

## ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΚΥΠΡΟΣ

Κρατική ενίσχυση SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) — Ενίσχυση διάσωσης για την Cyprus Airways (Public) Ltd

Πρόσκληση για την υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/C 152/02)

Με επιστολή της 6ης Μαρτίου 2013, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Κύπρο την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ανωτέρω ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ενίσχυση για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία, εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην εξής διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Φαξ +32 22961242  
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Κύπρο. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τον Φεβρουάριο του 2012, η Επιτροπή κίνησε αυτεπάγγελτη έρευνα σχετικά με μέτρα που φέρεται να έλαβε η Κύπρος υπέρ της Cyprus Airways (Public) Ltd (εφεξής: «Κυπριακές Αερογραμμές»). Ακολούθησαν αρκετές ανταλλαγές πληροφοριών. Στις 4 Οκτωβρίου 2012, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες σύσκεψη με τις κυπριακές αρχές και εκπροσώπους των Κυπριακών Αερογραμμών.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή την προβλεπόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης ύψους 73 εκατ. ευρώ για τη διάσωση των Κυπριακών Αερογραμμών και την προβλεπόμενη χαριστική αποζημίωση από το Δημόσιο για τις απολύσεις προσωπικού. Στις 4 Ιανουαρίου 2013, οι κυπριακές αρχές επιβεβαίωσαν ότι μέρος της ενίσχυσης διάσωσης είχε χορηγηθεί στις 27 Δεκεμβρίου 2012.

## ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΙΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κρίσιμη κατάσταση όσον αφορά τις ταμειακές ροές των Κυπριακών Αερογραμμών, το κυπριακό κράτος αποφάσισε να προκαταβάλει 15 εκατ. ευρώ της δικής του συμμετοχής στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ τον Σεπτέμβριο-Οκτώβριο του 2012 (μέτρο 1). Το εν λόγω μέτρο δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή πριν από τις ημερομηνίες εκταμίευσης ούτε λήφθηκε απόφαση από την Επιτροπή σχετικά με αυτό.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν ενίσχυση διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ προς τις Κυπριακές Αερογραμμές, που αντιστοιχούσε στις καθαρές ταμειακές ανάγκες της εταιρείας για τους επόμενους 6 μήνες (μέτρο 2). Η ενίσχυση διάσωσης επρόκειτο να χορηγηθεί υπό τη μορφή κρατικού δανείου με επιτόκιο 1,76% και έπρεπε να εξοφληθεί έως τις 30 Ιουνίου 2013.

Στις 27 Δεκεμβρίου 2012, εκταμιεύθηκε δεύτερη «προκαταβολή» ύψους 16,3 εκατ. ευρώ από τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ χωρίς να έχει προηγηθεί απόφαση της Επιτροπής για την έγκριση του μέτρου. Στην επιστολή απάντησής τους στην Επιτροπή, της 19ης Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η εν λόγω πληρωμή περιλαμβανόταν στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν ενίσχυση διάσωσης υπό τη μορφή δανείου, ενώ η προκαταβολή ποσού ύψους 16,3 εκατ. αποτελεί μέρος της αύξησης κεφαλαίου.

Σύμφωνα με την κοινοποίηση της 13ης Δεκεμβρίου 2012, το Συμβούλιο Υπουργών της Κύπρου αποφάσισε, στις 4 Δεκεμβρίου 2012, να χορηγήσει χαριστική αποζημίωση στο προσωπικό των Κυπριακών Αερογραμμών που θα απολυόταν στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Η εν λόγω αποζημίωση υπόκειται στον όρο, μεταξύ άλλων, ότι θα συνάδει με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι Κυπριακές Αερογραμμές μπορούν να θεωρηθούν προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης <sup>(1)</sup> κατά τη χρονική στιγμή που λήφθηκαν τα μέτρα.

Η πρώτη «προκαταβολή» ύψους 15 εκατομ. ευρώ (**μέτρο 1**) καταβλήθηκε αποκλειστικά από το Δημόσιο, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των μετοχών των Κυπριακών Αερογραμμών κατέχεται από το Δημόσιο. Οι Κυπριακές Αερογραμμές ήταν προβληματική επιχείρηση με αυξανόμενες ζημιές και κατά τη χρονική στιγμή της ενίσχυσης δεν υπήρχε επιχειρηματικό σχέδιο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της. Έως σήμερα, κανένας άλλος μέτοχος ή επενδυτής δεν συνέβαλε στην σχεδιαζόμενη αύξηση του κεφαλαίου και δεν ζητήθηκε καμία εξασφάλιση ή εγγύηση από το Δημόσιο. Συνεπώς είναι αμφίβολο αν ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε εισφέρει κεφάλαιο υπό τις συνθήκες αυτές. Με βάση αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή δεν έχει πεισθεί, στο παρόν στάδιο, ότι η πρώτη «προκαταβολή» ήταν σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς.

Το δάνειο στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης (**μέτρο 2**) κοινοποιήθηκε ως κρατική ενίσχυση. Με βάση την οικονομική κατάσταση των Κυπριακών Αερογραμμών, την απουσία οιασδήποτε συνεισφοράς στην αύξηση του κεφαλαίου από άλλους μετόχους ή από νέο επενδυτή και το επιτόκιο του δανείου της ενίσχυσης διάσωσης, η Επιτροπή συμφωνεί με τις κυπριακές αρχές και καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δόθηκε στις Κυπριακές Αερογραμμές αθέμιτο επιλεκτικό πλεονέκτημα.

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι τυχόν σχεδιαζόμενες χαριστικές πληρωμές από το κράτος (**μέτρο 3**) παρέχουν επιλεκτικό

πλεονέκτημα στις Κυπριακές Αερογραμμές, υπό την έννοια ότι μπορεί να απαλλάσσουν την εταιρεία από δαπάνες με τις οποίες θα επιβαρυνόταν υπό άλλες συνθήκες. Δεδομένου ότι και τα τρία μέτρα στρεβλώνουν ή απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή εκτιμά ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Όσον αφορά τη συμβατότητα, η Επιτροπή εκτιμά ότι στο παρόν στάδιο, με βάση τον χαρακτήρα των μέτρων και τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι Κυπριακές Αερογραμμές, τα μόνα συναφή κριτήρια φαίνεται να είναι εκείνα τα οποία αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Εντούτοις, οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν φαίνεται να πληρούνται, ιδίως ως προς την εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, ως προς τη μορφή της ενίσχυσης διάσωσης και ως προς την αρχή της «εφάπαξ» ενίσχυσης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι Κυπριακές Αερογραμμές δεν έχουν παράσχει επαρκείς εξηγήσεις όσον αφορά την παρέκκλιση από την αρχή της «εφάπαξ» ενίσχυσης.

Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τα τρία μέτρα.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

<sup>(1)</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 244, της 1.10.2004, σ. 2.

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Η Επιτροπή επιθυμεί να ενημερώσει την Κύπρο ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν από τις αρχές της χώρας σας σχετικά με τα ανωτέρω μέτρα, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

## 1.1. Η αυτεπάγγελτη έρευνα (SA.34350 (2012/CP))

- (1) Τον Φεβρουάριο του 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής πληροφορήθηκαν από τον Τύπο ότι η κυπριακή κυβέρνηση αποφάσισε να αυξήσει το μετοχικό κεφάλαιο της Cyprus Airways (Public) Ltd. (στο εξής “Cyprus Airways”) και ότι είχε εγκρίνει τη συμμετοχή του κράτους ως βασικού μετόχου στη νέα έκδοση κεφαλαίου. <sup>(1)</sup> Επιπλέον, η κυπριακή κυβέρνηση φάνηκε ότι εξετάζει ενδεχόμενο πώλησης των μετοχών της σε (νέο) στρατηγικό επενδυτή.
- (2) Λαμβάνοντας υπόψη τα προηγούμενα μέτρα κρατικής ενίσχυσης (βλ. κατωτέρω) και το γεγονός ότι δεν κοινοποιήθηκαν μέτρα στην Επιτροπή για την αξιολόγηση τυχόν κρατικών ενισχύσεων, στις 10 Φεβρουαρίου 2012, κινήθηκε αυτεπάγγελη έρευνα προκειμένου να ληφθούν περισσότερες πληροφορίες.
- (3) Το πρώτο αίτημα παροχής πληροφοριών εστάλη από τις υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές στις 20 Φεβρουαρίου 2012. Στην απάντησή τους της 6ης Απριλίου 2012, οι κυπριακές αρχές χορήγησαν πληροφορίες σχετικά με τους όρους που προβλέπονταν όσον αφορά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ από όλους τους μετόχους, του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα. Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι θα συμμετείχαν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εάν όλοι οι άλλοι μετοχικοί συνεισέφεραν το μεριδίό τους υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις και με βάση ένα ενδεδειγμένο επιχειρηματικό σχέδιο. Δεδομένου ότι το κυπριακό Δημόσιο κατέχει ποσοστό 69,62 % των μετοχών της εταιρείας (βλέπε σημείο 11 κατωτέρω), η συνεισφορά του στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα ανερχόταν σε 31,3 εκατ. ευρώ.
- (4) Εναλλακτικά, οι κυπριακές αρχές είχαν την πρόθεση να συμμετάσχουν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εάν ένας νέος επενδυτής συνεισέφερε τουλάχιστον το μερίδιο της αύξησης κεφαλαίου που αντιστοιχεί στους ιδιώτες μετόχους.
- (5) Μέχρι εκείνη την στιγμή δεν είχε εφαρμοστεί κανένα μέτρο. Ως εκ τούτου, στις 15 Ιουνίου 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν δεύτερη επιστολή προς τις κυπριακές αρχές, στην οποία ζητούσαν από αυτές να τηρούν την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και να κοινοποιούν κάθε μέτρο που περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.
- (6) Μετά από πληροφορίες σχετικά με τροποποίηση στον κρατικό προϋπολογισμό που θα επέτρεπε στο κυπριακό κράτος να συμβάλει σε αύξηση του κεφαλαίου της Cyprus Airways, στις 23 Αυγούστου 2012 εστάλη τρίτη επιστολή από τις

υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές, στην οποία υπενθυμιζόταν και πάλι ότι όφειλαν να ενημερώνουν την Επιτροπή και να κοινοποιούν τυχόν μέτρα που περιλαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις. Στην απάντησή τους της 30ής Αυγούστου 2012, οι κυπριακές αρχές επιβεβαίωσαν ότι θα τηρούσαν την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με κάθε νέα μέτρο, όπως έχει υποσχεθεί στην επιστολή τους της 6ης Απριλίου 2012.

- (7) Στις 4 Οκτωβρίου 2012, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνάντηση με εκπροσώπους των κυπριακών αρχών και της Cyprus Airways. Κατά τη συνάντηση, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με τα μέτρα που έλαβε το Δημόσιο υπέρ της Cyprus Airways, τα οποία στη συνέχεια θα αναλυθούν περαιτέρω.

## 1.2. Κοινοποίηση της ενίσχυσης διάσωσης (SA.35888 (2013/NN – ex 2012/N))

- (8) Με κοινοποίηση της 13ης Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή κρατική ενίσχυση ύψους 73 εκατ. EUR που σκόπευαν να χορηγήσουν για τη διάσωση της Cyprus Airways, στο πλαίσιο απόφασης του κυπριακού Υπουργικού Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2012.
- (9) Στις 19 Δεκεμβρίου 2012, εστάλη επιστολή από τις υπηρεσίες της Επιτροπής προς τις κυπριακές αρχές, στις οποίες ζητούσαν πληροφορίες σχετικά με τη μορφή και την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης διάσωσης. Στην απάντησή τους της 4ης Ιανουαρίου 2013, οι κυπριακές αρχές χορήγησαν πληροφορίες σχετικά με το κοινοποιηθέν μέτρο και επιβεβαίωσαν ότι μέρος του μέτρου είχε ήδη χορηγηθεί.
- (10) Σύμφωνα με τον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 659/1999 (“Διαδικαστικός κανονισμός”), “οι ενισχύσεις που χρήζουν κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1, δεν τίθενται σε εφαρμογή παρά μόνον αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει τις εν λόγω ενισχύσεις” (ρήτρα αναμονής ή stand-still). <sup>(2)</sup> Δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή δεν τηρήθηκε από τις κυπριακές αρχές, οι τελευταίες ενημερώθηκαν από τις υπηρεσίες της Επιτροπής με επιστολή της 10ης Ιανουαρίου 2013 ότι το μέτρο επρόκειτο να καταχωρηθεί ως παράνομη ενίσχυση. Ως εκ τούτου, οι διαδικαστικοί κανόνες που εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση θα είναι εκείνοι που καθορίζονται στο κεφάλαιο III του Διαδικαστικού κανονισμού.

## 2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

- (11) Η Cyprus Airways ιδρύθηκε το 1947, και οι κύριες δραστηριότητές της περιλαμβάνουν τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων αεροπορικώς και άλλες συναφείς αεροπορικές υπηρεσίες. Η εταιρεία αυτή είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αξιών της Κύπρου. Στα τέλη του 2012, η εταιρεία ανήκε σε ποσοστό 69,62 % στο κυπριακό Δημόσιο και σε ποσοστό 30,38 % σε ιδιώτες επενδυτές. Η Cyprus Airways είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία με μείζονα βάση στη νήσο, στο αεροδρόμιο της Λάρνακας.

<sup>(1)</sup> <http://www.bloomberg.com/news/2012-02-08/cabinet-authorizes-sale-of-cyprus-airways-capital-boost-1-.html>

<sup>(2)</sup> Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ, ΕΕ L 83, της 27.3.1999, σ. 4, άρθρο 3

- (12) Η Cyprus Airways πραγματοποιεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια σε 41 προορισμούς, διαθέτει επί του παρόντος 11 αεροσκάφη και απασχολεί περίπου 1.100 εργαζόμενους. Ως εκ τούτου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως μεγάλη επιχείρηση <sup>(3)</sup>.

### 3. ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΑ ΕΓΓΕΚΡΙΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

#### 3.1. Οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης του 2005-2007

- (13) Το 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης για την Cyprus Airways, υπό τη μορφή κρατικού δανείου 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ). <sup>(4)</sup>
- (14) Τον Νοέμβριο του 2005, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways, στόχος του οποίου ήταν η αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της. Η δέσμη μέτρων αναδιάρθρωσης συνίστατο σε i) δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ) [εκ των οποίων 45 εκατ. CYP (78 εκατ. EUR) καλύπτονταν από κρατική εγγύηση]· (ii) αύξηση του κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ), που αφορούσε δημόσιους και ιδιωτικούς μετόχους επί ίσοις όροις· (iii) πώληση του τομέα ναυλωμένων πτήσεων (charter) Eurocyprya της Cyprus Airways, στο Δημόσιο έναντι 13,4 εκατ. CYP (23,6 εκατ. ευρώ) και (iv) μέτρα περικοπής δαπανών.
- (15) Αφού κινήθηκε επίσημη διαδικασία έρευνας και οι κυπριακές αρχές και τρίτα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους <sup>(5)</sup>, η Επιτροπή ενέκρινε τη χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης ως συμβιβασμένες με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ <sup>(6)</sup>. Η Eurocyprya τέθηκε τελικά σε εκκαθάριση το 2011.

#### 3.2. Το καθεστώς αντιστάθμισης για την απαγόρευση των πτήσεων πάνω από την Τουρκία

- (16) Το 2011, η Cyprus Airways έλαβε παράνομη κρατική ενίσχυση ύψους 20 εκατ. ευρώ υπό μορφή αποζημίωσης για τις ζημιές που υπέστη ως συνέπεια της απαγόρευσης που επέβαλε η Τουρκία στις πτήσεις κυπριακών αεροσκαφών μέσω του εναερίου χώρου της. Οι επιλέξιμες ζημιές κατά την έννοια αυτή περιλαμβάνουν τις δαπάνες που προέκυψαν από την ημερομηνία προσχώρησης της Κύπρου στην ΕΕ (1η Μαΐου 2004). Μετά την κοινοποίηση, το καθεστώς εγκρίθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("ΣΛΕΕ") με το σκεπτικό ότι συνέτρεχαν έκτακτες περιστάσεις, πράγμα που επέτρεπε την ετήσια αποζημίωση των ζημιών που συνδέονταν με την εν λόγω απαγόρευση <sup>(7)</sup>. Κατ' αρχήν, οποιαδήποτε εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στην Κύπρο επηρεάζεται από την εν λόγω απαγόρευση και είναι επιλέξιμη για αποζη-

μίωση στο πλαίσιο του καθεστώτος αυτού. Το καθεστώς θα έχει δεκαετή διάρκεια και οι κυπριακές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση να το κοινοποιήσουν εκ νέου στη συνέχεια.

- (17) Η Cyprus Airways είναι σήμερα ο μόνος επιλέξιμος δικαιούχος και τα 20 εκατ. ευρώ που έλαβε το 2011 θεωρήθηκαν ως αναδρομική αντιστάθμιση για την περίοδο 2004-2010. Για το έτος 2011, η αποζημίωση ήταν 5 εκατ. ευρώ.

### 4. Η ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

- (18) Η Cyprus Airways έχει μέσο μερίδιο αγοράς 15% της μεταφορικής κίνησης προς/από τη νήσο (δεδομένα 2012), αλλά το μερίδιο της αγοράς κυμαίνεται ανάλογα με την εποχή, δεδομένου ότι υπάρχουν περισσότερες πτήσεις και μεταφορική κίνηση προς/από την Κύπρο κατά τη θερινή περίοδο. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας και για ιστορικούς λόγους, οι σημαντικότερες αγορές της εταιρείας είναι δρομολόγια μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας και μεταξύ Κύπρου και Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ πρόσφατα η Cyprus Airways έχει δραστηριοποιηθεί σε εσωτερικές πτήσεις στην ελληνική αγορά. Ορισμένα δρομολόγια προς τη Μέση Ανατολή αποτελούν επίσης παραδοσιακές αγορές για την Cyprus Airways.
- (19) Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η Cyprus Airways είχε εφαρμόσει το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης του 2007 σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα έως το 2008. Ωστόσο, η χρηματοπιστωτική κρίση που ακολούθησε δημιούργησε προβλήματα για τις δύο κυριότερες οικονομίες, στις οποίες δραστηριοποιείται η Cyprus Airways.
- (20) Πράγματι, η Ελλάδα αντιμετωπίζει σοβαρή ύφεση από το 2009, και μια οξεία επιδείνωση των όρων χρηματοδότησής της. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) παρέχουν χρηματοδοτική στήριξη προς την Ελλάδα. Λόγω της ύφεσης, ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν μεταξύ Κύπρου και η Ελλάδας έχει μειωθεί.
- (21) Η κυπριακή οικονομία αντιμετωπίζει και αυτή δυσχέρειες, όπως καταδεικνύεται από τη συρρίκνωση που εμφανίζει το ΑΕΠ από το 2009, την αύξηση του δημοσιονομικού ελλείμματος και της ανεργίας. Λόγω της επιδείνωσης των όρων χρηματοδότησης, το κυπριακό Δημόσιο ζήτησε επίσης χρηματοδοτική στήριξη από τα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ και το ΔΝΤ. Ως αποτέλεσμα της ύφεσης, ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν από την Κύπρο έχει μειωθεί.
- (22) Ταυτόχρονα, η πολιτική αναταραχή στη Μέση Ανατολή από το 2010 έχει προκαλέσει μείωση της αεροπορικής κυκλοφορίας σε ορισμένες διαδρομές που εξυπηρετούνται από την Cyprus Airways.
- (23) Τέλος, φαίνεται ότι η Cyprus Airways αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από άλλες αεροπορικές εταιρείες, ιδιαίτερα από αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που έχουν εισέλθει πρόσφατα στην κυπριακή αγορά, που εκτελούν πτήσεις από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου στην Κύπρο σε δρομολόγια που εξυπηρετούνται από την Cyprus Airways. Πρέπει να σημειωθεί ότι, λόγω του μικρού μεγέθους της

<sup>(3)</sup> Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων, ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36.

<sup>(4)</sup> Ν69/2005, απόφαση της 3ης Μαΐου 2005, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 191 της 5.8.2005, σ. 4.

<sup>(5)</sup> C 10/2006 (ex N 555/2005), απόφαση που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 113 της 13.5.2006, σ. 2.

<sup>(6)</sup> C 10/2006 (ex N 555/05), απόφαση της 7ης Μαρτίου 2007, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 49 της 22.2.2008, σ.25.

<sup>(7)</sup> SA.32523 (2011/N), απόφαση της 27ης Ιουνίου 2012, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 230 της 1.8.2012, σ. 1.

νήσου, υπάρχουν αλληλεπικαλυπτόμενες “περιοχές εξυπηρέτησης” για τα δύο πολιτικά αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου, δηλαδή οι περισσότεροι ταξιδιώτες από/προς την Κύπρο έχουν εύκολη πρόσβαση και στα δύο αεροδρόμια.

## 5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

### 5.1. Μέτρο 1: Η πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης του κεφαλαίου

- (24) Κατά τη συνεδρίαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με την κακή οικονομική κατάσταση της Cyprus Airways, η οποία είχε συσσωρεύσει ζημιές και είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια από το 2011. Ως εκ τούτου, η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ήταν απαραίτητη. Από το Φεβρουάριο του 2012 είχε προγραμματιστεί αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ και είχε ανασταλεί η διαπραγμάτευση των μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο της Κύπρου. Ωστόσο, μέχρι το καλοκαίρι του 2012, δεν κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση της σχεδιαζόμενης αύξησης κεφαλαίου.
- (25) Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κρίσιμη κατάσταση των ταμειακών ροών της εταιρείας, οι κυπριακές αρχές προέβλεψαν σε “προκαταβολή” ύψους 15 εκατ. ευρώ από το μερίδιο που αντιστοιχούσε σε αυτές (δηλαδή 31,3 εκατ. ευρώ) στο πλαίσιο της σχεδιαζόμενης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ σε τρεις δόσεις: (i) 3 εκατ. ευρώ στις 21 Σεπτεμβρίου 2012, (ii) 8 εκατ. ευρώ στις 26 Σεπτεμβρίου 2012, (iii) 4 εκατ. ευρώ τον Οκτώβριο του 2012. Αυτή η “προκαταβολή” δεν γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή.
- (26) Τον Νοέμβριο του 2012, κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή ένα νέο επιχειρηματικό σχέδιο (“σχέδιο εξυγίανσης”). Το σχέδιο προέβλεπε την εξυγίανση της εταιρείας σε 5 έτη, που θα στηριζόταν σε βελτιωμένες συνιστώσες κόστους και παραγωγικότητας, νέες επενδύσεις και τον μετασχηματισμό της σε οικονομική αεροπορική εταιρεία με μία μόνο κατηγορία θέσεων και κατ’ επιλογή υπηρεσίες (“single-class value airline of option-based services”). Γενικά το σχέδιο απαιτούσε συνολική αύξηση κεφαλαίου ύψους 105 εκατ. ευρώ και προέβλεπε οριακή κερδοφορία ήδη από το δεύτερο έτος της εφαρμογής της. Το σχέδιο έπρεπε να εγκριθεί από τους υπάρχοντες μετόχους, οι οποίοι θα συμμετείχαν στην αύξηση του κεφαλαίου που απαιτείτο για την εφαρμογή του.

### 5.2. Μέτρο 2: Η ενίσχυση διάσωσης

- (27) Στις 13 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ στην Cyprus Airways. Σύμφωνα με την κοινοποίηση, το ποσό των 73 εκατ. ευρώ αντιστοιχεί στις καθαρές ταμειακές ανάγκες της Cyprus Airways, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2013, δηλ. για περίοδο έξι μηνών. Η ενίσχυση διάσωσης θα παρασχεθεί με τη μορφή κρατικού δανείου, με επιτόκιο 1,76% με προθεσμία εξόφλησης μέχρι τις 30 Ιουνίου 2013.
- (28) Στις 27 Δεκεμβρίου 2012, καταβλήθηκε χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση μια δεύτερη προκαταβολή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ από τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ. Στην απάντησή τους στην επιστολή της Επιτροπής της 19 Δεκεμβρίου 2012, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η πληρωμή αυτή είχε συμπεριληφθεί στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση διάσωσης ύψους 73 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, η Επιτροπή

σημειώνει ότι οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν ενίσχυση διάσωσης υπό τη μορφή δανείου, ενώ η προκαταβολή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ αποτελεί μέρος της αύξησης του κεφαλαίου.

- (29) Παρά την υποχρέωση αναμονής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, οι κυπριακές αρχές δήλωσαν ότι σκοπεύουν να καταβάλουν το υπόλοιπο ποσό της ενίσχυσης διάσωσης με τη μορφή μηνιαίων δόσεων δανείου χωρίς να αναμεινούν την απόφαση της Επιτροπής.

### 5.3. Μέτρο 3: χαριστική (ex-gratia) αποζημίωση

- (30) Σύμφωνα με την κοινοποίηση της 13ης Δεκεμβρίου 2012, το κυπριακό υπουργικό συμβούλιο αποφάσισε στις 4 Δεκεμβρίου 2012 να χορηγήσει χαριστική (ex-gratia) αποζημίωση στο προσωπικό της Cyprus Airways, το οποίο θα θεωρούνταν πλεονάζον στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι προϋποθέσεις για τη χαριστική αποζημίωση ήταν ότι (i) θα ήταν σύμφωνη με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, (ii) τα εργατικά συνδικάτα της εταιρείας θα δέχονταν το σχέδιο αναδιάρθρωσης (δηλαδή το σχέδιο εξυγίανσης) και (iii) δεν θα υπερέβαινε το 50% της κανονικής αποζημίωσης που καταβάλλεται σε πλεονάζοντες εργαζομένους από το κυπριακό ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού.

## 6. ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

- (31) Όσον αφορά την πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου ύψους 15 εκατ. ευρώ, οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι κάθε μέτοχος πλειοψηφίας θα είχε προβεί σε αυτήν, προκειμένου να προστατευθεί τα περιουσιακά του στοιχεία μέχρι την ολοκλήρωση του νέου επιχειρηματικού προγράμματος και την υλοποίηση της αύξησης κεφαλαίου από όλους τους μετόχους.
- (32) Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές ισχυρίστηκαν ότι, μετά την προκαταβολική πληρωμή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ στις 27 Δεκεμβρίου 2012, προβλέπουν πλέον την ολοκλήρωση της σχεδιαζόμενης αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ μέσω της κατ’ αναλογία συμμετοχής των ιδιωτών μετόχων με το υπόλοιπο ποσό των 13,67 εκατ. ευρώ. Οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν γραπτή δέσμευση του μεγαλύτερου ιδιώτη μετόχου μειοψηφίας της Cyprus Airways (που αντιπροσωπεύει μερίδιο 4,27%), ο οποίος ήταν διατεθειμένος να συνεισφέρει τουλάχιστον το μερίδιό του για κάθε αύξηση κεφαλαίου. Μέχρι στιγμής δεν έχουν δοθεί παρόμοιες δεσμεύσεις από άλλους ιδιώτες μετόχους.
- (33) Οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι θα εντείνουν τις προσπάθειές τους για την εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή, ο οποίος θα ήταν πρόθυμος να συμμετάσχει στην αύξηση κεφαλαίου, στην περίπτωση που οι υφιστάμενοι μέτοχοι δεν θα ήταν διατεθειμένοι να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου και να αγοράσουν την συμμετοχή του δημοσίου.
- (34) Εν πάση περιπτώσει, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι, στο πλαίσιο της κοινοποίησης της ενίσχυσης διάσωσης, σκόπευαν να καταβάλουν το συνολικό ποσό του δανείου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης, προκειμένου να διατηρηθεί η επιχείρηση σε λειτουργία.
- (35) Όσον αφορά την ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης της περιόδου 2005-2007, υπενθυμίστηκε στις κυπριακές αρχές ότι η Cyprus Airways έλαβε συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση

και εφάρμοσε σχέδιο αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 15 ανωτέρω). Ωστόσο, οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι συντρέχουν ειδικές εξαιρετικές περιστάσεις, που ανέτρεψαν την αρχική εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2007 και έπληξαν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της επιχείρησης. Ειδικότερα, οι κυπριακές αρχές ισχυρίστηκαν ότι:

α. Η κατάσταση της ελληνικής και της κυπριακής οικονομίας, των δύο βασικών δύο αγορών της Cyprus Airways, επιδεινώθηκε σημαντικά από το 2009 και το 2010 αντίστοιχα<sup>(8)</sup>. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η χρηματοπιστωτική κρίση στις δύο κύριες αγορές της Cyprus Airways δεν ήταν δυνατόν να είχε προβλεφθεί κατά την κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β. Η ασταθής πολιτική κατάσταση στη Μέση Ανατολή από το 2010 υποχρέωσε την Cyprus Airways να αποσυρθεί από ορισμένες παραδοσιακές αγορές της.

γ. Το αποτέλεσμα της απαγόρευσης που επέβαλε η Τουρκία στα κυπριακά αεροσκάφη η οποία παρεμποδίζει την διέλευση αεροσκαφών διαμέσου του εναερίου χώρου της θέτει την Cyprus Airways σε μειονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών της, ιδιαίτερα για δρομολόγια που εξυπηρετούν τη ρωσική αγορά. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η αντιστάθμιση που χορηγείται από το κράτος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 17) όντως καλύπτει πρόσθετο κόστος πτήσεων, αλλά η Cyprus Airways υφίσταται απώλειες σημαντικών δυνητικών εσόδων λόγω της απαγόρευσης. Αυτό συμβαίνει διότι ελάχιστοι επιβάτες επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν τις πτήσεις της Cyprus Airways για ρωσικά δρομολόγια, λόγω του αυξημένου χρόνου πτήσης.

δ. Η είσοδος ενός νέου ανταγωνιστή χαμηλού κόστους, μέσω της ίδρυσης νέας βάσης στην Κύπρο, δημιούργησε άνισους όρους ανταγωνισμού εις βάρος της Cyprus Airways. Αυτό συμβαίνει επειδή, σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, έχει συσταθεί καθεστώς επιδοτήσεων για την έναρξη νέων πτήσεων από την Κύπρο (αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου). Ορισμένες από τις νέες πτήσεις εκτελούν πτήσεις σε γραμμές που εξυπηρετούνται ήδη από την Cyprus Airways. Ωστόσο, η Cyprus Airways δεν δύναται να επωφεληθεί από το καθεστώς επιδοτήσεων, δεδομένου ότι πρόκειται για καθιερωμένο μεταφορέα που χρησιμοποιεί πλήρως τον στόλο του. Επομένως, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι η Cyprus Airways έχει αρχίσει να χάνει μερίδια αγοράς στις επίμαχες πτήσεις.

ε. Η Cyprus Airways είχε ανεπάρκεια κεφαλαίων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, η μορφή και το επίπεδο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του 2007 δεν υποβοήθησαν τη λειτουργία της Cyprus Airways και δεν επέτρεψαν την αντιμετώπιση των εξαιρετικών περιστάσεων που προέκυψαν αργότερα.

(36) Τέλος, οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι, λόγω της γεωγραφικής θέσης της νήσου, της εποχικότητας της αγοράς και της εξάρτησης της οικονομίας της Κυπριακής Δημοκρατίας από τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τον τουρισμό, η

λειτουργία της Cyprus Airways είναι σημαντική για την υποδομή και την ανάπτυξη της χώρας. Συμπερασματικά, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η παύση λειτουργίας της Cyprus Airways θα είναι επιζήμια για τον ανταγωνισμό, ιδίως στις γραμμές προς/από την Κύπρο και στην ελληνική αγορά.

(37) Όσον αφορά τη χαριστική αποζημίωση, οι κυπριακές αρχές διατείνονται ότι αυτή δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση. Τούτο συμβαίνει διότι, σύμφωνα με την κυπριακή νομοθεσία, το προσωπικό που απολύεται λόγω οικονομικών δυσχερειών ή περιορισμού των δραστηριοτήτων, έχει δικαίωμα να λάβει αποζημίωση που δεν καταβάλλεται από τον εργοδότη αλλά εξ ολοκλήρου από το ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού. Συνεπώς, τυχόν συμπληρωματική πληρωμή από το κράτος επιπλέον του ποσού που είναι εκ του νόμου υποχρεωμένο να καταβάλει το ταμείο πλεονάζοντος προσωπικού στο απολυόμενο προσωπικό δεν παρέχει πλεονέκτημα στη Cyprus Airways.

## 7. ΑΝΗΣΥΧΙΕΣ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΣΤΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

(38) Μετά την έναρξη της διαδικασίας για την αυτεπάγγελτη έρευνα τον Φεβρουάριο του 2012, αρκετοί ανταγωνιστές της Cyprus Airways εξέφρασαν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τη συμμετοχή του κράτους στη σχεδιαζόμενη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας. Οι ανταγωνιστές εστίαστηκαν κυρίως στο γεγονός ότι η προβλεπόμενη συμμετοχή του κράτους θα μπορούσε να συνεπάγεται κρατική ενίσχυση. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι η Cyprus Airways είχε λάβει κρατική ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης στο παρελθόν, καθώς και κρατική ενίσχυση ως αντιστάθμιση για την απαγόρευση πτήσεων πάνω από την Τουρκία.

## 8. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2012

(39) Μετά την κοινοποίηση του δανείου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης της 13ης Δεκεμβρίου 2012, στις 8 Φεβρουαρίου 2013, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των κυπριακών αρχών. Οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι η αύξηση κεφαλαίου είχε ολοκληρωθεί μέχρι συνολικού ποσού 31,38 εκατομ. ευρώ, εκ των οποίων το Δημόσιο είχε συνεισφέρει 31,3 εκατομ. ευρώ και άλλοι ιδιώτες επενδυτές είχαν συνεισφέρει 89.000 ευρώ. Αυτό αύξησε τη συμμετοχή του Δημοσίου σε 93,3%.

(40) Κατά τη διάρκεια της ίδιας σύσκεψης, οι κυπριακές αρχές επιβεβαίωσαν ότι εκτός από το ποσό των 31,3 εκατομ. ευρώ που είχε ήδη καταβληθεί, τον Ιανουάριο του 2013 είχε εκταμιευτεί πρόσθετο ποσό 8 εκατ. ευρώ από το δάνειο.

## 9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 9.1. Οι δυσχέρειες της Cyprus Airways

(41) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το σημείο 10 στοιχείο α) των κατευθυντηρίων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης ("Κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α")<sup>(9)</sup> ορίζει ότι μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική εφόσον, όταν πρόκειται για εταιρεία

<sup>(8)</sup> Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, 31% των εσόδων της Cyprus Airways προέρχονται από την κυπριακή αγορά, ενώ η Ελλάδα είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά για την εταιρεία.

<sup>(9)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

περιορισμένης ευθύνης, έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των δώδεκα τελευταίων μηνών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με το σημείο 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, μια επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί προβληματική 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”.

- (42) Σύμφωνα με τις δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, τα βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της Cyprus Airways από το 2009 έχουν ως εξής:

**Πίνακας 1: Βασικά χρηματοοικονομικά δεδομένα της Cyprus Airways 2009-Η1 2012 (σε εκατ. ευρώ)**

|                       | 2009  | 2010  | 2011   | H1 2012 |
|-----------------------|-------|-------|--------|---------|
| Κύκλος εργασιών       | 247,5 | 236,3 | 212,8  | 71,3    |
| Κέρδη προ φόρων       | - 3,2 | - 2,9 | - 23,8 | - 34,2  |
| Εγγεγραμμένο κεφάλαιο | 35,2  | 35,2  | 35,2   | 35,2    |
| Ίδια κεφάλαια         | 9,4   | 7,7   | - 15,9 | - 48,6  |

- (43) Το σημείο 10 στοιχείο α) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α θεσπίζει το τεκμήριο ότι μια εταιρεία που απώλεσε σημαντικό μέρος του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου δεν είναι σε θέση να απορροφά ζημιές, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε αφερεγγυότητα σε μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη βάση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το ίδιο τεκμήριο, ισχύει κατά μείζονα λόγο σε μια εταιρεία που απώλεσε ολόκληρο το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της και παρουσιάζει αρνητικά ίδια κεφάλαια <sup>(10)</sup>.
- (44) Όσον αφορά το σημείο 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, με βάση τις ανωτέρω πληροφορίες, η Cyprus Airways φαίνεται να είχε μείωση του κύκλου εργασιών και αυξανόμενες ζημιές ήδη από το 2009, ενώ είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια από το 2011.
- (45) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Cyprus Airways ήταν προβληματική κατά την έννοια των σημείων 10 και 11 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, τουλάχιστον από το 2010. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η εταιρεία είναι προβληματική επί του παρόντος.
- (46) Οι κυπριακές αρχές αναγνωρίζουν επίσης ότι η Cyprus Airways μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση τουλάχιστον από το 2010.

## 9.2. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (47) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν

τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

- (48) Προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα για το κατά πόσον υπάρχει κρατική ενίσχυση, θα πρέπει επομένως να αξιολογηθεί κατά πόσο πληρούνται τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ (δηλ. μεταφορά κρατικών πόρων και καταλογισμός στο Δημόσιο, επιλεκτικό πλεονέκτημα, δυνητική νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του ενδοκοινοτικού εμπορίου) για καθένα από τα μέτρα.

### 9.2.1. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 1

- (49) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πρώτη προκαταβολή για τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου παρασχέθηκε απευθείας από το κυπριακό Δημόσιο μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, στο πλαίσιο του συμπληρωματικού προϋπολογισμού (άρθρο 4) 50 (11) του 2012. Οι κυπριακές αρχές κλήθηκαν να επιβεβαιώσουν την εκταμίευση από το κράτος και δεν αμφισβήτησαν την προέλευση των πόρων από το κράτος. Είναι, επομένως, σαφές ότι το μέτρο 1 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

### 9.2.2. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 2

- (50) Το μέτρο 2 έχει κοινοποιηθεί από τις κυπριακές αρχές ως κρατική ενίσχυση στην Cyprus Airways.

- (51) Ομοίως με το πρώτο μέτρο, η πρώτη δόση του δεύτερου μέτρου (16,3 εκατ. ευρώ) χορηγήθηκε από το κυπριακό Δημόσιο μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, στο πλαίσιο του συμπληρωματικού προϋπολογισμού (άρθρο 4) 50 (11) του 2012 και απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2012. Το ποσό του κρατικού δανείου που υπολείπεται θα εκταμιευθεί επίσης από το Υπουργείο Οικονομικών. Ως εκ τούτου, το μέτρο 2 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο.

### 9.2.3. Κρατικοί πόροι και καταλογισμός στο Δημόσιο όσον αφορά το μέτρο 3

- (52) Τυχόν χαριστικές (ex gratia) πληρωμές θα καταβληθούν από το Δημόσιο στους εργαζομένους. Ως εκ τούτου, το μέτρο 3 περιλαμβάνει κρατικούς πόρους και μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο.

### 9.2.4. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 1

- (53) Η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν το μέτρο 1 συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα για την Cyprus Airways. Για να προσδιοριστεί κατά πόσο υπάρχει οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ της Cyprus Airways και, συνεπώς, αν το επίμαχο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει εάν η επιχείρηση έλαβε “οικονομικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα είχε αποκτήσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς” <sup>(11)</sup>. Για να εξετάσει αυτό το ζήτημα, η Επιτροπή εφαρμόζει την αρχή του επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΑΕΟΑ). Σύμφωνα με το κριτήριο αυτό, εάν, υπό παρόμοιες

<sup>(10)</sup> Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 23.6.2010 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 38/2007 που εφαρμόστηκε από τη Γαλλία υπέρ της Arbel Fauvet Rail SA, παράγραφος 35.

<sup>(11)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 251.

συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής υπό κανονικές συνθήκες μιας οικονομίας της αγοράς συγκρίσιμου μεγέθους με εκείνο των οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον δημόσιο τομέα αποφάσιζε να προβεί στην επίμαχη εισφορά κεφαλαίου, δεν υφίσταται στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να εξετάσει κατά πόσο ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε προβεί στην εν λόγω πράξη με τους ίδιους όρους <sup>(12)</sup>. Η στάση του υποθετικού ιδιώτη επενδυτή αντιστοιχεί σε εκείνη ενός συνετού επενδυτή <sup>(13)</sup>, του οποίου ο στόχος της μεγιστοποίησης των κερδών σταθμίζεται προσεκτικά με γνώμονα το επίπεδο του κινδύνου που είναι αποδεκτό για ένα δεδομένο ποσοστό απόδοσης <sup>(14)</sup>. Εάν ο εν λόγω υποθετικός ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε προβεί στη συναλλαγή αυτή με τους ίδιους όρους, υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του κριτηρίου της ΑΕΟΑ.

(54) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η πρώτη προκαταβολή για την σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου τον Σεπτέμβριο του 2012 παρεχόταν μόνο από το Δημόσιο, ως μέτοχος πλειοψηφίας, και ότι, μέχρι σήμερα, κανένας άλλος μέτοχος δεν έχει συνεισφέρει το μερίδιό του στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου.

(55) Η απλή δήλωση της πρόθεσης ενός μόνο άλλου μετόχου να συμβάλει στην προβλεπόμενη αύξηση κεφαλαίου δεν μεταβάλλει ουσιωδώς το γεγονός ότι, μέχρι σήμερα, η Κυπριακή Δημοκρατία φαίνεται να είναι ο μοναδικός μέτοχος που συνεισέφερε με προκαταβολική πληρωμή στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου. Ειδικότερα, κατά το χρόνο της προκαταβολικής πληρωμής, δεν υπήρχαν άλλοι μέτοχοι ή νέοι επενδυτές διατεθειμένοι να συμβάλουν σε μια αύξηση κεφαλαίου χωρίς νέο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα μπορούσε να εγγυηθεί τη βιωσιμότητα της εταιρείας και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τους όρους της εξυγίανσης. Σε αντίθεση με τους άλλους μετόχους, το κράτος δεν φαίνεται να έλαβε υπόψη τις ανησυχίες αυτές, αλλά αντίθετα επέλεξε να επενδύσει σε μια εταιρεία με αρνητικό ίδια κεφάλαια και μειούμενο κύκλο εργασιών, χωρίς σαφείς προοπτικές για τη μελλοντική απόδοση της επένδυσης αυτής.

(56) Επιπλέον, το κράτος προέβη σε προκαταβολική πληρωμή χωρίς κανέναν είδους ασφάλεια ή εγγύηση. Πράγματι, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πρώτη προκαταβολική πληρωμή φαίνεται να είχε παρασχεθεί ως άμεση εισφορά κεφαλαίου και όχι με οποιαδήποτε άλλη μορφή που θα συνεπαγόταν ένα βαθμό ασφάλειας, όπως το μετοχικό δάνειο. Ένα μετοχικό δάνειο θα επέτρεπε στην Κυπριακή Δημοκρατία να ζητήσει κατάλληλες εγγυήσεις για να εξασφαλιστεί η διευθέτηση των προγενέστερων απαιτήσεων σε περίπτωση μιας ενδεχόμενης πτώχευσης της Cyrgus Airways. Η Επιτροπή πιστεύει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής ή μέτοχος θα είχε λάβει υπόψη μια τέτοια δυνατότητα παροχής κεφαλαίου σε μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσχέρειες.

(57) Επιπλέον, παρόλο που κατά το χρόνο της πρώτης προκαταβολικής πληρωμής το σχέδιο εξυγίανσης δεν είχε ακόμη καταρτιστεί (βλέπε παράγραφο 26 ανωτέρω), η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κυπριακές αρχές θα πρέπει να γνώριζαν ότι οι κεφαλαιακές ανάγκες της εταιρείας θα ήταν πολύ μεγαλύτερες

από την αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατ. ευρώ που είχε αρχικώς προγραμματιστεί. Αυτό απορρέει σαφώς από τις οικονομικές καταστάσεις της επιχείρησης, και ιδιαίτερα από τις ταμειακές ροές και τα αρνητικά ίδια κεφάλαια το 2011.

(58) Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι για να θεωρηθεί μια εισφορά κεφαλαίου ως απόφαση που συνάδει με την ΑΕΟΑ, το κράτος μέλος θα πρέπει να προσκομίσει στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η απόφαση αυτή στηρίχθηκε σε οικονομικές εκτιμήσεις παρόμοιες με εκείνες στις οποίες, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης περιπτώσεως, θα είχε προβεί ορθολογικός ιδιώτης επενδυτής ευρισκόμενος σε κατάσταση όσο το δυνατόν παραπλήσια με εκείνη του εν λόγω κράτους μέλους, πριν προχωρήσει στην εν λόγω επένδυση, προκειμένου να προσδιορίσει τη μελλοντική κερδοφορία της. <sup>(15)</sup> Μέχρι στιγμής, οι κυπριακές αρχές δεν προσκόμισαν τέτοια στοιχεία.

(59) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το κατά πόσον η πρώτη προκαταβολική πληρωμή διενεργήθηκε αναλογικά σε σχέση με τους άλλους μετόχους. Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές δυσχέρειες της Cyrgus Airways, την απουσία προοπτικών βιωσιμότητας κατά την ημερομηνία πραγματοποίησης της προκαταβολικής πληρωμής, καθώς την εναλλακτική δυνατότητα χορήγησης μετοχικού δανείου με κατάλληλες εξασφαλίσεις, φαίνεται λογικό να θεωρηθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε χορηγήσει κεφάλαια στην εν λόγω εταιρεία υπό αυτές τις συνθήκες. Η Επιτροπή καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις της ΑΕΟΑ δεν πληρούνται και, ως εκ τούτου, το μέτρο εξασφάλισε στην Cyrgus Airways αδικαιολόγητο πλεονέκτημα. Επειδή η ενίσχυση χορηγήθηκε αποκλειστικά προς όφελος της Cyrgus Airways, το πλεονέκτημα που προκύπτει από αυτό το μέτρο είναι επιλεκτικής φύσεως.

#### 9.2.5. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 2

(60) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει αν το μέτρο 2 συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα για την Cyrgus Airways. Όπως και στην περίπτωση του μέτρου 1, κανένας άλλος μέτοχος δεν συνεισέφερε στη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου, και δεν υπάρχουν συγκεκριμένες πληροφορίες για τυχόν επικείμενη συνεισφορά από νέο επενδυτή. Και τούτο παρά το γεγονός ότι, μεταξύ της εκταμίευσης του μέτρου 1 (Σεπτέμβριος 2012) και της εκταμίευσης της πρώτης δόσης του μέτρου 2 (Δεκέμβριος 2012), δημοσιοποιήθηκε το σχέδιο εξυγίανσης στον οποίο ορίζονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η Cyrgus Airways θα μπορούσε να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της.

(61) Επιπλέον, το σχέδιο εξυγίανσης στο οποίο στηρίζεται το μέτρο 2 δημιουργεί αμφιβολίες για το κατά πόσο θα μπορούσε να είναι ελκυστικό για επενδυτή της οικονομίας της αγοράς. Πράγματι, στο σχέδιο εξυγίανσης προτείνεται επέκταση στην ελληνική αγορά. Ωστόσο, μετά την ύφεση των τελευταίων ετών και την προβλεπόμενη συνέχισή της και κατά την προσηχή περίοδο <sup>(16)</sup> η ελληνική πιητική αγορά, ως συνάρτηση της εγχώριας ζήτησης και αγοραστικής δύναμης, αναμένεται να παρουσιάσει και αυτή συρρίκνωση. Επιπλέον, η Επιτροπή

<sup>(12)</sup> Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2003, σελ. II-435 και επόμενο, σκέψη 245.

<sup>(13)</sup> Υπόθεση C-482/99 Γαλλία κατά Επιτροπής [2002] Συλλογή I-4397, σκέψη 71.

<sup>(14)</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-228/99 και T-233/99, σκέψη 255.

<sup>(15)</sup> Υπόθεση C-124/10 P *Επιτροπή κατά EDF*, σκέψεις 82-84.

<sup>(16)</sup> Βλ. Δεύτερο πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής για την Ελλάδα – Πρώτη επανεξέταση Δεκέμβριος 2012, της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών και Χρηματοδοτικών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο: [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/occasional\\_paper/2012/pdf/ocp123\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp123_en.pdf)

σημειώνει ότι, προκειμένου να εφαρμοστεί το σχέδιο εξυγίανσης, απαιτείτο επένδυση ύψους 105 εκατ. ευρώ η οποία είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την αύξηση κεφαλαίου για την οποία γίνεται λόγος.

(62) Λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές δυσχέρειες της Cyprus Airways, την απουσία προοπτικών βιωσιμότητας κατά την ημερομηνία πραγματοποίησης της προκαταβολικής πληρωμής, καθώς και την εναλλακτική δυνατότητα χορήγησης μετοχικού δανείου με κατάλληλες εξασφαλίσεις, φαίνεται λογικό να θεωρηθεί ότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε χορηγήσει κεφάλαια στην εν λόγω εταιρεία υπό αυτές τις συνθήκες.

(63) Εν προκειμένω, το γεγονός ότι το κράτος ήταν σχεδόν ο μόνος μέτοχος που συνεισέφερε στην σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου, ενώ άλλοι μέτοχοι συνεισέφεραν μόνο 89.000 ευρώ και προτίμησαν να δεχτούν αποδυνάμωση της συμμετοχής τους, φαίνεται να αποτελεί πρόσθετη ένδειξη ότι το μέτρο εξασφάλισε αδικαιολόγητο πλεονέκτημα στην Cyprus Airways.

(64) Τέλος, ο ισχυρισμός που προέβλεπαν οι κυπριακές αρχές ότι η προκαταβολική πληρωμή ύψους 16,3 εκατ. ευρώ είναι μέρος της ενίσχυσης διάσωσης φαίνεται ότι δεν συνάδει με την αρχική κοινοποίηση, στην οποία γίνεται λόγος για δάνειο ύψους 73 εκατ. ευρώ.

(65) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το δάνειο ύψους 73 εκατ. ευρώ παρέχει πλεονέκτημα στην Cyprus Airways. Πράγματι, κανένας συνετός πιστωτής δεν θα χορηγούσε δάνειο με αυτό το επιτόκιο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27 ανωτέρω) σε προβληματική επιχείρηση, ιδίως δεδομένου ότι οι κυπριακές αρχές δεν έχουν καταδείξει με ποιο τρόπο η Cyprus Airways θα μπορούσε να εξοφλήσει το δάνειο μετά από έξι μήνες.

(66) Δεδομένου ότι οι πληρωμές χορηγήθηκαν και θα χορηγηθούν αποκλειστικά και μόνο υπέρ της Cyprus Airways, το πλεονέκτημα προκύπτει από αυτό το μέτρο είναι επιλεκτικής φύσεως.

#### 9.2.6. Επιλεκτικό πλεονέκτημα του μέτρου 3

(67) Σύμφωνα με τη νομολογία, η Επιτροπή, προκειμένου να εκτιμήσει κατά πόσο ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, πρέπει να εξετάσει όχι μόνο τους στόχους αλλά και τα αποτελέσματα του μέτρου <sup>(17)</sup>. Σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι σχεδιαζόμενες χαριστικές (*ex gratia*) πληρωμές από το Δημόσιο ενδέχεται να παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Cyprus Airways, υπό την έννοια ότι μπορεί να απαλλάσσουν την εταιρεία από δαπάνες τις οποίες διαφορετικά θα έπρεπε να επωμιστεί.

#### 9.2.7. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επίπτωση στο εμπόριο στο εσωτερικό της ΕΕ των μέτρων 1, 2 και 3

(68) Δεδομένου ότι η Cyprus Airways δραστηριοποιείται στην απελευθερωμένη αγορά της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές ανταγωνιζόμενη με άλλες αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, τα μέτρα που προαναφέρθηκαν θα μπορούσαν δυνητικά να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Πολλοί ανταγωνιστές έχουν ήδη εκφράσει την ανησυχία τους όσον αφορά το θέμα αυτό.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι το μικρό μερίδιο που κατέχει στην αγορά η εταιρεία δεν επηρεάζει την εκτίμηση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(69) Τα εξεταζόμενα μέτρα επιτρέπουν επομένως στη Cyprus Airways να συνεχίσει τη λειτουργία της, δεδομένου ότι η εταιρεία δεν θα χρειαστεί να αντιμετωπίσει τις κανονικές συνέπειες των πενιχρών οικονομικών επιδόσεών της.

#### 9.2.8. Συμπεράσματα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης για τα μέτρα 1, 2 και 3

(70) Με βάση το ανωτέρω σκεπτικό, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα 1, 2 και 3 χορηγήσαν ή δύνανται να χορηγήσουν, εάν εφαρμοστούν σύμφωνα με το σχέδιο (για τα μέτρα 2 και 3) επιλεκτικό πλεονέκτημα στην Cyprus Airways, που προέρχεται από κρατικούς πόρους, που νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα που προαναφέρθηκαν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Τα μέτρα 2 και 3 έχουν εν πάση περιπτώσει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή ως μέτρα κρατικής ενίσχυσης.

### 9.3. Παράνομη ενίσχυση

(71) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα 1 και 2 εφαρμόστηκαν κατά παράβαση της υποχρέωσης για αναμονή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι καταβλήθηκαν ήδη (Σεπτέμβριος και Δεκέμβριος 2012). Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα μέτρα υπέρ της Cyprus Airways, θεωρούνται παράνομη κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, από τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, η Επιτροπή συνάγει ότι οι κυπριακές αρχές δεν τήρησαν την υποχρέωση αναμονής όσον αφορά τα ποσά που εκκρεμούν. Δεν υπάρχουν πληροφορίες όσον αφορά την ημερομηνία χορήγησης του μέτρου 3. Ωστόσο, η απόφαση του υπουργικού συμβουλίου απαιτεί το μέτρο να είναι σύμφωνο με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

### 9.4. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

(72) Εφόσον τα μέτρα που προαναφέρθηκαν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά τους πρέπει να εξεταστεί σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου.

(73) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους να επικαλεσθεί τους πιθανούς λόγους στους οποίους στηρίζεται η συμβατότητα και να αποδείξουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εν λόγω συμβατότητα <sup>(18)</sup>.

#### 9.4.1. Μέτρο 1: Η πρώτη προκαταβολική πληρωμή στο πλαίσιο της αύξησης του κεφαλαίου

(74) Όσον αφορά το μέτρο 1, οι κυπριακές αρχές ερωτήθηκαν από την Επιτροπή, αλλά αυτές δεν προσδιόρισαν εάν το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση και ούτε αιτιολόγησαν την τυχόν συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης.

<sup>(17)</sup> Υπόθεση 173/73 Ιταλία κατά Επιτροπής [1974] Συλλογή 709, σκέψη 13.

<sup>(18)</sup> Υπόθεση C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 20.

- (75) Η Επιτροπή εξέτασε ωστόσο κατά πόσο θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής για το υπό εξέταση μέτρο κάποιος από τους πιθανούς λόγους συμβατότητας που καθορίζονται στη ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι οι εξαιρέσεις που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, είναι σαφώς μη εφαρμοστέες και δεν τις επικαλέστηκαν οι κυπριακές αρχές. Το ίδιο συμπέρασμα θα ισχύει για τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 3, στοιχεία (δ) και (ε) της ΣΛΕΕ.
- (76) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης κατά πόσο το μέτρο θα μπορούσε να είναι συμβατό βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή δεν έχει πληροφορίες που θα μπορούσαν να στηρίξουν το επιχείρημα ότι μια ενίσχυση υπέρ της Cyprus Airways θα συνέβαλλε ενδεχομένως στην “άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας” της Κύπρου, ενώ οι δραστηριότητες της εταιρείας δεν φαίνεται να εμπίπτουν στον ορισμό του σχεδίου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Τέλος, οι κανόνες σχετικά με την κρίση που προβλέπονται στο προσωρινό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην “πραγματική οικονομία” έληξαν τον Δεκέμβριο του 2011<sup>(19)</sup>. Οι ανωτέρω παρατηρήσεις διατυπώνονται με την επιφύλαξη της χρηματοπιστωτικής κατάστασης σε οποιοδήποτε κράτος μέλος και συνδέονται, μάλλον, με τα δυνητικά αποτελέσματα των μέτρων.
- (77) Δεδομένου ότι η Cyprus Airways είναι προβληματική επιχείρηση, η μόνη νομική βάση για την εξέταση της πιθανής συμβατότητας των μέτρων είναι οι Κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης (Δ&Α). Πράγματι, σύμφωνα με το σημείο 20 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, ως “ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.”
- (78) Εντούτοις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, το τμήμα 3.1 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι “για να εγκριθούν από την Επιτροπή, οι ενισχύσεις διάσωσης, [...] πρέπει να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας, υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων” και “πρέπει να λήγουν εντός έξι μηνών κατ’ ανώτατο όριο από την καταβολή της πρώτης δόσης στην επιχείρηση”. Επιπλέον, σύμφωνα με το τμήμα 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α “Η χορήγηση της ενίσχυσης πρέπει να εξαρτάται από την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Επιτροπή για όλες τις περιπτώσεις επιμέρους ενισχύσεων.” Επίσης, το τμήμα 3.3 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι ενίσχυση διάσωσης και/ή αναδιάρθρωσης χορηγείται μόνο μία φορά και “όταν έχουν παρέλθει λιγότερα από δέκα έτη από τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή έχει λήξει η περίοδος αναδιάρθρωσης ή έχει διακοπεί η εφαρμογή του σχεδίου (όποιο είναι το πλέον πρόσφατο), η Επιτροπή δεν θα εγκρίνει άλλη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.” Η προϋπόθεση αυτή είναι γνωστή ως αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης (“one time, last time”).
- (79) Με βάση τους όρους που προβλέπονται στα τμήματα 3.1 και 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το μέτρο 1 δεν φαίνεται να αποτελεί ούτε ενίσχυση διάσωσης ούτε αναδιάρθρωσης. Πράγματι, το μέτρο δεν είναι δάνειο ή εγγύηση και δεν έπαυσε μετά από έξι μήνες. Επιπλέον, δεν είχε εγκριθεί από την Επιτροπή πρόγραμμα αναδιάρθρωσης κατά το χρόνο της εκταμίευσης. Το σχέδιο εξυγίανσης που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή μετά την πληρωμή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 26 ανωτέρω) δεν φαίνεται εκ πρώτης όψεως να πληροί τους όρους που αναφέρονται στο τμήμα 3.2 των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, και ιδίως σχετικά με τα μέτρα για την αποφυγή της αθέμιτης στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή τη σημαντική πραγματική συνεισφορά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης από τον δικαιούχο της ενίσχυσης.
- (80) Όσον αφορά την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης του τμήματος 3.3, η Cyprus Airways έλαβε ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά την περίοδο 2005-2007, η οποία είχε τότε εγκριθεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής του 2005 και 2007, αντιστοίχως (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις (13)-(15)). Σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, η Cyprus Airways δεν είναι κατ’αρχήν επιλέξιμη για τέτοιου είδους ενίσχυση.
- (81) Οι Κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 73) προβλέπουν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης μόνο στις εξής περιπτώσεις:
- α. όταν μία ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως μέρος μιας ενιαίας επιχείρησης αναδιάρθρωσης·
  - β. όταν η ενίσχυση διάσωσης έχει χορηγηθεί σύμφωνα με τους όρους του τμήματος [3.1], και η ενίσχυση αυτή δεν ακολουθήθηκε από στηριζόμενη από το κράτος αναδιάρθρωση, εάν
    - i. η επιχείρηση μπορούσε εύλογα να θεωρηθεί ως βιώσιμη μακροπρόθεσμα μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης και
    - ii. απαιτείται νέα ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης μετά τουλάχιστον πέντε έτη λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων [25] για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση·
  - γ. σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις”
- (82) Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμφωνήσει με τη αιτιολογία που προβάλλεται από τις κυπριακές αρχές (βλέπε παράγραφο 35 ανωτέρω) όσον αφορά τις εξαιρέσεις του σημείου 73. Η Επιτροπή θεωρεί στο παρόν στάδιο ότι τα σημεία 73 (α) και 73 (β) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, δεν πληρούνται στην περίπτωση των εξεταζόμενων μέτρων.
- (83) Όσον αφορά το σημείο 73, στοιχείο γ), η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα:
- (84) Η επιδείνωση της κυπριακής και της ελληνικής οικονομίας, καθώς και η πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή είναι γεγονότα που δεν επιδέχονται αμφισβήτηση και δεν θα ήταν δυνατό να προβλεφθούν με ακρίβεια. Ωστόσο, στο παρόν

<sup>(19)</sup> Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης (ΕΕ C 16 της 22.01.2009, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την τροποποίηση του προσωρινού κοινοτικού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η πρόσβαση στη χρηματοδότηση κατά τη διάρκεια της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, ΕΕ C 303 της 15.12.2009, σ. 6. Το προσωρινό πλαίσιο έληξε τον Δεκέμβριο του 2011.

στάδιο, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το εάν τα αποτελέσματα των γεγονότων αυτών στην Cyrgus Airways είναι τέτοια ώστε να δικαιολογούν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

- (85) Η συρρίκνωση ή η ύφεση αποτελούν συνήθεις φάσεις της οικονομίας της αγοράς και αποτελούν μέρος των συνήθων επιχειρηματικών κινδύνων που οφείλει να αναλαμβάνει κάθε επιχείρηση. Πράγματι, με βάση τις ετήσιες εκδόσεις της Cyrgus Airways τουλάχιστον από το 2007, φαίνεται ότι η εταιρεία είχε αναγνωρίσει ότι «η οικονομική κατάσταση στην Ευρώπη [...] μπορεί να επηρεάσει αρνητικά τον ταξιδιωτικό κλάδο και, συνεπώς, τα αποτελέσματα της εταιρείας και του ομίλου»<sup>(20)</sup>. Επομένως, τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν ότι ήταν σαφές για τη διοίκηση της εταιρείας ότι οι οικονομικές δυσκολίες σε ορισμένες χώρες θα μπορούσαν να έχουν αντίκτυπο στην οικονομία της Κύπρου γενικά και τις δραστηριότητες της Cyrgus Airways, ειδικότερα. Μια συνετή επιχείρηση, έχοντας αναγνωρίσει τον κίνδυνο αυτό, θα είχε λάβει αντισταθμιστικά μέτρα.
- (86) Οι κυπριακές αρχές δεν εξήγησαν ποια κατάλληλα μέτρα λήφθηκαν από την Cyrgus Airways. Αντίθετα, η Cyrgus Airways φαίνεται ότι έλαβε την στρατηγική απόφαση να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στην ελληνική αγορά, αφού αύξησε τις πτήσεις σε δρομολόγια εσωτερικού της Ελλάδας από το 2011.
- (87) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κυπριακές αρχές δεν τεκμηρίωσαν σε ποιο βαθμό η επιδείνωση της κυπριακής και της ελληνικής οικονομίας είναι η αιτία των δυσχερειών της εταιρείας από το 2010 και πρέπει να θεωρηθούν ως εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις, κατά την έννοια των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.
- (88) Όσον αφορά την πολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι κυπριακές αρχές δεν μπόρεσαν να τεκμηριώσουν τους λόγους για τους οποίους τα εν λόγω γεγονότα είναι εξαιρετικά και απρόβλεπτα για την Cyrgus Airways και σε ποιο βαθμό αυτά τα γεγονότα προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης μετά το 2010. Πράγματι, στις ετήσιες εκδόσεις της εταιρείας αναγνωρίζεται τουλάχιστον από το 2007 ότι «η οικονομική κατάσταση στη Μέση Ανατολή μπορεί να επηρεάσει αρνητικά το ταξιδιωτικό κλάδο και, συνεπώς, τα αποτελέσματα του ομίλου και της εταιρείας...»<sup>(21)</sup>. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με βάση τις ετήσιες εκδόσεις της εταιρείας, τα έσοδα από τις γραμμές προς τη Μέση Ανατολή και την περιοχή του Κόλπου φαίνεται να αντιστοιχούν, κατά παράδοση, στο περίπου 10% των συνολικών εσόδων της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες για το κατά πόσο οι επιπτώσεις των πολιτικών αναταραχών στη Μέση Ανατολή είναι αρκετά σημαντικές ώστε να αιτιολογούν την εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.
- (89) Η απαγόρευση που επέβαλε η Τουρκία στα κυπριακά αεροσκάφη η οποία δεν επιτρέπει τη διέλευση τους διαμέσου του εναερίου χώρου της φαίνεται να ήταν σε ισχύ από το 1974.<sup>(22)</sup> Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως

απρόβλεπτη κατάσταση. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι έχει εγκρίνει καθεστώς για την αντιστάθμιση του πρόσθετου κόστους που συνεπάγεται η απαγόρευση αυτή για οποιαδήποτε από τις επηρεαζόμενες εταιρείες (βλέπε 16-17 ανωτέρω). Η Cyrgus Airways, η οποία ωφελείται από το καθεστώς, πρέπει κατ'αρχήν να θεωρείται ότι αποζημιώνεται για την εν λόγω κατάσταση.

- (90) Στο ίδιο πνεύμα με την παράγραφο 87 παραπάνω, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο η είσοδος ενός νέου ανταγωνιστή μπορεί να θεωρηθεί έκτακτη και απρόβλεπτη κατάσταση, δεδομένου ότι αυτό μπορεί να συμβεί σε οποιοδήποτε φορέα σε οποιαδήποτε ελευθερωμένη αγορά. Επιπλέον, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι δεδομένου ότι το καθεστώς επιδοτήσεων για νέες πτήσεις θεσμοθετήθηκε από τις κυπριακές αρχές, δεν μπορεί να προβληθεί το επιχείρημα ότι το κράτος παρέχει κρατική ενίσχυση στην Cyrgus Airways για να αντισταθμίσει τις επιβλαβείς επιπτώσεις ενός μέτρου που έχει θεσπίσει το ίδιο και να το χαρακτηρίζει ως έκτακτη και απρόβλεπτη κατάσταση.
- (91) Τέλος, το γεγονός ότι η Cyrgus Airways θεωρείται ότι έχει ανεπαρκή κεφαλαιοποίηση είναι αποτέλεσμα των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η εταιρεία από το 2010 και, συνεπώς, αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις.
- (92) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ανησυχίες των κυπριακών αρχών για τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης παύσης λειτουργίας της Cyrgus Airways στην εθνική οικονομία, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη (36) ανωτέρω, καθώς και άλλες γενικές παρατηρήσεις όπως η έλλειψη διασυνδέσεων λόγω της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου, δεν θα μπορούσαν αυτές καθ' εαυτές να δικαιολογήσουν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

#### 9.4.2. Μέτρο 2: Η ενίσχυση διάσωσης

- (93) Όσον αφορά το μέτρο 2, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν το μέτρο ως συμβιβασίμη ενίσχυση διάσωσης στο πλαίσιο των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Ωστόσο, όπως και για το μέτρο 1, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για ενίσχυση διάσωσης.
- (94) Ειδικότερα, το σημείο 25 στοιχείο α) των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι «για να εγκριθούν από την Επιτροπή, οι ενισχύσεις διάσωσης, [...] πρέπει να αποτελούν ενισχύσεις ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή δανείων». Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, το ποσό των 16,3 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε στην Cyrgus Airways έχει, μέχρι στιγμής λάβει τη μορφή μιας εισφοράς κεφαλαίου στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου. Συνεπώς, δεν αποτελεί δάνειο ή εγγύηση.
- (95) Επιπλέον, με βάση το σκεπτικό των αιτιολογικών σκέψεων (81)-(96) ανωτέρω, οι όροι για την έγκριση και την εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης και η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης δεν πληρούνται ούτε για το μέτρο 2.
- (96) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης, αν και αυτό δεν ζητήθηκε από τις κυπριακές αρχές, κατά πόσο θα μπορούσε εκ πρώτης όψεως να εφαρμοστεί για τα υπό εξέταση μέτρα κάποιος άλλος από τους πιθανούς λόγους συμβατότητας που καθορίζονται στη ΣΛΕΕ. Ισχύει και για το μέτρο 2 η εκτίμηση που παρατέθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις (78)-(80) ανωτέρω.

<sup>(20)</sup> Βλέπε ετήσια έκθεση 2007, σ. 97. Ετήσια έκθεση 2008, σ. 88. Ετήσια έκθεση 2009, σ. 91.

<sup>(21)</sup> Ibid.

<sup>(22)</sup> SA.32523 (2011/N), απόφαση της 27ης Ιουνίου 2012, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 230 της 1.8.2012, σ. 1.

#### 9.4.3. Μέτρο 3: Χαριστική (*ex-gratia*) αποζημίωση

(97) Εάν εφαρμοστεί, το μέτρο 3 θα είχε ως αποτέλεσμα να απαλλάξει την Cyprus Airways από δαπάνες που θα έπρεπε να επωμιστεί στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσής της. Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ως ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης βάσει των Κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(98) Με το ίδιο σκεπτικό όπως αυτό των αιτιολογικών σκέψεων (77)-(100) ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται οι προϋποθέσεις για ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης. Στο παρόν στάδιο, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Cyprus Airways είναι προβληματική επιχείρηση, δεν φαίνεται να ισχύουν άλλοι λόγοι συμβατότητας για το μέτρο 3.

#### 9.5. Συμπέρασμα για τη συμβατότητα της ενίσχυσης

(99) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα των μέτρων 1, 2 και 3 με την εσωτερική αγορά.

### 10. ΑΠΟΦΑΣΗ

Με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καλεί την

Κύπρο να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να παράσχει κάθε δυνατή πληροφορία η οποία μπορεί να συμβάλει στην αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Καλεί δε τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν αμελλητί αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον δυνητικό δικαιούχο της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Κύπρο ότι το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, που προβλέπει ότι κάθε παράνομη ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από τον αποδέκτη της.

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