αρχίσει διαπραγματεύσεις για την πώληση της υπόλοιπης εταιρείας.

(53) Οι κυπριακές αρχές θεωρούν επίσης ότι η αύξηση κεφαλαίου που έχει προγραμματισθεί να γίνει στα μέσα του 2007 συνιστά ιδία συμβολή στην αναδιάρθρωση. Κατά τη γνώμη τους, πρέπει

επίσης να προστεθεί η πώληση ενός αεροσκάφους το 2005 (έναντι 5 εκατ. CYP), η πώληση ενός εφεδρικού κινητήρα αεροσκάφους (έναντι 1,7 εκατ. CYP) και η πώληση ανταλλακτικών (έναντι 0,7 εκατ. CYP), με αποτέλεσμα περαιτέρω συμβολή ύψους 7,4 εκατομμυρίων CYP.

(54) Τέλος, σε σχέση με το επίπεδο της ιδίας συμβολής στην αναδιάρθρωση, οι κυπριακές αρχές εφιστούν την προσοχή της Επιτροπής στο σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το οποίο ορίζει ότι

> *«Ωστόσο, στις ενισχυόμενες περιοχές, εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά από τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα, οι προϋποθέσεις για την έγκριση ενίσχυσης μπορεί να είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά την εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων και το μέγεθος της συμβολής του δικαιούχου.»*

(55) Υπογραμμίζουν ακόμη ότι, για την περίοδο 2000-2006, το σύνολο της Κύπρου θεωρείται ως μία περιφέρεια που υπάγεται στο άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο α), της συνθήκης ΕΚ και ότι η Cyprus Airways είναι ιδιαίτερα πολύτιμη για την βασιζόμενη στον τουρισμό οικονομία της Κύπρου και περαιτέρω μείωση της μεταφορικής ικανότητας της αεροπορικής εταιρείας, είτε μέσω περαιτέρω αντισταθμιστικών μέτρων είτε μέσω ιδιαίτερα υψηλού ποσοστού της ιδίας συμβολής, θα έχει μοιραία εκτεταμένο αντίκτυπο στον τουριστικό τομέα και στην περιφερειακή ανάπτυξη γενικότερα.

Παρατηρήσεις τρίτων

(56) Μετά τη δημοσίευση της επιστολής προς τις κυπριακές αρχές στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, ελήφθησαν παρατηρήσεις από έναν ενδιαφερόμενο εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

(57) Η Επιτροπή σημειώνει ότι κανένας ανταγωνιστής δεν υπέβαλε παρατηρήσεις στο πλαίσιο της κίνησης της διαδικασίας.

ΠΑΣΥΠΙ

(58) Οι παρατηρήσεις ελήφθησαν από την Παγκύπρια Συντεχνία Πιλότων (ΠΑΣΥΠΙ), η οποία θέλησε να δώσει τη γνώμη της σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Cyprus Airways και σχετικά με τη χρηστή και αποτελεσματική διαχείριση της εταιρείας. Εξέφρασε τη γνώμη ότι, εάν το παρόν σχέδιο αναδιάρθρωσης εγκρινόταν με βάση «τον επικρατούντα τρόπο σκέψης της διοίκησης», αυτό θα ήταν «ιδιαίτερα καταστροφικό» για την εταιρεία.

(59) Κατά τη γνώμη της ΠΑΣΥΠΙ, η Cyprus Airways δεν είχε παρουσιάσει στους υπαλλήλους της ένα ορθό και βιώσιμο επιχειρηματικό σχέδιο μετά την έγκριση της ενίσχυσης για διάσωση της εταιρείας από την Επιτροπή. Δεν είχε πραγματοποιηθεί καμία αναδιάρθρωση ούτε της διοίκησης ούτε των δραστηριοτήτων της εταιρείας και αυτό οφειλόταν σε πολιτικά συμφέροντα και παρεμβάσεις.

(60) Η ΠΑΣΥΠΙ υποστηρίζει ότι η αεροπορική εταιρεία έχει πλεονάζον προσωπικό και ότι τα σχέδια που εφαρμόστηκαν από τη διοίκηση της εταιρείας απέτυχαν να μειώσουν τον αριθμό των μελών του προσωπικού σε επίπεδα σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τη συγκριτική αξιολόγηση, ως αιτίες δε της αποτυχίας αυτής αναφέρθηκαν πολιτικές πιέσεις και πολιτικοί λόγοι.

(61) Η ΠΑΣΥΠΙ υπογραμμίζει ότι οι ιδιώτες μέτοχοι της εταιρείας δεν συνεισφέρουν στην επιβίωσή της και ότι οι μόνοι ενδιαφερόμενοι που συνεισφέρουν στη μείωση του κόστους είναι οι υπάλληλοι.

(62) Η εν λόγω συντεχνία πιλότων επικρίνει επίσης τη διοίκηση της εταιρείας σε σχέση με τη μεταχείριση των δύο θυγατρικών, Eurocypria και HellasJet. Ως προς την Eurocypria, διερωτώνται μήπως η πώληση της εταιρείας αυτής έχει δυσμενείς επιπτώσεις και υπονομεύει το μέλλον και την επέκταση της Cyprus Airways . Όσον αφορά την HellasJet, η συντεχνία κατηγορεί τη διοίκηση ότι δεν αποκάλυψε ποτέ στο προσωπικό τις ζημίες της HellasJet και εάν η εταιρεία αυτή λειτουργεί ακόμη.

(63) Συμπερασματικά, η ΠΑΣΥΠΙ αναφέρει ότι υπάρχει ανάγκη για νέο επιχειρηματικό σχέδιο της αεροπορικής εταιρείας καθώς και για ιδιωτικοποίησή της.

Απάντηση των κυπριακών αρχών στις παρατηρήσεις του ενδιαφερομένου τρίτου

(64) Η απάντηση των κυπριακών αρχών στις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τη συντεχνία πιλότων ήταν, πρώτον, ότι οι παρατηρήσεις δεν ήταν ούτε τεκμηριωμένες ούτε βασισμένες σε στέρεο επιχειρηματικό σκεπτικό ή υπόβαθρο.

(65) Η κυβέρνηση σταθερά αντικρούει τον ισχυρισμό περί πολιτικών παρεμβάσεων στην εταιρεία και αναφέρει ότι, ενώ η πλειονότητα των μελών του διοικητικού συμβουλίου διορίζεται από την κυβέρνηση, τα μέλη αυτά έχουν τις ίδιες αρμοδιότητες με τα μέλη του Δ.Σ. οποιασδήποτε εισηγμένης στο χρηματιστήριο εταιρείας. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το διοικητικό συμβούλιο έχουν ως κίνητρο μόνο τα συμφέροντα της εταιρείας.

(66) Σε σχέση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης η κυβέρνηση αναφέρει ότι αυτό είχε τεθεί σε εφαρμογή και ότι η αλλαγή μέσα στην εταιρεία ήταν ήδη ορατή. Οι οικονομίες σε ετήσια βάση συμβάδιζαν με τις προβλεπόμενες από το σχέδιο και ανέρχονταν σε 19,5 εκατ. CYP. Ο πυρήνας του σχεδίου είναι η μείωση του κόστους, ώστε να αποκτήσει η αεροπορική εταιρεία την ικανότητα να αναδιαρθρώσει τις δραστηριότητές της με περισσότερο ανταγωνιστικό τρόπο. Δεδομένου ότι το εργατικό κόστος ήταν σημαντικός παράγων, αυτό σήμαινε ότι το προσωπικό αναπόφευκτα είχε θιγεί, είτε μέσω απολύσεων είτε μέσω μείωσης των αποδοχών.

(67) Όσον αφορά το ζήτημα του πλεονάζοντος προσωπικού, η κυβέρνηση απορρίπτει τους ισχυρισμούς της ΠΑΣΥΠΙ και αναφέρει ότι ο αριθμός των υπαλλήλων που επρόκειτο να αποχωρήσουν από την εταιρεία ως υπεράριθμοι έως το τέλος του 2006 ανέρχεται κατά προσέγγιση σε 414, αντί των 385 ατόμων που προβλέπονταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(68) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου, η κυβέρνηση εξηγεί ότι θα πραγματοποιηθεί στα μέσα του 2007, όταν θα υπάρχουν πλέον απτά αποτελέσματα από την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Επιδιώκεται να διατηρηθεί η αναλογία ιδιωτικής/δημόσιας συμμετοχής στην εταιρεία.

(69) Η κυβέρνηση διευκρίνισε ότι η πώληση της Eurocypria αποσκοπεί στο να δώσει την ικανότητα στην Cyprus Airways να καλύψει τις υποχρεώσεις ιδίας συμβολής που προβλέπονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α. Δήλωσε ότι η πώληση της Eurocypria έναντι τιμήματος 13,425 εκατ. CYP, το οποίο είχε καθοριστεί με ανεξάρτητη αποτίμηση, επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στις αρχές Αυγούστου 2006.

(70) Σε σχέση με την HellasJet, η κυβέρνηση διευκρίνισε ότι, μετά από τριμερή συμφωνία μεταξύ Cyprus Airways, HellasJet και Trans World Aviation SA (η οποία δραστηριοποιείται στην Ελλάδα με την επωνυμία Air Miles), η Cyprus Airways είχε συμφωνήσει την πώληση της HellasJet στην Trans World έναντι 2 εκατ. ευρώ (1,16 εκατ. CYP). Δήλωσε ότι πρόθεση της Cyprus Airways ήταν να περιορίσει όσο το δυνατόν περισσότερο τις ζημίες εκμετάλλευσης της HellasJet και να αποχωρήσει από την επιχείρηση αυτή, μόλις έληγαν οι εταιρικές εγγυήσεις που είχαν προηγουμένως παρασχεθεί από την Cyprus Airways σε σχέση με τον στόλο της HellasJet, και προέβαλε το επιχείρημα ότι το ποσό αυτό πρέπει να θεωρηθεί ιδία συμβολή.

(71) Η κυβέρνηση απέρριψε το αίτημα της συντεχνίας πιλότων για τη σύνταξη νέου σχεδίου αναδιάρθρωσης και υποστήριξε ότι το τρέχον επιχειρηματικό σχέδιο δεν χρειάζεται οποιαδήποτε αναθεώρηση. Δεν αποκλείει το ενδεχόμενο ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, εάν υποβληθεί κάποια ελκυστική προσφορά.

(72) Σε σχέση με την αύξηση κεφαλαίου που έχει προγραμματιστεί για τα μέσα του 2007 και κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 19ης Δεκεμβρίου 2006. Εξήγησαν ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της κυπριακής νομοθεσίας περί εταιρειών, μια δημόσια εταιρεία δεν μπορεί να εκδίδει μετοχές κάτω της ονομαστικής αξίας. Οι μετοχές της Cyprus Airways στο χρηματιστήριο της Κύπρου κυμαίνονταν εκείνη την εποχή μεταξύ 0,15 και 0,16 CYP, ενώ είχαν ονομαστική αξία 0,50 CYP ανά μετοχή. Επειδή διαφαινόταν ότι οποιαδήποτε έκδοση στο άρτιο ή υπέρ το άρτιο θα ήταν επιτυχής, θα ήταν απαραίτητο να μειωθεί η ονομαστική αξία του μετοχικού κεφαλαίου.

(73) Η διαδικασία μείωσης του ονομαστικού μετοχικού κεφαλαίου έχει ήδη αρχίσει και η εταιρεία θα μειώσει την αξία αυτή, διαγράφοντας συσσωρευμένες ζημίες (πράξη που επιτρέπεται από το καταστατικό της εταιρείας). Το διοικητικό συμβούλιο της Cyprus Airways, κατά τη συνεδρίασή του της 12ης Δεκεμβρίου 2006, κίνησε τη διαδικασία αύξησης κεφαλαίου, διοργανώνοντας τη δημόσια εγγραφή για την έκδοση. Για να εξασφαλιστεί η επιτυχία της, η εμπορική επενδυτική τράπεζα Cisco (θυγατρική της ανήκουσας στον ιδιωτικό τομέα Τράπεζας Κύπρου) εξέφρασε τη βούλησή της να αναλάβει ως ανάδοχος της προτεινόμενης έκδοσης. Η Cisco θα λάβει αμοιβή για την αναδοχή της αύξησης κεφαλαίου της Cyprus Airways, η οποία θα είναι ανάλογη με τις τιμές της αγοράς για παρόμοιες συναλλαγές. Αντίγραφο της δήλωσης προθέσεων της επενδυτικής τράπεζας έχει υποβληθεί στην Επιτροπή.

(74) Τα επόμενα βήματα είναι τα εξής: στα μέσα Ιανουαρίου 2007 πρέπει να εγκριθεί, με πλειοψηφία 75 % των παρόντων μετόχων σε έκτακτη γενική συνέλευση, ειδικό ψήφισμα για τη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου. Το ψήφισμα αυτό κατόπιν πρέπει να επικυρωθεί από το District Court της Κύπρου και να καταχωρηθεί στο μητρώο Εταιρειών (Registrar of Companies). Η όλη διαδικασία αναμένεται να διαρκέσει 6-7 μήνες (υπολογίζοντας τρίμηνο διάστημα για τη διαδικασία ενώπιον του δικαστηρίου).

V. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης ΕΚ

(75) Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 1, της συνθήκης ΕΚ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(76) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης αφορά κάθε πλεονέκτημα το οποίο παρέχεται άμεσα ή έμμεσα, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους και χορηγείται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσο φορέα ο οποίος ενεργεί δυνάμει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί.

(77) Στο πλαίσιο της κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εντόπισε τρία στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να ισοδυναμούν με κρατικές ενισχύσεις και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει τα στοιχεία αυτά για να κρίνει εάν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Εγγύηση δανείου

(78) Το κόστος αναδιάρθρωσης της Cyprus Airways θα καλυφθεί μερικώς και προσωρινά από δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) που χορηγείται από μία εμπορική τράπεζα με τους όρους της αγοράς. Όπως εξηγήθηκε στην απόφαση έναρξης της διαδικασίας έρευνας οι κυπριακές αρχές προτίθενται να χορηγήσουν στην Cyprus Airways κρατική εγγύηση για την κάλυψη αυτού του δανείου.

(79) Η *Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων* ([4]) καθορίζει τα κριτήρια που εξασφαλίζουν ότι μια εγγύηση δεν αποτελεί κρατική ενίσχυση (βλ. παράγραφο 4. 2). Οι δύο ουσιώδεις προϋποθέσεις που ισχύουν αθροιστικά είναι:

α) η εγγύηση θα μπορούσε καταρχήν να ληφθεί υπό τους όρους της αγοράς από τις κεφαλαιαγορές,

β) καταβάλλεται το τίμημα που ισχύει στην αγορά για την εγγύηση.

(80) Στην προκειμένη περίπτωση κανένα από τα κριτήρια αυτά δεν πληρούται· η Cyprus Airways δεν καταβάλλει στο Δημόσιο κανένα τίμημα για την εγγύηση από την οποία επωφελείται και, με δεδομένη τη δυσχερή οικονομική κατάστασή της και το γεγονός ότι είχε ήδη λάβει ενίσχυση διάσωσης, είναι ιδιαίτερα απίθανο ότι η εταιρεία θα είχε λάβει εγγύηση του είδους αυτού από μόνη της.

(81) Επιπλέον, η εγγύηση προέρχεται από κρατικούς πόρους, διότι χορηγείται άμεσα από το κράτος. Αφορά μία μόνο εταιρεία (την Cyprus Airways) η οποία βρίσκεται σε συνθήκες ανταγωνισμού με άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες,

([4]) ΕΕ C 71 της 11.3. 2000, σ. 14 .

ειδικότερα από την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών («τρίτη δέσμη») την 1η Ιανουαρίου 1993. Θα επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι αφορά επιχείρηση η οποία ασκεί δραστηριότητα μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών και καλύπτει την κοινή αγορά, και καθώς ενδέχεται να στρεβλώσει ή απειλεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής.

(82) Ως εκ τούτου, η κρατική εγγύηση μπορεί να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης ΕΚ. Επιπλέον, το συμπέρασμα αυτό γίνεται δεκτό από τις κυπριακές αρχές, οι οποίες, σε σχέση με την εγγύηση δανείου ύψους 55 εκατ. CYP, επεδίωξαν να εκπληρώσουν τους όρους που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α.

(83) Ενώ το αρχικό σχέδιο προέβλεπε ότι οι κυπριακές αρχές θα κάλυπταν με εγγύηση το σύνολο του δανείου των 55 εκατ. CYP, κατά την εξέλιξη της διαδικασίας οι κυπριακές αρχές, προκειμένου να περιοριστεί η ενίσχυση στο ελάχιστο και να διασφαλιστεί ικανοποιητική συμβολή της εταιρείας στην κάλυψη των δαπανών αναδιάρθρωσής της, αποφάσισαν να μειώσουν το μέρος του δανείου αναδιάρθρωσης που καλύπτεται από την εγγύηση σε 45 εκατ. CYP κατ' ανώτατο όριο. Εξάλλου, οι κυπριακές αρχές διευκρίνισαν ότι το μέρος του δανείου που καλύπτεται από εγγύηση και εκείνο που δεν καλύπτεται από εγγύηση θα είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους και ειδικότερα ότι το δεύτερο σκέλος του δανείου δεν τελεί υπό την αίρεση του πρώτου. Αυτό σημαίνει ότι τουλάχιστον 10 εκατ. CYP από τα 55 εκατ. CYP στα οποία ανέρχεται το εμπορικό δάνειο που λαμβάνει η Cyprus Airways δεν θα καλύπτονται από οποιαδήποτε εγγύηση ή άλλη κρατική παρέμβαση.

Πώληση της Eurocypria

(84) Οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι η πώληση της Eurocypria ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο 2006 και ότι η εταιρεία έχει πωληθεί στο Δημόσιο αντί 13,425 εκατ. ευρώ. Η Επιτροπή πρέπει άρα να εξετάσει τον τρόπο με τον οποίο υπολογίστηκε η τιμή αυτή, για να επαληθεύσει την αν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και να κρίνει εάν στη συναλλαγή ενυπάρχει κρατική ενίσχυση. Η παράγραφος 59 και επόμενες της απόφασης για την έναρξη της διαδικασίας έρευνας επισημαίνει ότι κάτι τέτοιο μπορεί να συμβαίνει, ιδίως εάν η καταβαλλόμενη τιμή είναι υπερβολικά υψηλή σε σύγκριση με την τιμής της εταιρείας στην αγορά.

(85) Από την άποψη αυτή η Επιτροπή επισημαίνει το ποσό αυτό καθορίστηκε μετά από δύο εκτιμήσεις εμπειρογνωμόνων που πραγματοποιήθηκαν για λογαριασμό τόσο του πωλητή όσο και του αγοραστή. Η Επιτροπή, αφού πραγματοποίησε λεπτομερή ανάλυση των αποτιμήσεων των εμπειρογνωμόνων, μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι αυτή η τιμή αντιστοιχεί σε εύλογη αγοραία τιμή. Επισημαίνει ακόμη ότι η τελική τιμή πώλησης είναι, σε κάθε περίπτωση, χαμηλότερη από τα 15 εκατ. CYP που είχαν προβλεφθεί στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και κατά την έναρξη της διαδικασίας έρευνας. Κατόπιν αυτού η Επιτροπή καταλήγει ότι η πώλησή της Eurocypria δεν ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση προς την Cyprus Airways, διότι η εταιρεία δεν πωλήθηκε με τίμημα υψηλότερο από την πραγματική αξία της.

(86) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης τη δεδηλωμένη πρόθεση των κυπριακών αρχών, η Eurocypria να λειτουργεί στο μέλλον ως πλήρως ανεξάρτητη εταιρεία εκτός του ομίλου. Η Επιτροπή θεωρεί ότι εφόσον η Eurocypria παραμένει στην κυριότητα του Δημοσίου ελλοχεύει ο κίνδυνος να μην λειτουργεί πράγματι ανεξάρτητα από την πρώην μητρική της εταιρεία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτίθεται, προκειμένου να διαλύσει και αυτές τις ανησυχίες, να επιβάλει στην Κύπρο όρους που θα διασφαλίζουν ότι οι δύο εταιρείες είναι και θα παραμείνουν χωρισμένες και ότι θα ασκούν ανεξάρτητα μεταξύ τους οποιεσδήποτε επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Αύξηση κεφαλαίου

(87) Μια περαιτέρω πτυχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι ότι στα μέσα του 2007, περίπου 18 μήνες μετά την έναρξη της αναδιάρθρωσης, το κεφάλαιο της Cyprus Airways θα αυξηθεί κατά περίπου 14 εκατ. CYP. Πρόθεση των κυπριακών αρχών είναι η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου να πραγματοποιηθεί κατ' αναλογία προς την τρέχουσα μετοχική διάρθρωση της εταιρίας και να διατηρηθεί το ποσοστό ιδιοκτησίας Δημοσίου/ιδιωτών. Αυτό σημαίνει ότι το Δημόσιο θα συνεισφέρει 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ ή 70 %), ενώ οι υπόλοιποι μέτοχοι θα καταβάλουν 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ ή 30 %).

(88) Η Επιτροπή πρέπει επομένως να κρίνει, εάν στην περίπτωση αυτή το μερίδιο του Δημοσίου στην προτεινόμενη αύξηση κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση. Προς τούτο, βασίζει την κρίση της στην «αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς», μια προσέγγιση που έχει επιβεβαιωθεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου ([5]). Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, για να διαπιστωθεί εάν μια εισφορά κεφαλαίου αποτελεί κρατική ενίσχυση, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές δυνατότητες της επωφελούμενης εταιρείας να τύχει ισοδύναμης χρηματοδότησης προσφεύγοντας στις συνήθεις αγορές κεφαλαίων. Δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση, όταν η εισφορά κεφαλαίου πραγματοποιείται υπό συνθήκες αποδεκτές για έναν ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό κανονικές συνθήκες σε μια οικονομία της αγοράς.

(89) Επομένως, η συμπεριφορά του δημόσιου επενδυτή πρέπει να συγκρίνεται με την υποθετική συμπεριφορά ενός ιδιώτη επενδυτή, όπως παραδείγματος χάριν μιας ιδιωτικής επιχείρησης χαρτοφυλακίου ή ενός ιδιωτικού ομίλου εταιρειών, που επιδιώκουν μια διαρθρωτική πολιτική, γενική ή κλαδική, με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας ([6]). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εισφορές κεφαλαίου από δημόσιους πόρους δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση, εφόσον συμμετέχουν ιδιώτες μέτοχοι, πρώτον σε ποσοστό τουλάχιστον ανάλογο προς τον αριθμό των μετοχών τους, δεύτερον υπό όρους ταυτόσημους με αυτούς που ισχύουν για το Δημόσιο και, τέλος, εφόσον το ποσοστό συμμετοχής των ιδιωτών επενδυτών είναι όντως οικονομικά σημαντικό. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι εξασφαλισμένη η ισότιμη συμμετοχή δημόσιων και ιδιωτών επενδυτών, όταν μία εμπορική τράπεζα ή

([5]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2000 στην υπόθεση C-482/99, Συλλογή 2002, σ. I-4397, καθώς και τις προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Geelhoed της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00, *Ιταλία κατά Επιτροπής* και *SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής*.

([6]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, στην υπόθεση C-305/89, *Ιταλία κατά Επιτροπής, «Alfa Romeo»* , Συλλογή 1991, σ. I-1603, σκέψη 20.

επενδυτής έχει συμφωνήσει να εγγυηθεί εκ των προτέρων και με τους όρους της αγοράς τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών στην αύξηση κεφαλαίου με τους ίδιους όρους που ισχύουν για το Δημόσιο. Η προσέγγιση αυτή, βασιζόμενη στις συντρέχουσες εισφορές, έχει γίνει επανειλημμένα δεκτή από το Πρωτοδικείο και το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([7]).

(90) Στην προκειμένη περίπτωση, μια εμπορική επενδυτική τράπεζα, η Cisco, συμφώνησε υπό τους όρους της αγοράς να αναλάβει το 30 % της προτεινόμενης ανακεφαλαιοποίησης. Διευκρινίζεται επίσης από τις κυπριακές αρχές ότι όλοι οι μέτοχοι θα αγοράσουν τις μετοχές στην ίδια τιμή, η οποία θα καθοριστεί από κοινού από την Cyprus Airways και την Cisco, και υπό τους ίδιους όρους της αγοράς όπως και οι ιδιώτες επενδυτές.

(91) Επ' αυτού, η Επιτροπή έχει λάβει αντίγραφο της δήλωσης προθέσεων, με ημερομηνία 14 Δεκεμβρίου 2006, η οποία απεστάλη στη Cyprus Airways από την Cisco και στην οποία η τράπεζα δέχεται να συνάψει σύμβαση για να εγγυηθεί η ίδια ή μέσω τρίτων την επιτυχία της αύξησης κεφαλαίου. Επιπλέον η Cisco, πριν δεσμευτεί η ίδια για την επένδυση έναντι των ιδιωτών επενδυτών, έχει πραγματοποιήσει ενδελεχή μελέτη του σχεδίου αναδιάρθρωσης και του εγχειρήματος. Εξάλλου, πριν συνάψει οριστική σύμβαση, σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της αγοράς, θα προβεί σε δεόντως επιμελή έλεγχο (ή θα αναθέσει τη διενέργειά του για λογαριασμό της), τον οποίο οφείλουν να πραγματοποιούν όλοι οι επενδυτές πριν προχωρήσουν σε ανάλογο εγχείρημα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το τραπεζικό ίδρυμα κατοχυρώνεται με όλες τις εγγυήσεις και τις διασφαλίσεις που του επιτρέπουν να προσαρμόσει την προσφορά του στους επιχειρηματικούς κινδύνους που θα διατρέξει. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη τράπεζα δεν υπόκειται ούτε στον άμεσο ούτε στον έμμεσο έλεγχο του ενδιαφερομένου κράτους μέλους. Η οριστική εγγυητική σύμβαση με τη Cisco θα συναφθεί λίγο πριν την έναρξη της προθεσμίας προσφοράς και θα περιέχει τις στερεότυπες ρήτρες και όρους που προβλέπονται εν γένει σε αυτού του τύπου τις συμβάσεις σύμφωνα με τη βέλτιστη εθνική και διεθνή πρακτική.

(92) Οι όροι από τους οποίους εξαρτάται η σύναψη της οριστικής εγγυητικής σύμβασης μπορούν να χωριστούν σε δύο σκέλη. Το πρώτο αφορά σχετικά τυποποιημένα στοιχεία, τα οποία δεν επηρεάζουν άμεσα την αξιολόγηση της Επιτροπής, αλλά μόνο την εκπόνησή της. Τα στοιχεία αυτά είναι, μεταξύ άλλων:

α) η απουσία έκτακτων γεγονότων που μπορούν να επιδράσουν αρνητικά στην επιτυχή έκβαση του εγχειρήματος,

β) η διαβίβαση στην τράπεζα όλων των πληροφοριών σχετικά με την οικονομική, χρηματοοικονομική και διαχειριστική κατάσταση της Cyprus Airways,

γ) η συμμετοχή της τράπεζας στον καθορισμό των διαδικασιών υλοποίησης του εγχειρήματος.

(93) Οι όροι που περιέχει η δήλωση προθέσεων της τράπεζας, οι οποίοι αποτελούν το δεύτερο σκέλος, μπορούν αντίθετα να επηρεάσουν την αξιολόγηση του εγχειρήματος από την Επιτροπή και πρέπει, κατά συνέπεια, να αναλυθούν λεπτομερώς. Οι όροι αυτοί αφορούν κυρίως:

α) τη διαφορά μεταξύ της τιμής έκδοσης των μετοχών και της χρηματιστηριακής τιμής των μετοχών,

β) τα τέλη/προμήθειες που θα ζητήσει το τραπεζικό ίδρυμα για το εγχείρημα,

γ) τη συμφωνία της τράπεζας και του Δημοσίου (βασικού μετόχου της Cyprus Airways) ότι θα συμμετάσχουν και οι δύο στην αύξηση κεφαλαίου.

(94) Όσον αφορά *την τιμή εγγραφής των νέων μετοχών*, η Cisco και η Cyprus Airways έχουν συμφωνήσει ότι η τιμή ή το εύρος των τιμών των μετοχών θα καθοριστεί από κοινού, σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθείται στην αγορά, συναρτήσει των χρηματιστηριακών συνθηκών που θα επικρατούν κατά την έναρξη του εγχειρήματος. Η Κύπρος βεβαίωσε την Επιτροπή ότι θα εφαρμοστεί για όλους μία και μόνη τιμή και ότι δεν θα τύχει καμίας έκπτωσης ο εγγυητής.

(95) Δεύτερον, όσον αφορά την αμοιβή *των τραπεζών μέσω προμηθειών*, αυτές βασίζονται στην αξία του ποσοστού της αύξησης κεφαλαίου (30 %) που θα πραγματοποιηθεί μέσω της αγοράς. Οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι η αμοιβή που θα καταβληθεί στην Cisco συμβαδίζει με την πρακτική που ακολουθείται στις κύριες ευρωπαϊκές χρηματιστηριακές αγορές για να εξασφαλισθεί η επιτυχής έκβαση ανάλογης τοποθέτησης μετοχών στην αγορά. Η Επιτροπή μπορεί επομένως να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συναλλαγή μεταξύ Cyprus Airways και Cisco συμβαδίζει με τους όρους που ακολουθούνται στην αγορά γι' αυτού του τύπου τις πράξεις και ότι δεν αποτελεί έκπτωση επί της τιμής την οποία θα καταβάλει η τράπεζα για τις μετοχές που ενδεχομένως θα κληθεί να εγγράψει. Επομένως, η καταβολή αμοιβής στην τράπεζα δεν έχει ως αποτέλεσμα να μετάσχει στο εγχείρημα υπό ευνοϊκότερους όρους από το Δημόσιο ή τους άλλους μετόχους.

(96) Τρίτον, σχετικά με *την απαίτηση τόσο του Δημοσίου όσο και της τράπεζας να συμμετάσχει το έτερο μέρος στην αύξηση κεφαλαίου*, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η απαίτηση και των δύο μερών να συμμετάσχει το έτερο μέρος στο εγχείρημα είναι βασικό και καθοριστικό στοιχείο που εγγυάται την επιτυχία της αύξησης κεφαλαίου.

(97) Η Επιτροπή επισημαίνει τη δέσμευση των κυπριακών αρχών να διαβιβάσουν στην Επιτροπή, αμέσως μετά τη σύναψή τους και πριν την εγγραφή των δημοσίων αρχών στην αύξηση κεφαλαίου, τις οριστικές συμβάσεις που θα συναφθούν με την τράπεζα, οι οποίες θα περιέχουν αυτές τις επίσημες και άνευ όρων υποχρεώσεις εγγραφής. Δεύτερη δέσμευση των κυπριακών αρχών είναι η υποβολή, μετά την ολοκλήρωση της πράξης, έκθεσης με τα πραγματικά επίπεδα εγγραφής στην αύξηση κεφαλαίου. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θεωρεί δεδομένο ότι δεν πρέπει να υπάρχουν παράπλευρες ή σιωπηρές συμφωνίες με βάση τις οποίες το κράτος απαλλάσσει τις τράπεζες από την υποχρέωσή τους σε περίπτωση που δεν υπάρξει επαρκής εγγραφή για την ανακεφαλαιοποίηση. Η Επιτροπή θα δώσει μέγιστη προσοχή στην αυστηρή τήρηση των

([7]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-296/97, *Alitalia κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. II-3871, σκέψη 81.

δεσμεύσεων αυτών, οι οποίες θα επιτρέψουν να ελεγχθεί κατά πόσον τηρούνται ορθά οι όροι της παρούσας απόφασης.

(98) Αυτό το εγχείρημα δίνει στην ιδιωτική αγορά τη δυνατότητα να εγγραφεί στην αύξηση κεφαλαίου για σημαντικό ποσοστό (30 %) όσον αφορά τις νεοεκδιδόμενες μετοχές με τους ίδιους όρους όπως το Δημόσιο, εφόσον η τιμή των μετοχών θα είναι η ίδια και τα δικαιώματα που θα συνδέονται με αυτές θα είναι τα ίδια για όλους τους μετόχους.

(99) Συμπερασματικά, και ενόψει αυτής της ανάλυσης και της πάγιας πρακτικής της Επιτροπής και της νομολογίας του Δικαστηρίου όσον αφορά τον χαρακτηρισμό της συμμετοχής του Δημοσίου μαζί με ιδιώτες επενδυτές σε αυξήσεις κεφαλαίου, καθαυτή, και ανεξάρτητα από άλλα μέτρα αναδιάρθρωσης, η αύξηση κεφαλαίου που σχεδιάζεται για τα μέσα του 2007 ισοδυναμεί με συντρέχουσα συμμετοχή του Δημοσίου και των ιδιωτών μετόχων και, επομένως, η συμμετοχή του Δημοσίου δεν θα συνιστά κρατική ενίσχυση, εάν τηρηθούν οι όροι που προαναφέρθηκαν, σε σχέση με το γεγονός ότι η αύξηση κεφαλαίου θα πραγματοποιηθεί από εμπορική επενδυτική τράπεζα κατά τρόπο που να διασφαλίζει την πραγματική συνύπαρξη δημόσιας και ιδιωτικής εγγραφής στην αύξηση κεφαλαίου και κατ'αναλογία του ποσοστού ιδιοκτησίας Δημοσίου/ιδιωτών.

(100) Παρά ταύτα, η Επιτροπή σημειώνει ότι η νομολογία του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ότι «*είναι αληθές ότι το γεγονός και μόνον ότι μια δημόσια επιχείρηση πραγματοποίησε ήδη εισφορές κεφαλαίου χαρακτηρισθείσες ως "ενισχύσεις" στη θυγατρική της δεν αποκλείει, a priori, τη δυνατότητα μεταγενέστερη εισφορά κεφαλαίου να μπορεί να χαρακτηριστεί επένδυση πληρούσα το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Ωστόσο, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, σε περίπτωση όπως η προκειμένη, η οποία αφορά τρεις εισφορές κεφαλαίου πραγματοποιηθείσες από τον ίδιο επενδυτή εντός περιόδου δύο ετών, από τις οποίες οι δύο πρώτες δεν είχαν καμία απόδοση, εναπόκειται στην Επιτροπή να εξακριβώσει αν η τρίτη μπορούσε ευλόγως να διαχωριστεί από τις δύο πρώτες και να θεωρηθεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή, ως αυτοτελής επένδυση.*»

Το Πρωτοδικείο θεωρεί τις ακόλουθες συνιστάμενες αποφασιστικής σημασίας για τον προσδιορισμό αυτό: «*…τη χρονολογία των εν λόγω εισφορών, το σκοπό τους και την κατάσταση της θυγατρικής επιχειρήσεως κατά τον χρόνο κατά τον οποίο ελήφθησαν οι αποφάσεις πραγματοποιήσεως κάθε μιας από τις σχετικές εισφορές*» ([8]).

(101) Στην παρούσα περίπτωση η Επιτροπή σημειώνει ότι ενώ το Δημόσιο και οι ιδιώτες μέτοχοι θα εγγραφούν στην αύξηση κεφαλαίου με την ίδια τιμή και όλες οι νέες μετοχές θα παρέχουν τα ίδια δικαιώματα, είναι γεγονός ότι το Δημόσιο ενεργεί συγχρόνως ως εγγυητής για ένα σημαντικό δάνειο προς τον δικαιούχο και αυτό θα παραταθεί κατά πολύ πέραν του χρόνου της αύξησης κεφαλαίου, αγοράζει δε εταιρεία θυγατρική της εταιρείας, η οποία τελεί υπό αναδιάρθρωση. Δεν είναι, ωστόσο, ανάγκη να σταθμιστεί με ακρίβεια κατά πόσον, ενόψει της σώρευσης της αύξησης κεφαλαίου με αυτά τα μέτρα, η συμμετοχή του Δημοσίου και η συμμετοχή των ιδιωτών μετόχων στην αύξηση κεφαλαίου πραγματοποιούνται με όμοιους όρους εφόσον, η Επιτροπή θεωρεί σε κάθε περίπτωση ότι, όπως προκύπτει σαφώς από την ακόλουθη ανάλυση, ακόμα και αν η συμμετοχή του Δημοσίου στην αύξηση κεφαλαίου θεωρείτο ως κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση θα κρινόταν συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Νομική βάση της αξιολόγησης

(102) Η Επιτροπή, ωστόσο, αφού κατέληξε ότι το μακροπρόθεσμο δάνειο των 55 εκατ. CYP με εγγύηση του Δημοσίου για τη χρηματοδότηση μέρους της αναδιάρθρωσης της Cyprus Airways συνιστά κρατική ενίσχυση και ότι η συμμετοχή του Δημοσίου στην αύξηση κεφαλαίου θα μπορούσε να περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, πρέπει να εξετάσει αν αυτή συμβιβάζεται με την κοινή αγορά.

(103) Είναι επομένως απαραίτητο να εξεταστεί το εν λόγω μέτρο υπό το πρίσμα του άρθρου 87, παράγραφοι 2 και 3, της συνθήκης ΕΚ, όπου προβλέπονται εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87, παράγραφος 1.

(104) Οι εξαιρέσεις του άρθρου 87, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ δεν εφαρμόζονται εν προκειμένω, επειδή η ενίσχυση δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα, καθόσον δεν χορηγείται σε μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε αποσκοπεί στην επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε χορηγείται στην οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας οι οποίες εθίγησαν από την διαίρεση της Γερμανίας.

(105) Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχεία (α), (β) και (δ), δεν εφαρμόζονται στην παρούσα περίπτωση, διότι η ενίσχυση δεν προωθεί την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση, δεν προωθεί την εκτέλεση σημαντικού σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δεν αίρει σοβαρή διαταραχή της οικονομίας κράτους μέλους ούτε προωθεί τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

(106) Επομένως, μόνο η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), μπορεί να εφαρμοστεί. Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι η κρατική ενίσχυση μπορεί να εγκριθεί όταν χορηγείται για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών τομέων, με την προϋπόθεση ότι δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

(107) Από την άποψη αυτή, το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο προκειμένου να αποφασιστεί ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης είναι οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, καθώς και οι προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές του 1994.

Συμβιβάσιμος χαρακτήρας των προτεινόμενων μέτρων με την κοινή αγορά

(108) Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να αξιολογήσει κατά πόσο το σχέδιο αναδιάρθρωσης συνάδει με τις διατάξεις των εφαρμοστέων κατευθυντήριων γραμμών, η βασική αρχή των οποίων (σημείο 31 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) είναι ότι «*οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης (…) επιτρέπονται μόνο σε*

([8]) Απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 1998 στην υπόθεση T-11/95, *BP Chemicals Ltd κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-3235, σκέψεις 170 και 171.

περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι η έγκριση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν είναι αντίθετη με το κοινό συμφέρον. Τούτο ισχύει μόνο εφόσον πληρούνται αυστηρές προϋποθέσεις και εφόσον είναι βέβαιο ότι οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού θα αντισταθμισθούν από τα οφέλη που θα προκύψουν από την επιβίωση της επιχείρησης (…) και εφόσον, καταρχήν, προβλέπονται επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα υπέρ των ανταγωνιστών.»

(109) Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές θέτουν ορισμένες προϋποθέσεις βάσει των οποίων μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

Επιλεξιμότητα της επιχείρησης

(110) Κατά πρώτον, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει εάν η Cyprus Airways είναι επιλέξιμη για αναδιάρθρωση σύμφωνα με τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Το σημείο 9 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρει ότι δεν υπάρχει κοινοτικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης και προσθέτει ότι «*η Επιτροπή θεωρεί ότι μία επιχείρηση είναι προβληματική, εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς της οικονομικούς πόρους ή με τους πόρους που είναι ικανή να εξασφαλίσει από τους ιδιοκτήτες/μετόχους της και τους πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιογόνο πορεία της, η οποία, χωρίς εξωτερική παρέμβαση από το κράτος, θα την οδηγήσει προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα.*»

(111) Στη συνέχεια (σημείο 10), οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι «*μια επιχείρηση θεωρείται καταρχήν και ανεξαρτήτως μεγέθους προβληματική, κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών στις ακόλουθες περιπτώσεις: (α) εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απωλεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απωλεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών*».

(112) Στο σημείο 11 αναφέρεται επίσης ότι «*Ακόμα και στην περίπτωση που δεν συντρέχει καμία από* τις *περιστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 10, μια εταιρεία μπορεί να συνεχίσει να θεωρείται προβληματική, ιδιαίτερα όταν υπάρχουν οι συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού.*».

(113) Η Επιτροπή επεσήμανε κατά την κίνηση της διαδικασίας ότι η Cyprus Airways δημόσια είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης που έχει ήδη απολέσει σημαντικό μέρος του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της. Στις 31 Δεκεμβρίου 2003, η Cyprus Airways είχε εγγεγραμμένο κεφάλαιο 55,5 εκατ. CYP (95 εκατ. ευρώ), αλλά έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004 είχε απολέσει 26,2 εκατ. CYP (44,8 εκατ. ευρώ), που ισοδυναμεί με απώλεια περίπου του 50 % του μετοχικού της κεφαλαίου κατά τους προηγούμενους 12 μήνες.

(114) Η Επιτροπή σημείωσε ότι οι απώλειες του ομίλου (που προκλήθηκαν κυρίως από την Cyprus Airways) αυξήθηκαν από 20,9 εκατ. CYP το 2003 σε 39,4 εκατ. CYP στο τέλος του 2004. Ως εκ τούτου, τα ίδια κεφάλαια της Cyprus Airways μειώθηκαν από 55,6 εκατ. CYP (95 εκατ. ευρώ) το 2003 σε 14,4 εκατ. CYP (25 εκατ. ευρώ) το 2004. Επομένως, με δεδομένη τη δυσχερή οικονομική της κατάσταση, είναι εξαιρετικά απίθανο ότι η εταιρεία θα μπορούσε να εξασφαλίσει οποιαδήποτε πηγή χρηματοδότησης σε εμπορική βάση.

(115) Ως εκ τούτου, στην από 3 Μαΐου 2005 απόφασή της για την «Cyprus Airways (ενίσχυση διάσωσης)», η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η Cyprus Airways είναι όντως προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξε επίσης η Επιτροπή κατά την κίνηση της διαδικασίας. Η Cyprus Airways είναι επομένως επιλέξιμη για αναδιάρθρωση σύμφωνα με τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(116) Η δεύτερη προϋπόθεση (όπως προβλέπεται στο σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) που πρέπει να πληρούται είναι ότι το «*σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν βραχύτερη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά* τις *μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας.*».

(117) Οι ίδιες κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν περαιτέρω (σημείο 37) ότι «*το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μία μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει τη δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι τέτοια ώστε η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.*»

(118) Μέχρι στιγμής, η εταιρεία έχει περικόψει με την αναδιάρθρωση τις δαπάνες της κατά 19,5 εκατ. CYP και έχει μειώσει το προσωπικό της περισσότερο απ' ό,τι προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το σχέδιο προέβλεπε μείωση του προσωπικού κατά 385 υπαλλήλους (από 1800) και τελικά 414 άτομα αξιοποίησαν τη δυνατότητα να αποχωρήσουν από την εταιρεία. Αυτή η σημαντική ελάττωση της βάσης του κόστους, από κοινού με τις κατόπιν διαπραγματεύσεων μειώσεις αποδοχών για το παραμένον προσωπικό, καθώς και οι αυξήσεις της παραγωγικότητας και οι εργασιακές πρακτικές θα αποφέρουν σημαντικές οικονομίες και θα δώσουν στην εταιρεία την αναγκαία ευελιξία και τη δυνατότητα προσαρμογής στην πορεία για την επίτευξη των στόχων της.

(119) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Cyprus Airways θα είναι ικανή να φέρει εις πέρας με επιτυχία την αναδιάρθρωσή της εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Πράγματι, αν και έχουν παρέλθει μόνο 18 μήνες από τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης (Μάιος 2005), τα αποτελέσματα της εταιρείας είναι ήδη ελαφρώς καλύτερα από τα προβλεπόμενα. Για περαιτέρω βελτιώσεις πρέπει να δοθεί προσοχή στη γνώμη των υπαλλήλων σχετικά με τον τρόπο διαχείρισης της αναγκαίας αναδιάρθρωσης. Σε περιπτώσεις του είδους αυτού, η διαχείριση της αναδιάρθρωσης είναι ιδιαίτερα σημαντική και οι παρατηρήσεις τρίτων που έχουν ληφθεί αποδεικνύουν ότι αυτό ισχύει ενδεχομένως σε μεγαλύτερο βαθμό στην παρούσα περίπτωση.

(120) Σε σχέση με το μακροπρόθεσμο δάνειο των 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) με κρατική εγγύηση, οι κυπριακές αρχές κατέδειξαν ότι το ποσό αυτό θα χρησιμοποιηθεί μαζί με το προϊόν της πώλησης της Eurocypria για την αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης και την αναδιάρθρωση της εταιρείας κατά τα επόμενα έτη. Η αύξηση κεφαλαίου ύψους 14 εκατ. CYP (εκ

των οποίων 9,8 εκατ. CYP αποτελούν κρατική ενίσχυση), η οποία έχει προγραμματισθεί για τα μέσα του 2007, θα χρησιμοποιηθεί για να μειωθεί το οφειλόμενο ποσό του δανείου. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης συνδέεται στενά με σχέδιο περικοπής δαπανών για τη μεγιστοποίηση των εσόδων. Με την πάροδο του χρόνου επιδιώκεται να αυξηθούν τα έσοδα της εταιρείας και να αποπληρωθεί το υπόλοιπο ποσό του δανείου στην τράπεζα από τα έσοδα.

(121) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να αξιολογήσει, εάν οι παραδοχές στις οποίες βασίστηκε η αναδιάρθρωση είναι εύλογες υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις και εάν οι προβλέψεις ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών. Οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 35) προβλέπουν ότι «*Το σχέδιο αυτό πρέπει να υποβληθεί στην Επιτροπή με όλες τις αναγκαίες διευκρινίσεις, και ιδίως να συνοδεύεται από μελέτη αγοράς. Η βελτίωση της βιωσιμότητας πρέπει να προκύπτει κατά κύριο λόγο από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Μπορεί να βασίζεται σε εξωγενείς παράγοντες τους οποίους δεν μπορεί να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό η επιχείρηση όπως διακυμάνσεις των τιμών ή της ζήτησης, αλλά μόνον εφόσον οι υποθέσεις που διατυπώνονται για την αγορά τυγχάνουν γενικής αποδοχής.*»

(122) Από την άποψη αυτή, μπορεί να επαληθευτεί ότι αυτό το μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης έχει εξελιχθεί όπως προβλεπόταν. Στην παρούσα περίπτωση, σε σχέση με τις ροές της κίνησης και την εξέλιξη της αγοράς, η Επιτροπή παραπέμπει στις δύο ανεξάρτητες μελέτες που εκπονήθηκαν σχετικά με την αποτίμηση της Eurocypria, στο μέτρο που οι μελέτες αυτές αναφέρονται στην ανάπτυξη της κυπριακής αεροπορικής αγοράς.

(123) Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η αεροπορική κίνηση της Κύπρου αναμένεται να αυξηθεί κατά 3,5 % κατά μέσον όρο ετησίως για την περίοδο 2005-2010, ενώ οι προβλέψεις για την αύξηση της κίνησης της Cyprus Airways εμφανίζουν ρυθμό αύξησης 2,4 % κατά μέσον όρο ετησίως για την περίοδο 2005-2010. Στην έκθεση που συνέταξε η PwC, η πρόβλεψη της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) για τη συνολική αύξηση της αεροπορικής κίνησης της Κύπρου είναι 4,3 % για την περίοδο 2006-2008, ποσοστό που υποδηλώνει ότι οι παραδοχές που ελήφθησαν υπόψη στο σχέδιο ήσαν εύλογες. Επομένως, οι προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης όσον αφορά τα αποτελέσματα της Cyprus Airways φαίνονται βάσιμες, λαμβανομένων υπόψη των υπολοίπων προσπαθειών εξορθολογισμού που κατέβαλε η εταιρεία.

(124) Έχοντας υπόψη τους προαναφερόμενους παράγοντες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Cyprus Airways θα μπορέσει να επιτύχει την οικονομική βιωσιμότητά της μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, όπως προβλέπεται από το επιχειρηματικό σχέδιο.

Αντισταθμιστικά μέτρα

Cyprus Airways

(125) Οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α προβλέπουν επίσης (σημείο 38) ότι «*Πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να διασφαλισθεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές κατά τρόπον ώστε τα θετικά αποτελέσματα να υπερισχύουν των αρνητικών. Διαφορετικά, η ενίσχυση θα θεωρηθεί "αντίθετη προς το κοινό" συμφέρον και συνεπώς ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.*»

(126) Περαιτέρω (σημείο 39) διευκρινίζεται ότι «*Μεταξύ των πιθανών μέτρων περιλαμβάνονται η πώληση στοιχείων του ενεργητικού, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά και η μείωση των εμποδίων εισόδου στις συγκεκριμένες αγορές. Όταν η Επιτροπή, αξιολογεί κατά πόσον τα αντισταθμιστικά μέτρα είναι κατάλληλα, θα λαμβάνει υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τις συνθήκες ανταγωνισμού κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα από τα εν λόγω μέτρα δεν θα έχει σαν αποτέλεσμα την επιδείνωση της διάρθρωσης της αγοράς*».

(127) Η Επιτροπή πρέπει, επομένως, να εξετάσει την αναδιάρθρωση και να κρίνει κατά πόσον έχουν ληφθεί επαρκή μέτρα σε σχέση με την Cyprus Airways και τον όμιλο της Cyprus Airways, ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο το στρεβλωτικό αποτέλεσμα της ενίσχυσης.

(128) Στο τέλος του 2004, η εταιρεία έθεσε σε εφαρμογή το καλούμενο «σχέδιο δράσης», αρχίζοντας με μείωση του στόλου της κατά δύο αεροσκάφη ένα από τα οποία μισθώθηκε στη συνέχεια πλήρως στην Eurocypria και εγκατέλειψε ορισμένους από τους προορισμούς που εξυπηρετούσε προηγουμένως, όπως η Βαρσοβία, η Βουδαπέστη και το Κολόμπο.

(129) Στο πλαίσιο αυτό, ο στόλος της αεροπορικής εταιρείας μειώθηκε κατά ένα αεροσκάφος στο τέλος του 2004· τη στιγμή της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Cyprus Airways διέθετε 10 αεροσκάφη (2 τύπου A319, 6 τύπου A320-200 και 2 τύπου A330-200) και εκμίσθωνε πλήρως ένα περαιτέρω αεροσκάφος A320-200 στην Eurocypria, αυτή όμως η συμφωνία πλήρους εκμίσθωσης έληξε στο τέλος της θερινής περιόδου του 2006. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι προοπτικές αύξησης της αεροπορικής κίνησης κυμαίνονται από 3,5 έως 4,3 % ετησίως κατά μέσο όρο για την περίοδο 2005-2010, ενώ η Cyprus Airways προβλέπει αύξηση 2,4 % ετησίως, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα μείωση του μεριδίου στην αγορά από 26,6 % σε 23,2 % το πολύ για την περίοδο αυτή. Η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ότι οποιαδήποτε περαιτέρω μείωση στο μέγεθος του στόλου ή στο μερίδιο αγοράς θα ενείχε τον κίνδυνο να υπονομεύσει τις δυνατότητες της αεροπορικής εταιρείας να ανακάμψει, χωρίς να παρέχει ουσιαστικές ευκαιρίες στην αγορά για τους ανταγωνιστές.

(130) Κατά την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή κάλεσε ρητά τους τρίτους ενδιαφερομένους να υποβάλουν σχετικές παρατηρήσεις· δεν ελήφθησαν παρατηρήσεις για το θέμα αυτό.

(131) Παράλληλα, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 55) προβλέπουν ότι «*Δεδομένου ότι η οικονομική και κοινωνική συνοχή αποτελεί πρωταρχικό στόχο της Κοινότητας (…), η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη της τις ανάγκες της περιφερειακής ανάπτυξης όταν καλείται να εκτιμήσει μία ενίσχυση αναδιάρθρωσης σε ενισχυόμενες περιοχές*». Επίσης προβλέπεται (σημείο 56) ότι «*στις ενισχυόμενες περιοχές (…) οι προϋποθέσεις για την έγκριση ενίσχυσης μπορεί να είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά την εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων και το μέγεθος της συμβολής του δικαιούχου.*»

(132) Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να υπομνησθεί ότι, για την περίοδο μεταξύ 1ης Μαΐου 2004 και 31ης Δεκεμβρίου 2006 ([9]), ολόκληρη η Κύπρος ήταν επιλέξιμη βάσει της παρέκκλισης του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της συνθήκης ΕΚ. Για την περίοδο 2007-2013, δύο περιφέρειες που καλύπτουν από

([9]) Κρατική ενίσχυση CY 14/2003 — Κύπρος — Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 2004-2006 [C(2004) 1757/1 της 28.4.2004].

κοινού το 50 % του κυπριακού πληθυσμού θα είναι επιλέξιμες για περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις βάσει της παρέκκλισης του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της συνθήκης ΕΚ με ένταση ενίσχυσης 15 %. Επιπλέον, η Κύπρος έχει ορισμένα εδαφικά, και άρα μόνιμα χαρακτηριστικά, τα οποία έχουν επίπτωση στην κοινωνικοοικονομική της ανάπτυξη. Η θέση της Κύπρου στη νότια περιφέρεια της Ευρώπης προκαλεί άμεσα προβλήματα όσον αφορά την πρόσβαση στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση και ως εκ τούτου η χώρα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές, αλλά κυρίως από τις εναέριες. Αυτό είναι σημαντικό, καθώς στην περίπτωση της Κύπρου, οι αεροπορικές μεταφορές είναι ο μόνος βιώσιμος τρόπος μεταφοράς επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Οι στατιστικές της Eurostat για το 2003, οι οποίες υπολογίζουν την καλούμενη «εξάρτηση από τις αερομεταφορές» μιας οικονομίας, αποδεικνύουν ότι η Κύπρος είναι το κράτος μέλος με τη μεγαλύτερη εξάρτηση από τις αερομεταφορές ([10]).

Συμπέρασμα

(133) Από την άποψη αυτή, έχοντας υπόψη τις ιδιομορφίες της αγοράς αερομεταφορών της Κύπρου, και με δεδομένο ότι η Cyprus Airways έχει ήδη μειώσει τον στόλο της και ότι η πρώην θυγατρική Eurocypria θα λειτουργεί πλέον ως νομικά και οικονομικά ανεξάρτητη επιχείρηση, εκτός ιδιοκτησίας και ελέγχου της Cyprus Airways, η Επιτροπή μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι κυπριακές αρχές έχουν προτείνει επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των στρεβλώσεων της αγοράς που θα προκληθούν από την αναδιάρθρωση.

Η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο

(134) Οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 43) προβλέπουν ότι το «*ποσό και η ένταση* της *ενίσχυσης πρέπει να περιορίζονται στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης που απαιτούνται για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Αυτή η αξιολόγηση λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε προηγουμένως χορηγηθείσα ενίσχυση διάσωσης*». Η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούται αυτή η προϋπόθεση.

(135) Πράγματι, όπως προαναφέρεται, αφενός το κόστος αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 71,1 εκατ. CYP. Αφετέρου στα έσοδα που θα χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση αυτής της αναδιάρθρωσης συμπεριλαμβάνεται δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (το οποίο εγγυάται εν μέρει το Δημόσιο), ποσό 13,425 εκατ. CYP που είναι το προϊόν πώλησης της Eurocypria, συν περίπου 8,5 εκατ. CYP άλλοι πόροι προερχόμενοι ιδίως από την διάθεση άλλων στοιχείων ενεργητικού. Το προϊόν από τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου δεν πρέπει να συνυπολογιστεί στα ποσά αυτά καθώς θα χρησιμοποιηθεί πλήρως για την αποπληρωμή μέρους του δανείου 55 εκατ. CYP και ως εκ τούτου δεν θα προκαλέσει αύξηση των συνολικών πόρων που θα διατεθούν για την αναδιάρθρωση, αλλά απλώς θα υποκατασταθεί σε αντίστοιχο τμηματικό ποσό αυτού του δανείου. Κατά συνέπεια, οι πόροι ανέρχονται συνολικά σε 76,9 εκατ. CYP περίπου. Η Επιτροπή θεωρεί το ποσό αυτό αποδεκτό και συμπεραίνει ότι δεν υπάρχει πλεόνασμα μόνιμων πόρων σε σύγκριση με το αντίστοιχο κόστος, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των πόρων της αναδιάρθρωσης αποτελείται από δάνειο το οποίο η εταιρεία θα οφείλει να αποπληρώσει με βάση τα δικά της αποτελέσματα χρήσης και επομένως δεν συνιστά πάγια χρηματοδότηση, ενώ η εταιρεία θα χρειαστεί να αντιμετωπίσει το τελικό κόστος της αναδιάρθρωσης.

(136) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ανάληψη από τις κυπριακές αρχές της δέσμευσης να μειώσουν το καλυπτόμενο από την κρατική εγγύηση τμήμα του δανείου ύψους 55 εκατ. CYP συνεπάγεται περαιτέρω περιορισμό του στοιχείου κρατικής ενίσχυσης σε σύγκριση με το αρχικά προβλεπόμενο.

Επίπεδο της ιδίας συμβολής

(137) Σε σχέση με το επίπεδο της ιδίας συμβολής στην αναδιάρθρωση, οι κατευθυντήριες γραμμές (σημείο 43) προβλέπουν ότι «*Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει κατ' αρχήν να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζουν υπό όρους της αγοράς. Αυτή η συμβολή αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής σε βιωσιμότητα. Αυτή η συμβολή πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως οι ταμειακές εισροές και να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερη.*» Οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν στη συνέχεια ποια επίπεδα ιδίας συμβολής στην αναδιάρθρωση μπορούν κανονικά να θεωρηθούν ως ενδεδειγμένα· για μια εταιρεία του μεγέθους της Cyprus Airways, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 50 %.

(138) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα έξοδα της αναδιάρθρωσης θα είναι περίπου 71,1 εκατ. CYP.

(139) Τα ποσά τα οποία πρέπει να θεωρηθούν ως ιδία συμβολή θα είναι: τουλάχιστον 4,2 εκατ. CYP που αντιστοιχούν στο τμήμα της αύξησης κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP που θα καλυφθεί από ιδιώτες επενδυτές, τουλάχιστον 10 εκατ. CYP από τα 55 εκατ. CYP εμπορικό δάνειο που θα συνάψει η εταιρεία στην αγορά χωρίς εγγύηση ή άλλη κρατική παρέμβαση καθώς και 8,5 εκατ. CYP (όπως αναφέρεται στο σημείο 53 της παρούσας απόφασης), που θα είναι προϊόν πώλησης διαφόρων στοιχείων ενεργητικού.

(140) Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ακόμη ότι το προϊόν της πώλησης της Eurocypria πρέπει επίσης να θεωρηθεί ιδία συμβολή. Η πρακτική της Επιτροπής στο θέμα αυτό ([11]) είναι ότι, εάν η πώληση πραγματοποιείται στην πραγματική αξία των στοιχείων ενεργητικού (ανεξάρτητα από τη φύση του αγοραστή), δεν συνιστά κρατική ενίσχυση προς την επιχείρηση που πωλεί τα στοιχεία ενεργητικού. Το προϊόν της πώλησης των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού μπορεί στη συνέχεια να χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης και πρέπει να θεωρηθεί ως ιδία συμβολή. Αυτό σημαίνει ότι το προϊόν της πώλησης της Eurocypria, ύψους 13,425 εκατ. CYP, πρέπει επίσης να θεωρηθεί ιδία συμβολή. Αυτό το συμπέρασμα ενισχύεται περαιτέρω στην παρούσα υπόθεση από τη δέσμευση που ανέλαβαν οι κυπριακές αρχές και τον όρο που έθεσε η Επιτροπή ότι η Eurocypria θα λειτουργεί πράγματι ως χωριστή από την Cyprus Airways οντότητα και θα αποτελεί γνήσια ανταγωνιστική αεροπορική εταιρεία έναντι αυτής.

([10]) Η Κύπρος έχει αναλογία αεροπορικών επιβατών κατά κεφαλή 8,50, ενώ συγκριτικά η αναλογία της Ε.Ε. 25 είναι 1,30.

([11]) Απόφαση 2005/406/ΕΚ της Επιτροπής της 15ης Οκτωβρίου 2003 σχετικά με την RTP (ΕΕ L 142 της 6.6.2005, σ. 1) και απόφαση 2005/418/ΕΚ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2004 σχετικά με την Alstom (ΕΕ L 150 της 10.6.2005, σ. 24) (ιδίως τα σημεία 125 και 215).

(141) Εξ αυτών προκύπτει συνολική ιδία συμβολή ύψους τουλάχιστον 36,2 εκατ. CYP. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο 51 % των εξόδων αναδιάρθρωσης. Κατόπιν αυτού, η Επιτροπή μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι στην παρούσα υπόθεση πληρούται ο όρος να είναι επαρκές το ποσό της συμβολής στα έξοδα αναδιάρθρωσης.

(142) Η Επιτροπή τονίζει επίσης ότι τα έξοδα της αναδιάρθρωσης καλύπτονται στην πλειονότητά τους από δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP, το οποίο, έστω και εάν έχει την εγγύηση του Δημοσίου, θα πρέπει να εξοφληθεί από την εταιρεία με δικούς της πόρους, και όχι από κρατική επιχορήγηση ύψους 55 εκατ. CYP ([12]). Η προσπάθεια που θα χρειαστεί να καταβάλει η εταιρεία για να καλύψει, στη διάρκεια της σχετικής περιόδου, τα έξοδα της δικής της αναδιάρθρωσης, έχει το ίδιο αποτέλεσμα με την αυτοχρηματοδότηση της αναδιάρθρωσής της, με μόνη διαφορά ότι η προσπάθεια αυτή μπορεί να κλιμακωθεί στη διάρκεια περισσοτέρων ετών χάρη στο εμπορικό δάνειο για το οποίο έχει δοθεί η εγγύηση του Δημοσίου.

Βάσει του ανωτέρω σκεπτικού, η Επιτροπή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που χορηγεί η Κύπρος προς την εταιρεία Cyprus Airways Public Ltd συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της συνθήκης ΕΚ υπό τον όρο ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις που θεσπίζονται στα άρθρα 2 το 5.

Άρθρο 2

Η Κύπρος θα υποβάλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007, έκθεση προς την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο και τη διαχείριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

Άρθρο 3

1. Η Κύπρος διασφαλίζει ότι οι εταιρείες Cyprus Airways Public Ltd και Eurocypria λειτουργούν και εξακολουθούν να λειτουργούν ως ανταγωνιστικές εταιρείες. Η Cyprus Airways Public Ltd και Eurocypria λειτουργούν ως χωριστές νομικές οντότητες. Ούτε η Cyprus Airways Public Ltd ούτε η Eurocypria δεν έχουν δικαίωμα να αποκτήσουν μετοχές η μία της άλλης, ουδεμία δε ισοδύναμη πράξη σε κεφάλαιο, όπως συγχώνευση, δεν θα λάβει χώρα μεταξύ των δύο εταιρειών. Όλες οι συναλλαγές μεταξύ Cyprus Airways Public Ltd and Eurocypria θα διεξάγονται με την αμεσότητα διακριτών μεταξύ τους και αυτόνομων μερών.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται είτε:

α) για όσο διαρκεί η εγγύηση που χορηγείται από την Κύπρο προς την Cyprus Airways Public Ltd ή

β) είτε έως ότου μεταβιβαστεί η άμεση ή έμμεση πλειοψηφική συμμετοχή του Δημοσίου ή και η άμεση ή έμμεση άσκηση από αυτό ελέγχου στις δύο εταιρείες.

Άρθρο 4

Η Κύπρος διασφαλίζει ότι η προβλεπόμενη για τα μέσα του 2007 αύξηση κεφαλαίου μέχρις ύψους 14 εκατ. CYP (24,3 εκατ. ευρώ) της Cyprus Airways Public Ltd, πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η αύξηση κεφαλαίου δεν θα πραγματοποιηθεί, έως ότου η οριοθείσα ανάδοχος εμπορική τράπεζα υπογράψει επίσημη και άνευ όρων δέσμευση εγγυώμενη την επιτυχή έκβαση του εγχειρήματος, με εξαίρεση τους συνήθεις όρους που αφορούν περιπτώσεις ανωτέρας βίας, εχθροπραξιών και τρομοκρατικών και άλλων παρόμοιων ενεργειών·

β) το Δημόσιο μπορεί να εγγραφεί στην αύξηση κεφαλαίου μόνο μέχρις ανώτατου ορίου 70 %·

γ) η εγγραφή του Δημοσίου για τις νέες εκδιδόμενες μετοχές πραγματοποιείται με τα ίδια δικαιώματα, τους ίδιους όρους, την ίδια τιμή με τους ιδιώτες επενδυτές και τηρουμένου του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος, εντός του οποίου η τράπεζα εγγυάται την επιτυχή έκβαση του εγχειρήματος·

δ) το εγχείρημα δεν πρέπει να περιλαμβάνει παράπλευρες ή σιωπηρές συμφωνίες, με βάση τις οποίες το Κράτος μπορεί να απαλλάξει την τράπεζα από την υποχρέωσή της, εάν η εγγραφή για τις προσφερόμενες μετοχές στην αγορά δεν καλυφθεί πλήρως ή να παραχωρήσει στην τράπεζα ειδική έκπτωση επί της τιμής έκδοσης των μετοχών.

Άρθρο 5

Η Κύπρος υποβάλλει στην Επιτροπή όλες τις εκθέσεις και τα έγγραφα σχετικά τόσο με τη συμμετοχή του Δημοσίου όσο και της τράπεζας και των ιδιωτών μετόχων της Cyprus Airways Public Ltd, και ιδίως τις οριστικές συμβάσεις με την τράπεζα και τις εκθέσεις που αιτιολογούν τις αμοιβές και την ενδεχόμενη τιμή της μετοχής στο πλαίσιο των αυξήσεων κεφαλαίου.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Κύπρο.

Βρυξέλλες, 7 Μαρτίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος της Επιτροπής

([12]) Βλ. συναφώς απόφαση της Επιτροπής της 14ης Ιουλίου 2004 (2005/346/ΕΚ) σχετικά με την MobilCom (ΕΕ L 116 της 4.5.2005, σ. 55) (και ιδίως το σημείο 173).