

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 113

49º año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

13 de mayo de 2006

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I <i>Comunicaciones</i>	
	Comisión	
2006/C 113/01	Tipo de cambio del euro	1
2006/C 113/02	Ayuda estatal — Chipre — Ayuda estatal nº C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways — Plan de reestructuración — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado ⁽¹⁾	2
2006/C 113/03	Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo ⁽¹⁾	17
2006/C 113/04	Notificación previa de una operación de concentración (Caso nº COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak) — Caso susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado ⁽¹⁾	18
2006/C 113/05	Notificación previa de una operación de concentración (Asunto nº COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe) — Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado ⁽¹⁾	19
2006/C 113/06	No oposición a una concentración notificada (Asunto nº COMP/M.4133 — Mellon/WestLB/JV) ⁽¹⁾	20
	II <i>Actos jurídicos preparatorios</i>	
	

ES

III *Informaciones*

Comisión

2006/C 113/07

I-Roma: Explotación de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por Italia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Pantelleria-Trapani y viceversa 21



I

(Comunicaciones)

COMISIÓN

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

12 de mayo de 2006

(2006/C 113/01)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,2914	SIT	tólar esloveno	239,65
JPY	yen japonés	141,56	SKK	corona eslovaca	37,573
DKK	corona danesa	7,4554	TRY	lira turca	1,8130
GBP	libra esterlina	0,68080	AUD	dólar australiano	1,6609
SEK	corona sueca	9,3700	CAD	dólar canadiense	1,4214
CHF	franco suizo	1,5496	HKD	dólar de Hong Kong	10,0130
ISK	corona islandesa	91,23	NZD	dólar neozelandés	2,0525
NOK	corona noruega	7,7645	SGD	dólar de Singapur	2,0183
BGN	lev búlgaro	1,9558	KRW	won de Corea del Sur	1 204,36
CYP	libra chipriota	0,5751	ZAR	rand sudafricano	7,9796
CZK	corona checa	28,263	CNY	yuan renminbi	10,3418
EEK	corona estonia	15,6466	HRK	kuna croata	7,2680
HUF	forint húngaro	265,03	IDR	rupia indonesia	11 280,38
LTL	litas lituana	3,4528	MYR	ringgit malayo	4,624
LVL	lats letón	0,6960	PHP	peso filipino	66,740
MTL	lira maltesa	0,4293	RUB	rublo ruso	34,7650
PLN	zloty polaco	3,8768	THB	baht tailandés	48,861
RON	leu rumano	3,4844			

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

AYUDA ESTATAL — CHIPRE

Ayuda estatal nº C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways — Plan de reestructuración

Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado

(2006/C 113/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Por carta de 22 de marzo de 2006, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Chipre su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con la ayuda estatal antes citada.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre la medida respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea
Dirección General de Energía y Transportes
Dirección A — Asuntos Generales y Recursos
Unidad A4: Mercado interior y competencia
Rue De Mot, 28
B-1040 Bruselas
Nº de fax: (32-2) 296 41 04

Dichas observaciones serán comunicadas a Chipre. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

RESUMEN

El plan de reestructuración notificado tiene varios componentes distintos, aunque complementarios, cuyo fin es garantizar la viabilidad a largo plazo de la compañía. Son los siguientes:

Procedimiento

Mediante carta no fechada registrada por la Comisión el 9 de noviembre de 2005 (DG TREN A/28405), las autoridades chipriotas notificaron a la Comisión Europea un plan de reestructuración de Cyprus Airways Ltd, conforme al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y al compromiso que habían asumido en el contexto de la ayuda de salvamento (N69/2005) de Cyprus Airways autorizada por la Comisión con fecha de 3 de mayo de 2005 (Decisión (2005)1322). Mediante carta de 18 de noviembre de 2005 (D(05)125084), la Comisión solicitó información complementaria a las autoridades chipriotas. Las autoridades complementarias contestaron a esa carta mediante escrito de 23 de enero de 2006, registrado el 24 de enero de 2006 (referencia DG TREN A/11819).

Préstamo a largo plazo de 55 millones de libras chipriotas (96 millones de euros)

Este préstamo se concede por un período de diez años, en condiciones comerciales con una garantía del Gobierno de Chipre, y servirá principalmente para reembolsar el préstamo a corto plazo de 30 millones de CYP (51 millones de EUR) otorgado tras la aprobación en mayo de 2005 de la ayuda de salvamento. El resto del préstamo se empleará en la reestructuración de la compañía.

Descripción de la medida

Las actividades principales de Cyprus Airways, compañía creada en 1947, son el transporte aéreo de pasajeros y mercancías y otros servicios ligados a esta actividad. El principal accionista de la compañía es el Gobierno de Chipre (69,62 %); el resto de las acciones está en manos de unos 4 200 pequeños inversores privados. Cyprus Airways explota actualmente una flota de 11 aviones y tiene vuelos regulares a 26 destinos de Europa y Oriente medio⁽¹⁾. En 2004, transportó a 1 772 552 pasajeros y efectuó 3 427 millones de viajeros-kilómetro.

Venta de Eurocypria

Eurocypria, la filial de vuelos chárteres de Cyprus Airways, será vendida al Gobierno al precio que determine un perito independiente. Inicialmente, es precio se ha estimado en 15 millones de CYP (26 millones de EUR). Eurocypria quedará así desgajada del grupo Cyprus Airways y funcionará como una entidad propia. Ello significa también que el producto de la venta (pagado por el Gobierno a Cyprus Airways) podrá ser usado por esta compañía para financiar su reestructuración.

⁽¹⁾ Atenas, Londres (Gatwick, Heathrow y Stansted), Amsterdam, Bruselas, Frankfurt, Moscú, París, Zúrich, Viena, Birmingham, Manchester, Milán, Roma, Salónica, Heraklion, El Cairo, Tel Aviv, Beirut, Damasco, Ammán, Jeddah, Bahréin, Dubai y Riad.

Está previsto utilizar el préstamo de reestructuración (y el resultado de la venta de Eurocypria) como sigue:

Período	Importe (millones de CYP)	Descripción
2006	30	Reembolso de la ayuda de salvamento
2006	10,6	Indemnizaciones por despido
2006	2	Otros gastos de regulación de empleo
2006-2008	5	Fondo de maniobra de Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Gastos en bienes de capital previstos
2006-2010	10	Déficit de tesorería
Total	71,1	

Reducción de costes

En los primeros veinticuatro meses, el plan de reestructuración se centrará en reducir costes y en aumentar de manera selectiva los ingresos. El Gobierno y la dirección de la compañía han estimado que es necesario reducir un 13 % los costes totales. Para ello, se reducirá en un 20 % la plantilla y, simultáneamente, se reducirán una media del 15 % las retribuciones del personal que permanezca en la empresa. Así, de las 1 840 personas que estaban en plantilla a 1 de septiembre de 2005, 385 serán despedidas en el marco del plan de reestructuración, lo que supondrá un ahorro de unos 7 millones de CYP (12 millones de EUR) al año, a lo que se sumarán otros 4,6 millones de CYP (8 millones de EUR) que se ahorrarán con la reducción de los niveles retributivos del personal.

Ampliación de capital

Otra parte del plan de reestructuración, que tendrá lugar 18 meses después del inicio del plan, es una ampliación de capital de 14 millones de libras chipriotas (24 millones de euros). Se espera que participen en ella todos los accionistas (tanto el Estado como los pequeños accionistas), proporcionalmente a su participación en la empresa. El Estado aportará 9,8 millones de CYP (17 millones de EUR) y los accionistas privados, unos 4,2 millones CYP (7,3 millones de EUR).

Evaluación de la medida

La Comisión estima que el plan de reestructuración otorga una ventaja a un operador concreto (Cyprus Airways), financiada con recursos públicos (una garantía de préstamo del Estado). Esta ventaja afecta a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y distorsiona la competencia o amenaza con distorsionarla. Por otra parte, la Comisión no descarta, en la fase actual, que otros aspectos del plan como la venta de Eurocypría y la ampliación de capital impliquen una ayuda estatal. Así pues, la Comisión considera que el plan de reestructuración contiene elementos que constituyen una ayuda estatal en la acepción del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

Por consiguiente, la Comisión debe decidir si dicho plan es compatible con el marco comunitario aplicable, es decir, las

Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽²⁾ de 2004.

Tras examinar el plan, la Comisión tiene dudas sobre varios aspectos del mismo.

En concreto, alberga dudas acerca de la venta de Eurocypría al Estado y de la forma en que se ha determinado el precio de venta. Si el precio pagado por Eurocypría no es un precio de mercado, el importe de la compra debe considerarse una ayuda estatal.

La Comisión también alberga dudas acerca del aumento de capital que está previsto hacer dieciocho meses después del comienzo del plan de reestructuración. En particular, la Comisión desearía saber qué criterios y parámetros se aplicarán para que la ampliación de capital se lleve a efecto. En la fase actual, no puede descartar que la participación pública en esta ampliación de capital equivalga a una ayuda estatal.

La Comisión duda de que el plan vaya a garantizar la viabilidad a largo plazo de la compañía en el plazo más corto posible y sin necesidad de nuevas ayudas en el futuro. El plan se asienta en un fuerte recorte de los gastos y en un reposicionamiento de la compañía en el mercado y prevé el reembolso de un préstamo a largo plazo al cabo de diez años. La Comisión no dispone de suficiente información para determinar si las proyecciones financieras son razonables, si los supuestos en que éstas están basadas son válidos y si la compañía recobrará su viabilidad.

La Comisión duda de que las medidas compensatorias propuestas basten para anular el carácter distorsionador del mercado de la ayuda. Según el plan de reestructuración, Cyprus Airways tendrá después de la reestructuración la misma flota de aviones y las mismas rutas que tenía antes de ella. A pesar de que venderá Eurocypría, su filial de vuelos chárteres (4 aviones) y de que cerrará definitivamente otra filial (HellasJet) y se deshará de sus tres aviones, la Comisión duda de que estas medidas compensatorias propuestas por Chipre sean suficientes, especialmente teniendo en cuenta que Eurocypría se venderá al principal accionista de Cyprus Airways. La Comisión está muy interesada en conocer la opinión que tienen al respecto los competidores de Cyprus Airways.

La Comisión también tiene dudas de que el importe de la parte de ayuda que conlleva el plan de reestructuración sea el importe mínimo posible (conforme a lo prescrito por las Directrices), habida cuenta de que aún no ha decidido si el resultado de la venta de Eurocypría y la ampliación de capital prevista constituyen una ayuda estatal.

En principio, el porcentaje de participación de una compañía del tamaño de Cyprus Airways en los gastos de reestructuración debería situarse en torno al 50 %. Cyprus Airways aportará al plan 7 millones de CYP (12 millones de EUR) en efectivo, a los que, según las autoridades chipriotas, deben añadirse los 15 millones de CYP procedentes de la venta de Eurocypría y los 4,2 millones de fondos privados de la recapitalización que está previsto acometer dieciocho meses después del comienzo de la reestructuración. La Comisión tiene dudas acerca del nivel de participación con fondos propios y no descarta que el resultado de la venta de Eurocypría y la ampliación de capital por parte del accionista principal (el Estado) sean constitutivos de ayuda estatal.

⁽²⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

En vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión tiene dudas acerca de la compatibilidad del plan de reestructuración notificado con las Directrices sobre salvamento y reestructuración. Por ello, ha decidido incoar el procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 659/1999. La Comisión dará por finalizado el procedimiento mediante una decisión final.

Habida cuenta de las consideraciones precedentes y de conformidad con procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, la Comisión insta a la República de Chipre a presentar sus observaciones y a facilitar toda la información que pueda contribuir a evaluar la ayuda.

En este contexto, la Comisión considera que, en beneficio de todas las partes afectadas, procede invitar a éstas a presentar sus observaciones como parte del procedimiento de investigación formal previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

TEXTO DE LA CARTA

«Η Επιτροπή επιθυμεί να πληροφορήσει την Κυπριακή Δημοκρατία ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που έδωσαν οι αρχές της χώρας σχετικά με το προαναφερόμενο μέτρο, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Με επιστολή άνευ ημερομηνίας που πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή στις 9 Νοεμβρίου 2005 (DG TREN A/28405) και σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και με τη δέσμευση που ανέλαβαν στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης (N69/2005) για την Cyprus Airways την οποία ενέκρινε η Επιτροπή στις 3 Μαΐου 2005 (απόφαση (2005)1322), οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways 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.
2. Στις 18 Νοεμβρίου 2005 (D(05)125084), η Επιτροπή ζήτησε από τις κυπριακές αρχές συμπληρωματικές διευκρινιστικές πληροφορίες. 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 τεχνικού χαρακτήρα 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 υπό εξέταση υπόθεση.

II. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ CYPRUS AIRWAYS

3. Η Cyprus Airways ιδρύθηκε το 1947 ως δημόσια εταιρεία. Οι κύριες δραστηριότητές της συνίστανται στην αεροπορική

μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και στην παροχή άλλων συναφών υπηρεσιών. Κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι το Κυπριακό Δημόσιο (69,62 %), ενώ τις υπόλοιπες μετοχές κατέχουν περίπου 4 200 ιδιώτες μικροεπενδυτές.

4. Η Cyprus Airways Ltd. (εφεξής “Cyprus Airways” ή “CY”) ανήκει στον όμιλο της Cyprus Airways (εφεξής “ο όμιλος”).
5. Η Cyprus Airways εξυπηρετεί επί του παρόντος, με δρομολόγια σε τακτικές γραμμές, 26 προορισμούς στην Ευρώπη και την Μέση Ανατολή⁽³⁾. Το 2004, η CY μετέφερε 1 772 552⁽⁴⁾ επιβάτες και εκτέλεσε 3 427 εκατ. επιβατοχιλιόμετρα μεταφορικού έργου, με μέσο συντελεστή πληρότητας 71,8 %. Ο στόλος της απαρτίζεται από 11 αεροσκάφη:
 - δύο αεροσκάφη A319, που παραδόθηκαν το 2002 και ανήκουν στη CY·
 - επτά αεροσκάφη A320-200, που παραδόθηκαν μεταξύ Μαΐου 1989 και Μαρτίου 1993 και ανήκουν στη CY, εκ των οποίων ένα αεροσκάφος είναι επί του παρόντος πλήρως εκμισθωμένο στην Eurocypria⁽⁵⁾·
 - δύο αεροσκάφη A330-200, που παραδόθηκαν το 2002 και 2003 (μισθωμένα).
6. Οι άλλες εταιρείες του ομίλου, που ανήκουν κατά 100 % στην Cyprus Airways, είναι οι εξής:

Eurocypria Airlines

7. Η εταιρεία αυτή (εφεξής Eurocypria) ιδρύθηκε το 1991 ως κατά 100 % θυγατρική της Cyprus Airways και τέθηκε σε λειτουργία τον Μάρτιο 1992 για την εκτέλεση ναυλωμένων πτήσεων (τσάρτερ) από και προς την Κύπρο. Η αρχική ιδέα στην οποία βασίζεται η ίδρυση της Eurocypria ήταν να δημιουργηθούν δύο χωριστοί φορείς οι οποίοι θα απευθύνονταν σε διαφορετικές αγορές, ενώ παράλληλα θα επωφελοούνταν από ορισμένες από κοινού παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως είναι η τροφοδοσία, η εξυπηρέτηση εδάφους στον τερματικό σταθμό στην Κύπρο και η συντήρηση των αεροσκαφών. Η Eurocypria δραστηριοποιείται στο τουριστικό τμήμα της αγοράς, η δε χαμηλότερη βάση κόστους της σε σύγκριση με την CY της επιτρέπει να λειτουργεί με χαμηλότερη απόδοση (yield). Από το 2001, η Eurocypria εκτελούσε επίσης περιορισμένες τακτικές πτήσεις.
8. Η Eurocypria εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις από περισσότερα από 50 ευρωπαϊκά αεροδρόμια, η πλειονότητα των οποίων είναι περιφερειακά αεροδρόμια που προσφέρουν άμεσες συνδέσεις μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και άλλων ευρωπαϊκών χωρών και της Κύπρου. Ο στόλος της Eurocypria αποτελείται από πέντε αεροσκάφη: τέσσερα μισθωμένα Boeing 737-800 (που αποκτήθηκαν μεταξύ Φεβρουαρίου και Απριλίου 2003), καθένα με μεταφορική ικανότητα 189 επιβατών, ενώ το καλοκαίρι του 2005 η Eurocypria χρησιμοποίησε ένα επιπλέον αεροσκάφος A320 (A320) με πλήρη μίσθωση (“wet lease”) από την Cyprus Airways, έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο του Ηρακλείου (Κρήτη).

⁽³⁾ Αθήνα, Λονδίνο (Heathrow και Stansted), Άμστερνταμ, Βρυξέλλες, Φρανκφούρτη, Μόσχα, Παρίσι, Ζυρίχη, Βιέννη, Birmingham, Manchester, Μιλάνο, Ρώμη, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κάιρο, Τελ-Αβίβ, Βηρυτός, Δαμασκός, Αμάν, Jeddah, Bahrain, Dubai και Riyadh

⁽⁴⁾ Συμπεριλαμβανομένων των επιβατών που ταξιδεύουν δωρεάν, των επιβατών σε ναυλωμένες και τακτικές πτήσεις.

⁽⁵⁾ Αεροσκάφος και πλήρωμα.

9. Η Eurocyprria εμφάνισε οριακή κερδοφορία τα τελευταία πέντε χρόνια, πραγματοποιώντας κέρδη προ φόρων της τάξεως των 1,9 εκατ. CYP (3,3 εκατ. ευρώ) το 2004 επί εσόδων από μεταφορά επιβατών της τάξεως των 40,3 εκατ. CYP (70 εκατ. ευρώ). Το 2004, αύξησε τον αριθμό των πτήσεων της κατά 11,5 % σε σχέση με το 2003, ενώ ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν αυξήθηκε κατά 12,8 % (563 998 το 2004 έναντι 500 178 το 2003).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

10. Η εν λόγω θυγατρική εταιρεία (εφεξής Zenon) παρέχει 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.
11. Η Zenon προσφέρει επίσης ένα σύστημα back/front office (οργανωτικής υποστήριξης/εξυπηρέτησης του κοινού) για έκδοση εισιτηρίων, το e-Tariffs, ένα σύστημα αναζήτησης ναύλων, και το Sabre Res, μια μηχανή κράτησης θέσεων που παρέχει στους ταξιδιωτικούς πράκτορες τη δυνατότητα να πωλούν υπηρεσίες μέσω των δικτυακών τους τόπων. Επιπλέον, η Zenon προσφέρει στο κοινό ένα σύστημα ταξιδιωτικών πληροφοριών ('Sabre Virtually There'), το οποίο αποστέλλει με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο πληροφορίες σε μεμονωμένους ταξιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για τα δρομολόγια και άλλα ταξιδιωτικά δεδομένα.
12. Το 2004, η εταιρεία συνέβαλε με 96 600 CYP (168 000 ευρώ) κέρδος στους λογαριασμούς του ομίλου, επί κύκλου εργασιών 0,9 εκατ. CYP (1,56 εκατ. ευρώ). Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 12,5 % το 2004, από 0,8 εκατ. CYP (1,4 εκατ. ευρώ) το 2003.

Hellas Jet S.A.

13. Η Cyprus Airways αποφάσισε να ιδρύσει το 2002 μια δεύτερη θυγατρική αεροπορική εταιρεία, την Hellas Jet S.A. (εφεξής Hellas Jet), η οποία συστάθηκε στην Αθήνα την 1η Ιουλίου 2002 και άρχισε να λειτουργεί στις 24 Ιουλίου 2004. Σκοπός ίδρυσης της Hellas Jet ήταν να αποτελέσει μια νέα ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρεία στην ελληνική αγορά. Χρησιμοποιούσε τρία μισθωμένα αεροσκάφη Airbus A320 τα οποία είχαν ως βάση τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, εκτελούσε δε το 2004 τακτικές πτήσεις προς τις Βρυξέλλες (11 πτήσεις την εβδομάδα), το Λονδίνο (δεκατέσσερις πτήσεις την εβδομάδα), το Παρίσι (δώδεκα πτήσεις την εβδομάδα) και το Μάντσεστερ (δύο πτήσεις την εβδομάδα).
14. Ωστόσο, δεν υλοποιήθηκαν οι προσδοκίες σύμφωνα με τα επιχειρησιακά σχέδια και τα τακτικά δρομολόγια αναστάλησαν από τις 10 Μαΐου 2005. Τα αποτελέσματα του εν λόγω εγχειρήματος ήταν συνεπώς οικονομικά ζημιογόνα, επιβαρύνοντας τον όμιλο της Cyprus Airways με ένα συσσωρευμένο κόστος 29,5 εκατ. CYP (51,4 εκατ. ευρώ) τον Ιούνιο 2005.

Cyprair Tours

15. Η Cyprair Tours Ltd. ιδρύθηκε το 1970 και ήταν εγγεγραμμένη ως ταξιδιωτικός οργανισμός (tour operator) στο Ηνωμένο Βασίλειο. Λειτουργήσε ως ειδικευμένος ταξιδιωτικός οργανισμός με κύρια δραστηριότητα την οργάνωση διακοπών πλήρων παροχών (all inclusive) στην Κύπρο από μεγάλες πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου μέχρι το τέλος Οκτωβρίου 2004, οπότε και διέκοψε τις δραστηριότητές της.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

16. Η εταιρεία αυτή ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 1996, όταν ανέλαβε την εκμετάλλευση των Καταστημάτων Αφορολογητών Ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Στους λογαριασμούς του ομίλου αντιμετωπίζεται ως συνδεδεμένη εταιρεία, χρησιμοποιώντας για την ενοποίηση την μέθοδο της καθαρής θέσης. Επειδή το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας διορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών της Κύπρου, η CΥ μοιράστηκε τα κέρδη της από τις πωλήσεις αφορολογητών ειδών με το κυπριακό κράτος.
17. Τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου σχεδιάζεται να παραχωρηθούν στον νέο ανάδοχο του αεροδρομίου και δεν θα αποτελούν πλέον μέρος του ομίλου της Cyprus Airways. Η εμπορική συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και του αναδόχου του αεροδρομίου υπεγράφη στις 8 Ιουλίου 2005. Μόλις ολοκληρωθεί η συναλλαγή αυτή (που βρίσκεται στα τελευταία στάδια), ο ανάδοχος θα αναλάβει όλες τις δραστηριότητες του αεροδρομίου, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας των καταστημάτων αφορολογητών ειδών. Αυτό αναμένεται να συμβεί πριν από το τέλος Απριλίου 2006.

Η χρηματοοικονομική κατάσταση

18. Μολονότι η χρηματοοικονομική εικόνα της αεροπορικής εταιρείας ήταν ανέκαθεν υγιής, με θετικές ταμιακές ροές και χρηματοοικονομικούς δείκτες, η σημερινή χρηματοοικονομική κατάσταση της Cyprus Airways είναι προβληματική: τα τρία τελευταία χρόνια η θέση της επιδεινώθηκε σημαντικά, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται σοβαρές ζημιές. Οι ζημιές εκμετάλλευσης του ομίλου το 2004 ανήλθαν σε - 23 εκατ. CYP (- 40 εκατ. ευρώ) και το προβλεπόμενο αποτέλεσμα εκμετάλλευσης για το 2005 είναι - 21,4 εκατ. CYP (- 37 εκατ. ευρώ).
19. Η δυσχερής χρηματοοικονομική θέση στην οποία βρίσκεται ο όμιλος οφείλεται, σύμφωνα με τη γνώμη των κυπριακών αρχών, σε αρκετούς παράγοντες. Όσον αφορά τη Cyprus Airways, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι το καθεστώς της αεροπορικής εταιρείας ως κρατικού αερομεταφορέα έχει συμβάλει στην αύξηση του εσωτερικού κόστους. Το καθεστώς αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ευθυγράμμιση της σταδιοδρομίας του προσωπικού της CΥ και των αποζημιώσεών τους με εκείνες των δημοσίων υπαλλήλων της Κύπρου και τη θέσπιση και εφαρμογή δύσκαμπτων εργασιακών κανόνων και πρακτικών που η κυβέρνηση της Κύπρου θεωρεί ότι δεν συνάδουν με μια απελευθερωμένη αγορά αεροπορικών μεταφορών στην οποία η αεροπορική εταιρεία λειτουργήσε από την προσχώρηση της Κύπρου στην ΕΕ.

20. Η αεροπορική εταιρεία υπέστη επίσης την επίδραση ορισμένων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων σε σχέση με την αγορά της και με την αγορά αεροπορικών μεταφορών, γενικότερα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε σημαντική διάβρωση των εσόδων της αεροπορικής εταιρείας· το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί στους εξής παράγοντες:

- στη συνεχή αύξηση του ανταγωνισμού με την προσχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση,
- στην εξασθένιση της βρετανικής λίρας σε σχέση με την κυπριακή λίρα κατά 15 % περίπου για την περίοδο 2002-2004 (η αγορά του HB αποτελεί τη σημαντικότερη αυτοτελή αγορά για την CY)
- στις μειώσεις των τιμών των εισιτηρίων που εφαρμόστηκαν από την αεροπορική εταιρεία για να κερδίσει επιβάτες κατά τη διάρκεια του πρόσφατου πολέμου στο Ιράκ,
- στις αυξήσεις του κόστους των καυσίμων λόγω των παγκόσμιων εξελίξεων στην αγορά ενέργειας.

21. Επιπλέον, άλλες εταιρείες του ομίλου είχαν μη ικανοποιητικές επιδόσεις ή μειώθηκε η συμβολή τους στα αποτελέσματα του ομίλου. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Hellas Jet, 100 % θυγατρική της Cyprus Airways, άρχισε τις δραστηριότητές της τον Ιούνιο 2003 και ανέστειλε τις τακτικές πτήσεις της τον Μάιο 2005. Η Cyprus Airways επιβαρύνθηκε με περίπου 24 εκατ. CYP (°) συνολικές ζημιές που εμφάνισε η εγκατεστημένη στην Αθήνα αεροπορική εταιρεία μέχρι το τέλος του 2004. Οι ζημιές αυτές ενοποιήθηκαν πλήρως στα αποτελέσματα του ομίλου.

22. Η προσχώρηση της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την 1η Μαΐου 2004, οδήγησε σε δραματική μείωση των εσόδων της Cyprus Air (Duty Free Shops) Ltd, δεδομένου ότι καταργήθηκαν οι πωλήσεις αφορολόγητων ειδών στη πλειοψηφία των προορισμών που εξυπηρετούνταν από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Η συμβολή των κερδών από τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών στους λογαριασμούς του ομίλου μειώθηκε από 7,1 εκατ. CYP το 2002 σε 1,9 εκατ. CYP το 2004. Τα κέρδη από τα Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών αναμένεται να μηδενιστούν από το 2005 και μετά. Την 1η Ιανουαρίου 2006, η ιδιοκτησία και η διαχείριση των καταστημάτων επρόκειτο να μεταβιβαστούν στις αερολιμενικές αρχές.

23. Συνολικά, το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής ήταν να εξαντληθούν τα ταμειακά διαθέσιμα και οι πόροι της Cyprus Airways. Για να διατηρήσει τις δραστηριότητές της, η Cyprus Airways προσέφυγε σε πώληση στοιχείων του ενεργητικού και σε δανεισμό. Η Cyprus Airways πώλησε ένα αεροσκάφος A320 έναντι 5 εκατ. CYP, έναν εφεδρικό κινητήρα A320 έναντι 1,7 εκατ. CYP και ανταλλακτικά αεροσκαφών A310 έναντι 0,7 εκατ. CYP, προκειμένου να καλύψει τα ελλείμματα ρευστότητας στις αρχές του 2005.

24. Στις 3 Μαΐου 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης (N69/2005) ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) για τον όμιλο της Cyprus Airways. Η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι η Cyprus Airways αποτελούσε προβληματική επιχείρηση

κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων του 2004 (7) (εφεξής οι “κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α”). Η Επιτροπή κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση διάσωσης προς την CY πληρούσε τους όρους που προβλέπονται στο τμήμα 3.1.1 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

25. Η ενίσχυση διάσωσης αποτελείτο από δάνειο που χορηγήθηκε βάσει των επιτοκίων της αγοράς, υποστηριζόμενο από εγγύηση δανείου που έδωσε η κυβέρνηση της Κυπριακής Δημοκρατίας. Το ύψος του δανείου, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, περιοριζόταν στο ποσό που ήταν αναγκαίο για την διαχείριση του βραχυπρόθεσμου ελλείμματος ταμειακών ροών της εταιρείας.

Εκπόνηση σχεδίου αναδιάρθρωσης

26. Ακόμη και πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης, το Μάιο 2005, η CY προσπαθούσε να τροποποιήσει τις δραστηριότητές της προκειμένου να μειώσει το κόστος της και να βελτιώσει τα αποτελέσματα. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η εταιρεία είχε προβεί σε αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της από το 2004. Οι κυπριακές αρχές τονίζουν ότι στο τέλος του 2004 η αεροπορική εταιρεία μείωσε το στόλο της κατά δύο αεροσκάφη (ένα από τα οποία μισθώθηκε πλήρως στη συνέχεια στην Eurocyprgia) και εγκατέλειψε ορισμένες γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε προηγουμένως προς τη Βαρσοβία, τη Βουδαπέστη και το Κολόμπο.

27. Μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης, το Μάιο 2005, η CY προσπάθησε να αναστρέψει την πτωτική πορεία της, καθορίζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή ορισμένες λύσεις ταχείας αποτελεσματικότητας (“quick-wins”) ή πρωτοβουλίες βραχυπρόθεσμης μείωσης του κόστους και βελτίωσης των εσόδων που αναμένεται να επιβραδύνουν το ρυθμό των ζημιών στην αεροπορική εταιρεία και να συμβάλουν κατά περίπου 10,4 εκατ. CYP στη βελτίωση των αποτελεσμάτων το 2005. Οι ενέργειες αυτές αποτέλεσαν μέρος του σχεδίου δράσης (“Action Plan”) και του προγράμματος εμπορικής ανάκαμψης (“Commercial Turnaround”) που δρομολογήθηκαν στο τέλος του 2004/αρχές 2005 προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα στην χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας, και υποστηρίχθηκαν μέσω του βραχυπρόθεσμου δανείου που εγκρίθηκε με τη μορφή ενίσχυσης διάσωσης.

28. Ωστόσο, σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, οι ενέργειες αυτές δεν είναι αρκετές για να αντιμετωπιστεί η παρούσα κατάσταση της εταιρείας. Οι τρέχουσες προβλέψεις δείχνουν ότι η ταμειακή θέση της αεροπορικής εταιρείας θα εξακολουθήσει να επιδεινώνεται σταθερά. Στις 3 Νοεμβρίου 2005, σύμφωνα με τη δέσμευση που ανέλαβαν στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης και με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν σχέδιο αναδιάρθρωσης για την Cyprus Airways. Το σχέδιο αυτό βασιζόταν σε ένα μακροπρόθεσμο εμπορικό δάνειο (με την εγγύηση του Δημοσίου) ύψους 70 εκατ. CYP (122 εκατ. ευρώ), παράλληλα με περικοπές προσωπικού και μισθών, προκειμένου να επανακτήσει ο όμιλος τη βιωσιμότητά του.

(°) 2003: ζημία 6,4 εκατ. CYP, 2004: ζημία 10,2 εκατ. CYP + απαξίωση 7,6 εκατ. CYP.

(7) EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

29. Μετά από συζητήσεις με τις υπηρεσίες της Επιτροπής, στις 14 Δεκεμβρίου 2005, υποβλήθηκε στην Επιτροπή προς εξέταση, στις 23 Ιανουαρίου 2006, ένα δεύτερο τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το σχέδιο αυτό αποτελεί τη βάση της παρούσας απόφασης.
30. Το αναθεωρημένο σχέδιο προβλέπει ότι η Eurocyprgia θα πωληθεί στο κράτος, το Φεβρουάριο 2006, έναντι 15 εκατ. CYP (26,1 εκατ. ευρώ) σε ρευστό. Οι κυπριακές αρχές τονίζουν ότι τόσο η συναλλαγή όσο και η τιμή πώλησης αποτελούν υποθέσεις εργασίας, δεδομένου ότι οι διαπραγματεύσεις για την τιμή πώλησης δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης ένα μακροπρόθεσμο (10ετές) δάνειο ύψους 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ) με εμπορικούς όρους, αλλά με κρατική εγγύηση. Εάν η τιμή πώλησης της Eurocyprgia είναι διαφορετική από την προβλεπόμενη τιμή που αναφέρεται στην αναθεωρημένη κοινοποίηση, τότε το ποσό του δανείου θα προσαρμοστεί αναλόγως προς τα πάνω ή προς τα κάτω έτσι, ώστε να καταστεί διαθέσιμο στην αεροπορική εταιρεία συνολικό ποσό 70 εκατ. CYP (122 εκατ. ευρώ).
31. Το σχέδιο προβλέπει περαιτέρω αύξηση του κεφαλαίου, συνολικού ύψους 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ) με τη συμμετοχή του Δημοσίου και ιδιωτών μετόχων, που θα λάβει χώρα 18 μήνες μετά την έναρξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Με την αύξηση του κεφαλαίου, ύψους 14 εκατ. CYP, το 2007, θα αποπληρωθεί ισοδύναμο ποσό του μακροπρόθεσμου δανείου και το υπόλοιπο θα καταβληθεί σε εξαμηνιαίες δόσεις κατά την εναπομένουσα περίοδο.
32. Το αναθεωρημένο σχέδιο περιλαμβάνει διαρθρωτικά μέτρα, όπως πώληση στοιχείων του ενεργητικού, επενδύσεις σε ΤΟ, κλείσιμο ζημιολογών μονάδων, περικοπές προσωπικού και μισθών και άλλα μέτρα εξοικονόμησης πόρων. Οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι το σχέδιο αυτό, εάν εφαρμοστεί πλήρως, θα επιτρέψει στην αεροπορική εταιρεία να ανακτήσει τη βιωσιμότητα της κατά τα προσεχή έτη.

III. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

33. Λόγω της τρέχουσας δυσχερούς οικονομικής καταστάσεως στην οποία έχει περιέλθει ο όμιλος της Cyprus Airways, οι κυπριακές αρχές αποφάσισαν να λάβουν ριζικά μέτρα. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό μοντέλο το οποίο χρησιμοποίησε στην Cyprus Airways και στις θυγατρικές της κατά το παρελθόν δεν είναι πλέον βιώσιμο στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η αεροπορική εταιρεία.
34. Το βασικό πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι η αεροπορική εταιρεία 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, που αποτελούν στην ουσία τους πραγματικούς ανταγωνιστές της CY. Κατά την άποψη του πλειοψηφικού μετόχου της αεροπορικής εταιρείας, που είναι το κυπριακό

κράτος, η συνέχιση της σημερινής κατάστασης ("business as usual") ή η επιβολή περιορισμένων μόνων προσαρμογών στο ισχύον επιχειρησιακό μοντέλο δεν αποτελούν εφικτές λύσεις. Με βάση την αγορά της, γεωγραφικές παραμέτρους και τα χαρακτηριστικά των επιβατών της, η αεροπορική εταιρεία διαθέτει περιορισμένες μόνο δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη ή αύξηση των εσόδων της στο συγκεκριμένο περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί. Κατά συνέπεια, οι αρχές αποφάσισαν να προβούν σε μια "επώδυνη αναδιάρθρωση" με περικοπές κόστους κατά την πρώτη φάση της.

35. Από τη στιγμή που θα έχει υλοποιηθεί το εγχείρημα αυτό και θα υπάρχουν θετικές καθαρές ταμειακές ροές, θα πραγματοποιηθεί η στρατηγική επανατοποθέτηση της Cyprus Airways στην αγορά, ως εταιρείας παροχής οικονομικά συμφερούσων υπηρεσιών αερομεταφορών ("value for money brand"). Το νέο πλαίσιο θα αντιμετωπίζει τις ανάγκες των επιβατών τακτικών πτήσεων (για επαγγελματικούς σκοπούς και για αναψυχή), θα προσφέρει σύνολα θέσεων στους consolidators (φορείς συγκεντρωτικής αγοράς θέσεων σε αεροσκάφη), και δυνητικά, εκτός περιόδων αιχμής, θα προσφέρει ολόκληρο το αεροσκάφος σε ταξιδιωτικούς πράκτορες ή ταξιδιωτικούς consolidators. Μετά από το στάδιο αυτό, θα ξεκινήσει μια δεύτερη φάση περικοπής του κόστους, που θα επικεντρώνεται στην εξωτερική ανάθεση και στην εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών του κλάδου.
36. Μολονότι το υφιστάμενο σχέδιο δράσης ("Action Plan") και το πρόγραμμα "εμπορικής ανάκαμψης" ("Commercial Turnaround"), που δρομολογήθηκαν στα τέλη 2004/αρχές 2005, επέλευσαν σε ένα ορισμένο βαθμό τα χρηματοοικονομικά προβλήματα της αεροπορικής εταιρείας, οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι τα μέτρα αυτά αναμένεται να βελτιώσουν τα αποτελέσματα μόνο κατά 10,4 εκατ. CYP το 2005. Ωστόσο, η CY πρέπει ακόμα να καλύψει ένα κενό περίπου 20 εκατ. CYP, εξαιρουμένων ορισμένων έκτακτων κονδυλίων όπως είναι τα έξοδα για το πλεονάζον προσωπικό, ύψους 3 εκατ. CYP^(*). Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει δυνατότητες λειτουργικών βελτιώσεων τόσο στην πλευρά του κόστους όσο και στην πλευρά των εσόδων. Η αναμενόμενη βελτίωση των αποτελεσμάτων από τις πρωτοβουλίες αυτές θα ανέλθει σε 19,6 εκατ. CYP το 2006, αναλυόμενη σε 15,4 εκατ. CYP μείωση κόστους και 4,2 εκατ. CYP αύξηση των εσόδων. Κατά το 2007, θα υπάρξει περαιτέρω βελτίωση από την εφαρμογή του σχεδίου αυτού, της τάξης των 2,5 εκατ. CYP.

	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

(*) Το ποσό αυτό περιλαμβάνει τις δαπάνες για την απομάκρυνση του πλεονάζοντος προσωπικού συν πρόβλεψη επιπλέον 2,5 εκατ. CYP.

37. Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, ο όμιλος θα εμφανίσει αρνητική καθαρή θέση – 8,3 εκατ. CYP στο τέλος 2005, λόγω των συσσωρευμένων ζημιών του. Η κατάσταση αυτή θα επιδεινωθεί, παρά τη θετική επίπτωση που θα έχει για τους λογαριασμούς της εταιρείας η πώληση της Eurocyprria το 2006, λόγω των αποζημιώσεων για τη μείωση του προσωπικού οι οποίες θα πρέπει να καταβληθούν κατά τη χρονική αυτή περίοδο. Αναμένεται ότι από το 2007 η καθαρή αξία του ομίλου θα βελτιώνεται συνεχώς καθώς θα βελτιώνονται τα αποτελέσματα των εταιρειών του ομίλου. Επιπλέον, η αύξηση κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP το 2007 αναμένεται να βελτιώσει την καθαρή θέση, καθιστώντας την θετική από το 2008.

38. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως κοινοποιήθηκε, βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές:

- Η κίνηση στην κυπριακή αγορά 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 2,4 % κατά μέσον όρο ετησίως για την περίοδο 2005-2010.
- Ως εκ τούτου, το μερίδιο αγοράς της Cyprus Airways εκτιμήθηκε ότι θα υποχωρήσει από 24,6 % το 2005 σε 23,2 % το 2010.
- Τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 1,1 εκατ. CYP το 2006 και κατά 1,2 εκατ. CYP ετησίως από το 2007 έως το 2010, σύμφωνα με τις βελτιώσεις του προγράμματος εμπορικής ανάκαμψης (commercial turnaround).
- Ο στόλος της Cyprus Airways δεν αλλάζει κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου (μέχρι το 2010) και παραμένει όπως ήταν το 2005, δηλαδή δύο αεροσκάφη A330, επτά αεροσκάφη A320 (ένα μισθωμένο στην ECA) και δύο αεροσκάφη A319.
- Το πηχτικό δίκτυο της εταιρείας παραμένει αμετάβλητο καθόλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτουν οι προβλέψεις, χωρίς την προσθήκη νέων γραμμών. Η εξυπηρέτηση της επιπλέον ζήτησης επιτυγχάνεται μέσω του προγραμματισμού επιπρόσθετων πτήσεων, οι οποίες υποτίθεται ότι δεν αποκλίνουν σημαντικά από τον τρόπο λειτουργίας του έτους βάσης (2005).
- Οι δαπάνες προσωπικού αναμένεται να αυξηθούν κατά 3 % ετησίως μεταξύ 2006-2008 και κατά 5 % ετησίως το 2009 και 2010.
- Το κόστος των καυσίμων στις προβλέψεις βασίστηκε στην ακόλουθη εκτιμώμενη μέση τιμή για την βορειοδυτική Ευρώπη: περίπου 516 USD/τόνο για το 2005, 679 USD/τόνο για το 2006, 662 USD/τόνο για το 2007, 647 USD/τόνο για το 2008, και 636 USD/τόνο για το 2009 και 2010.
- Οι συναλλαγματικές ισοτιμίες που χρησιμοποιήθηκαν στις προβλέψεις είναι 1 CYP= 1,72 ευρώ, 2,15 USD και 1,20 GBP

Μακροπρόθεσμο δάνειο 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ)

39. Μόλις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δώσει την έγκρισή της, θα ληφθεί μακροπρόθεσμο δάνειο από εμπορική τράπεζα, ύψους 55 εκατ. CYP (95,8 εκατ. ευρώ), με την εγγύηση του κυπριακού κράτους. Το νέο δάνειο θα είναι δεκαετούς διάρκειας. Η αποπληρωμή του θα γίνεται σε εξαμηνιαίες δόσεις, η πρώτη από τις οποίες θα οφείλεται έξι μήνες μετά

τη λήψη του δανείου. Το δάνειο αυτό θα προσφέρει στην CY την απαραίτητη ρευστότητα για την αναδιάρθρωση.

40. Το επιτόκιο του δανείου αυτού ορίστηκε από τις κυπριακές αρχές στο επιτόκιο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (επί του παρόντος 4,08 %). Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, δεδομένου ότι το επιτόκιο της αγοράς είναι χαμηλότερο από το επιτόκιο αναφοράς, η διαφορά θα καταβληθεί από την CY στο κράτος ως αμοιβή για την εγγύηση που θα παράσχει.

41. Ειδικότερα, το δάνειο αναδιάρθρωσης (και τα έσοδα από την πώληση της Eurocyprria) προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί 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 την CY
2006-2008	13,5	Προβλεπόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες
2006-2010	10	Ελλείμματα ταμειακών ροών
Σύνολο	71,1	

42. Η χρηματοδότηση θα χρησιμοποιηθεί στην πρώτη φάση για την αποπληρωμή του βραχυπρόθεσμου δανείου ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) που συνάφθηκε μετά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης, τον Μάιο 2005. Στη συνέχεια, το υπόλοιπο θα χρησιμοποιηθεί για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας, για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων μείωσης του προσωπικού, ύψους 10,6 εκατ. CYP, που αναμένεται να καταβληθούν το 2006, και για άλλες δαπάνες αναδιάρθρωσης, ύψους 2 εκατ. CYP, που αναμένεται να καταβληθούν το 2006 και 2007. Μολονότι δεν έχει γίνει ακόμη καμία πρόβλεψη για το ενδεχόμενο αυτό στο τρέχον σχέδιο χρηματοδότησης, κατά το προσεχές μέλλον ίσως χρειαστούν περαιτέρω μειώσεις προσωπικού λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων ή της περαιτέρω αναδιοργάνωσης.

43. Η χρηματοδότηση θα χρησιμοποιηθεί επίσης για να καλύψει τις απαιτήσεις κεφαλαίου κίνησης της εταιρείας. Κατά το παρελθόν, η εταιρεία συνήθιζε να επωφελείται από 35 εκατ. CYP βραχυπρόθεσμων διευκολύνσεων που χρησιμοποιούσε για την κάλυψη των αναγκών της σε κεφάλαιο κίνησης λόγω των ανισορροπιών που παρατηρούνταν στις ταμειακές ροές της εξαιτίας της εποχικότητας και του γεγονότος ότι οι εισπράξεις και οι πληρωμές πραγματοποιούνται σε διαφορετικά νομίσματα. Οι κυπριακές αρχές εκτιμούν ότι η ελάχιστη απαίτηση κεφαλαίων κίνησης ανέρχεται σε περίπου 5 εκατ. CYP, προκειμένου να μπορέσει η εταιρεία να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, όπως αυτές προκύπτουν σε διαφορετικά νομίσματα κατά τη διάρκεια οιοδήποτε μηνός, χωρίς να διατρέχει τον κίνδυνο να αντιμετωπίσει καταστάσεις όπου οι εισπράξεις έρχονται σε επόμενη φάση.

44. Το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί για να καλύψει μελλοντικές απαιτήσεις δαπανών κεφαλαίου μέχρις ότου η εταιρεία να μπορεί να αποκτήσει ικανή ρευστότητα προκειμένου να καταβάλλει η ίδια τις δαπάνες αυτές. Οι δαπάνες κεφαλαίου εκτιμήθηκαν σε 3 εκατ. CYP το 2006 και το 2007, και σε 2,5 εκατ. CYP από το 2008 έως το 2010, δηλαδή συνολικά 13,5 εκατ. CYP. Οι εν λόγω προβλεπόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες συνδέονται κυρίως με δαπάνες έργων ΤΠ που θεωρούνται αναγκαία για την περαιτέρω αυτοματοποίηση της αεροπορικής εταιρείας και την ενίσχυση της ικανότητάς της να λειτουργεί με λιγότερο προσωπικό.
45. Το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί επίσης για την κάλυψη συσσωρευμένων ελλειμμάτων ταμειακών ροών της αεροπορικής εταιρείας που προκύπτουν από την εποχικότητα η οποία χαρακτηρίζει την ικανότητα κερδοφορίας της· αυτά είναι δυνατόν να ανέλθουν μέχρι 10 εκατ. ευρώ έως τον Ιούλιο 2006, δεδομένου ότι η ταμειακή θέση της αεροπορικής εταιρείας κατά τους χειμερινούς μήνες βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο της. Ενώ τα κέρδη της αεροπορικής εταιρείας υπόκεινται σε έντονη εποχικότητα, οι δαπάνες της κατανομούνται εξίσου καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, προκαλώντας αύξηση στις ανισορροπίες ταμειακών ροών.

Πώληση της Eurocyprgia

46. Η κυπριακή κυβέρνηση και το διοικητικό συμβούλιο της CY συμφώνησαν να πωληθεί η Eurocyprgia στο δημόσιο έναντι αντιτίμου το οποίο πρόκειται να καθοριστεί οριστικά προσεχώς, που έχει όμως αρχικά εκτιμηθεί σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Στο πλαίσιο αυτό, ανατέθηκε στην Price-waterhouse Coopers η διενέργεια ανεξάρτητης αποτίμησης, σύμφωνα με την οποία η αξία της Eurocyprgia εκτιμήθηκε σε περίπου 15 εκατ. CYP. Έχουν ξεκινήσει διαπραγματεύσεις μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου της Cyprus Airways και της κυβέρνησης, προκειμένου να συμφωνηθεί η οριστική τιμή πώλησης. Επειδή οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί, τόσο οι κυπριακές αρχές όσο και η Επιτροπή υιοθέτησαν την υπόθεση εργασίας ότι, με βάση την αποτίμηση που έχει ήδη διενεργηθεί, η Eurocyprgia θα αγοραστεί από το Δημόσιο κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2006 έναντι 15 εκατ. CYP της μετρητοίς.
47. Η πώληση αυτή θα έχει ως συνέπεια το διαχωρισμό της Eurocyprgia από τον όμιλο της Cyprus Airways και τη λειτουργία της ως εντελώς χωριστής οντότητας. Σημαίνει επίσης ότι τα έσοδα από την πώληση (το ποσό που θα καταβληθεί από το κράτος στην Cyprus Airways) μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την Cyprus Airways για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσής της.

Περικοπές κόστους

48. Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης που έχει ήδη αναληφθεί, 111 περίπου μέλη από το μόνιμο προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας έχουν ήδη αποχωρήσει ως πλεονάζον προσωπικό, ενώ 44 επιπλέον μέλη του προσωπικού που έχουν φθάσει σε ηλικία συνταξιοδότησης δεν θα αντικατασταθούν, και απολύθηκαν 564 εποχικοί απασχολούμενοι. Τα μέτρα αυτά, παράλληλα με άλλα μέτρα όπως η μείωση στις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης της εταιρείας, το κλείσιμο της τεχνικής μονάδας του αεροδρομίου της Πάφου και οι περικοπές μισθών για τη διοίκηση, μεταξύ άλλων, οδήγησαν στην εξοικονόμηση άνω των 10 εκατ. CYP.

49. Στους 24 μήνες του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι προσπάθειες θα εστιαστούν κυρίως στην περικοπή δαπανών και στην επιλεκτική ενίσχυση των εσόδων. Η κυβέρνηση και η διοίκηση εκτίμησαν ότι οι συνολικές δαπάνες πρέπει να μειωθούν κατά 13 %. Αυτό θα επιτευχθεί με τη μείωση του προσωπικού κατά 20 % περίπου και παράλληλα με τη μείωση των επιπέδων των μισθών για τα μέλη εκείνα του προσωπικού που θα παραμείνουν στην εταιρεία κατά 15 %, κατά μέσον όρο. Αυτό σημαίνει ότι από το συνολικό προσωπικό των 1 840 εργαζομένων την 1η Σεπτεμβρίου 2005, 385 εργαζόμενοι θα αποχωρήσουν ως υπεράριθμοι βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης· τα μέτρα αυτά θα επιφέρουν ετήσια εξοικονόμηση 6,85 εκατ. CYP. Περαιτέρω εξοικονόμηση 4,6 εκατ. CYP περίπου θα προέλθει από περικοπές δαπανών προσωπικού μέσω σειράς άλλων υπό εξέλιξη μέτρων.

Στρατηγικές παραγωγής εσόδων

50. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη ξεκινήσει ένα πρόγραμμα εμπορικής ανάκαμψης, το οποίο περιλαμβάνει σειρά στρατηγικών για τη δημιουργία εσόδων. Οι στρατηγικές αυτές περιλαμβάνουν βελτίωση των πωλήσεων και της διανομής, την επιβολή πολιτικών και επιβαρύνσεων για τις υπέρβαρες αποσκευές, νέα τέλη παράδοσης και πρόσθετες επιβαρύνσεις για τα εμπορεύματα, βελτιώσεις στην τιμολόγηση και τη διαχείριση των εσόδων και βελτιωμένο τακτικό προγραμματισμό. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν ήδη αποδώσει 1,9 εκατ. CYP το 2005 και θα αυξηθούν περαιτέρω κατά 4,2 εκατ. CYP το 2006.

Μεταβίβαση του τμήματος τροφοδοσίας (catering)

51. Οι κυπριακές αρχές ανέφεραν επίσης ότι η διοίκηση της αεροπορικής εταιρείας εξετάζει τις δυνατότητες εξωτερικής ανάθεσης της τροφοδοσίας της αεροπορικής εταιρείας. Η μονάδα αυτή αναμένεται ότι θα μεταβιβαστεί (εξ ολοκλήρου ή εν μέρει) σε άλλη εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στην τροφοδοσία αεροπορικών εταιρειών στην Κύπρο. Στην παρούσα φάση, δεν είναι δυνατόν να διευκρινιστεί σε ποια βάση θα λάβει χώρα η μεταβίβαση αυτή, με ποιους όρους και έναντι ποίου αντιτίμου, εάν υπάρξει.

Αύξηση του κεφαλαίου

52. Ένα άλλο σημείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που αναμένεται να υλοποιηθεί 18 μήνες μετά την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου, είναι η αύξηση του κεφαλαίου κατά 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ). Η αύξηση αυτή προβλέπεται να λάβει χώρα μέσω έκδοσης δικαιωμάτων και αναμένεται να συμμετάσχουν σε αυτήν όλοι οι μέτοχοι (το κράτος καθώς και οι μικρότεροι, ιδίως μεμονωμένοι, μέτοχοι). Οι κυπριακές αρχές διευκρινίζουν ότι ο λόγος για τον οποίο η αύξηση αυτή θα πραγματοποιηθεί 18 μήνες μετά την έναρξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι για να έχουν καταστεί μέχρι τότε εμφανή τα αποτελέσματα του σχεδίου αναδιάρθρωσης και συνεπώς οι ιδιώτες μέτοχοι να δείξουν μεγαλύτερη προθυμία συμμετοχής στην έκδοση δικαιωμάτων.
53. Επιδιώκεται να συμβάλλουν οι μέτοχοι κατά αναλογία προς την τρέχουσα μετοχική διάθροιση της εταιρείας, με το κυπριακό δημόσιο να προσφέρει μέχρι 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ) (70 %), ενώ η συμβολή των ιδιωτών μετόχων στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου θα κινείται στα 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ) (30 %).

54. Η προτεινόμενη αύξηση κεφαλαίου θα πραγματοποιηθεί μέσω έκδοσης δικαιωμάτων, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό στους μετόχους τη δυνατότητα να αποκτήσουν περαιτέρω μετοχές στην εταιρεία, κατ'αναλογία με τα αντίστοιχα επίπεδα συμμετοχής τους. Εάν για οποιοδήποτε λόγο ορισμένοι ιδιώτες μέτοχοι δεν επιθυμούν να κάνουν χρήση των δικαιωμάτων τους, αυτά θα προσφερθούν στους υπόλοιπους ιδιώτες μετόχους πέραν των μετοχών που δικαιούνται. Σημειώνεται ότι οι βασικότεροι ιδιώτες μέτοχοι έχουν εκφράσει την προθυμία τους να συμμετάσχουν στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση που ορισμένοι από τους ιδιώτες μετόχους δεν λάβουν μέρος στην αύξηση του κεφαλαίου, τότε το μερίδιό τους θα προσφερθεί στους υπόλοιπους ιδιώτες μετόχους, και με τον τρόπο αυτό η μόνη αλλαγή θα αφορά στο επίπεδο κατανομής της συμμετοχής μεταξύ ιδιωτών μετόχων, ενώ τα συνολικά ποσοστά μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα θα παραμείνουν ως έχουν.
- Αξιολόγηση του μέτρου**
- Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ**
55. Δυνάμει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.
56. 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.
57. **Εγγύηση δανείου.** Στο πλαίσιο αυτό, η απόφαση των κυπριακών αρχών να προβούν σε αναδιάρθρωση της Cyprus Airways, παρέχοντας στην εν λόγω εταιρεία εγγύηση για τη λήψη εμπορικού δανείου ποσού 55 εκατ. CYP (96 εκατ. ευρώ), πρέπει στην παρούσα φάση να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση. Η εγγύηση συνίσταται σε κρατικούς πόρους, διότι χορηγείται άμεσα από το κράτος. Επιπλέον, η εν λόγω οικονομική πράξη δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε συνθήκες οικονομίας αγοράς, εφόσον, με δεδομένη την τρέχουσα δυσχερή οικονομική κατάσταση της εταιρείας, κανένας δανειστής δεν θα χορηγούσε τέτοιου είδους δάνειο στη Cyprus Airways χωρίς κρατική εγγύηση.
58. **Η πώληση της Eurocyprgia.** Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει εάν τα έσοδα από την πώληση της Eurocyprgia στο κράτος εκ μέρους του ομίλου Cyprus Airways είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι αποτελούν κρατική ενίσχυση. Τα εν λόγω έσοδα πώλησης αναμένεται να ανέλθουν σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Η Επιτροπή πρέπει άρα να εξετάσει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα πωληθεί η Eurocyprgia, τους όρους που θα εφαρμοστούν στη συναλλαγή, το αντίτιμο που θα καταβληθεί και πώς υπολογίζεται η τιμή πώλησης.
59. Μια τέτοιου είδους πώληση στο ίδιο το Δημόσιο από μια οντότητα η οποία βρίσκεται υπό κρατικό έλεγχο μπορεί να οδηγήσει σε εξέταση του ενδεχόμενου ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης εάν η τιμή που θα καταβληθεί είναι υπερβολικά υψηλή, γεγονός το οποίο μπορεί να σημαίνει ότι χορηγείται κρατική ενίσχυση στον μέτοχο που πωλεί την εταιρεία.
60. Οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών που δημοσιεύθηκαν το 1994 (*) αναφέρουν ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να πωλούν τις συμμετοχές τους σε δημόσιες εταιρείες· αυτό βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Το άρθρο 43 παράγραφος 1 των κατευθυντήριων γραμμών του 1994 προβλέπει ότι η ενίσχυση αποκλείεται εφόσον η πώληση γίνεται μέσω μιας άνευ όρων πρόσκλησης υποβολής προσφορών, στην οποία όλοι οι δυνητικοί υποψήφιοι αντιμετωπίζονται ισότιμα και η επιχείρηση πωλείται στον πλειοδότη, δηλαδή εάν η επιχείρηση πωλείται σε αγοραία τιμή.
61. Στην περίπτωση κατά την οποία πώληση δεν πραγματοποιείται με τον τρόπο αυτό αλλά με περιοριστικούς όρους ή με τη μορφή άμεσης εμπορικής πώλησης (όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση), τότε η παράγραφος 2 του άρθρου 43 των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπει ότι "Οι εταιρείες οι οποίες πωλούνται σύμφωνα με τους όρους ... (άμεση πώληση/πρόσκληση υποβολής προσφορών με περιοριστικούς όρους) ... πρέπει να αξιολογούνται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ο οποίος πρέπει να υποδεικνύει, υπό κανονικές συνθήκες, μια αξία για μία επιχείρηση σε διαρκή λειτουργία όσον αφορά την εταιρεία, και, εφόσον η Επιτροπή κρίνει απαραίτητο, μια αξία ρευστοποίησης. Μία έκθεση, η οποία να ορίζει την αξία, ή τις αξίες πώλησης και το προϊόν της πώλησης, πρέπει να παρασχεθεί στην Επιτροπή ώστε να μπορέσει να προσδιορίσει το πραγματικό ποσό της ενίσχυσης". Οι αρχές αυτές πρέπει επίσης να εφαρμόζονται όταν το Δημόσιο είναι επίσης ο αγοραστής.
62. Μολονότι οι κυπριακές αρχές ανέφεραν ότι έχει διενεργηθεί ανεξάρτητη αποτίμηση της Eurocyprgia από αξιόπιστη εταιρεία συμβούλων (PricewaterhouseCoopers), η Επιτροπή δεν έχει λάβει γνώση της αποτίμησης αυτής και δεν μπορεί να σχολιάσει την ακριβεία της και τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν.
63. Όπως προαναφέρθηκε, η Eurocyprgia εμφάνισε οριακά θετικά αποτελέσματα κατά τα τελευταία χρόνια, με συσσωρευμένα κέρδη 0,8 εκατ. CYP (1,4 εκατ. ευρώ) τα τελευταία πέντε χρόνια και το 2004 εμφάνισε κέρδος προ φόρων 1,9 εκατ. CYP (3,3 εκατ. ευρώ) επί εσόδων από επιβατική κίνηση της τάξεως των 40,3 εκατ. CYP (70 εκατ. ευρώ). Μια αποτίμηση της τάξεως των 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ) αντιστοιχεί σε αξία σχεδόν οκταπλάσια των κερδών του 2004. Η Επιτροπή θα ήθελε να μάθει πώς προήλθε το αποτέλεσμα αυτό. Η Επιτροπή ζητεί να λάβει αντίγραφο της έκθεσης και επεξήγηση της μεθόδου που χρησιμοποιήθηκε για την εν λόγω αποτίμηση.
64. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί στην παρούσα φάση να αποκλείσει το ενδεχόμενο η εν λόγω τιμή πώλησης να περιλαμβάνει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(*) Εφαρμογή των άρθρων 93 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5).

65. **Αύξηση του κεφαλαίου.** Μια περαιτέρω πτυχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι ότι 18 μήνες μετά την έναρξη της αναδιάρθρωσης το κεφάλαιο της εταιρείας θα αυξηθεί κατά περίπου 14 εκατ. CYP. Η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου αναμένεται να αναληφθεί από τους μετόχους κατ'αναλογία της συμμετοχής τους και το κράτος να συμβάλει με ποσό 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ ή 70 %) στην εν λόγω αύξηση, ενώ η συμβολή των ιδιωτών μετόχων στην αύξηση του κεφαλαίου θα ανέλθει σε περίπου 4,2 εκατ. CYP (7,3 εκατ. ευρώ ή 30 %).
66. Μολονότι το ποσό των 9,8 εκατ. CYP αποτελεί με βεβαιότητα μεταφορά κρατικών πόρων, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποφανθεί οριστικά στην παρούσα φάση ότι αποτελεί κρατική ενίσχυση. Υπάρχει πιθανότητα η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου να ισοδυναμεί με επένδυση την οποία οποιοσδήποτε (ιδιώτης) επενδυτής σε οικονομία αγοράς θα πραγματοποιούσε σε εταιρεία που κατέχει και, εάν αυτό συμβαίνει, τότε το ποσό αυτό δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν μπορεί να προβεί σε οριστική αξιολόγηση ως προς τη φύση της εν λόγω αύξησης του κεφαλαίου και δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να περιέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.
67. Κατά συνέπεια, εφόσον τα μέτρα που αναφέρονται ανωτέρω επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, δεδομένου ότι αφορούν επιχείρηση η οποία ασκεί δραστηριότητα μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών και καλύπτει την κοινή αγορά, και καθώς είναι δυνατόν να στρεβλώσουν ή να απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό εντός της αγοράς αυτής επειδή αφορούν μία μόνο εταιρεία η οποία βρίσκεται σε συνθήκες ανταγωνισμού με άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, ειδικότερα από την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών ("τρίτη δέσμη") την 1η Ιανουαρίου 1993, μπορεί να θεωρηθούν ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.
68. Επιπλέον, σε σχέση με την εγγύηση δανείου ύψους 55 εκατ. CYP, η εκτίμηση αυτή δεν αμφισβητείται από τις κυπριακές αρχές, οι οποίες στην κοινοποίηση επεδίωξαν να εκπληρώσουν τους όρους που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α.
- Νομική βάση της αξιολόγησης**
69. Είναι επομένως απαραίτητο να εξεταστεί το εν λόγω μέτρο υπό το πρίσμα του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3 της συνθήκης ΕΚ, που προβλέπει εξαιρέσεις από τον γενικό κανόνα του ασυμβίβαστου που ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1.
70. Οι εξαιρέσεις στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ δεν ισχύουν εν προκειμένω επειδή η ενίσχυση δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα και 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.
71. Άλλες εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων καθορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3.
72. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, στοιχεία α), β) και δ), δεν ισχύουν στην παρούσα περίπτωση, διότι η ενίσχυση δεν προωθεί την οικονομική ανάπτυξη περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες υπάρχει μεγάλη ανεργία, δεν προωθεί την εκτέλεση ενός σημαντικού έργου κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δεν αποκαθιστά κάποια σοβαρή διαταραχή στην οικονομία κράτους μέλους ούτε προωθεί τον πολιτισμό και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.
73. Επομένως, μπορεί να ισχύσει μόνο η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3, στοιχείο γ). 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 κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
74. Από την άποψη αυτή, το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο προκειμένου να αποφασιστεί ο συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης είναι οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α του 2004, καθώς και οι προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής του 1994 για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- Συμβιβάσιμος χαρακτήρας των προτεινόμενων μέτρων με την κοινή αγορά**
75. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να αξιολογήσει κατά πόσο το σχέδιο αναδιάρθρωσης συνάδει με τις διατάξεις των εφαρμοστέων κατευθυντήριων γραμμών, η βασική αρχή των οποίων (παράγραφος 31 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) είναι να "επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να αποδειχθεί ότι η έγκριση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν είναι αντίθετη με το κοινοτικό συμφέρον. Αυτό ισχύει μόνο εφόσον πληρούνται αυστηρές προϋποθέσεις και εφόσον είναι βέβαιο ότι οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού θα αντισταθμιστούν από τα οφέλη που θα προκύψουν από την επιβίωση της επιχείρησης ... και εφόσον, κατ'αρχήν, προβλέπονται επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα υπέρ των ανταγωνιστών".
76. Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές θέτουν ορισμένες προϋποθέσεις βάσει των οποίων μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να εξετάσει το σχέδιο και να ελέγξει κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές.
- Επιλεξιμότητα της επιχείρησης**
77. Αρχικά, πρόκειται για προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών; Η παράγραφος 9 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρει ότι δεν υπάρχει κοινωνικός ορισμός της προβληματικής επιχείρησης και προσθέτει ότι "η Επιτροπή θεωρεί ότι μια επιχείρηση είναι προβληματική εφόσον δεν είναι ικανή, με δικούς τους οικονομικούς πόρους ή με τους πόρους που είναι ικανή να εξασφαλίσει από τους ιδιοκτήτες/μετόχους της και τους πιστωτές της, να ανακόψει τη ζημιόγνοο πορεία της, η οποία, χωρίς εξωτερική παρέμβαση από το κράτος, θα την οδηγούσε προς μία σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα".

78. Στη συνέχεια, οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι “μία επιχείρηση θεωρείται κατ’αρχήν και ανεξαρτήτως μεγέθους προβληματική, κατά την έννοια των παρουσών κατευθυντήριων γραμμών, στις ακόλουθες περιπτώσεις: α) εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών”.
79. Στην παράγραφο 11 αναφέρεται επίσης ότι “Ακόμα και στην περίπτωση που δεν συντρέχει καμία από τις περιστάσεις (που αναφέρονται προηγουμένως), μία 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 χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της καθαρής αξίας του ενεργητικού”.
80. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημειώνει ότι η Cyprus Airways 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 % μετοχικού της κεφαλαίου κατά τους προηγούμενους 12 μήνες.
81. Η Επιτροπή σημειώνει 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, η εταιρεία είναι εξαιρετικά απίθανο να μπορούσε να εξασφαλίσει οποιαδήποτε πηγή χρηματοδότησης σε εμπορική βάση.
82. Στην απόφαση της από 3 Μαΐου 2005 για την “Cyprus Airways (ενίσχυση διάσωσης)”, η Επιτροπή αποφάνθηκε κατά συνέπεια ότι η Cyprus Airways είναι όντως προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Τα αποτελέσματα του ομίλου για το 2005 εμφανίζουν επιπλέον καθαρή ζημία – 22,8 εκατ. CYP (– 39,7 εκατ. ευρώ), με αποτέλεσμα η καθαρά θέση να εμφανίζει αρνητική αξία – 8,3 εκατ. CYP (– 14,5 εκατ. ευρώ). Ως εκ τούτου, η Cyprus Airways εξακολουθεί να αποτελεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών.
- Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας
83. Ο δεύτερος όρος (όπως προβλέπεται στην παράγραφο 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) που πρέπει να πληρούται είναι ότι το “σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατό 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. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει, επομένως, να συνδέεται με ένα βιώσιμο σχέδιο αναδιάρθρωσης, για το οποίο αναλαμβάνει σχετική δέσμευση το κράτος μέλος. 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 μόνο εφόσον οι υποθέσεις που διατυπώνονται για την αγορά τυγχάνουν γενικής αποδοχής. Η αναδιάρθρωση πρέπει να συνεπάγεται την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων που, ακόμα και μετά την αναδιάρθρωση, θα παρέμεναν ζημιογόνες για διαρθρωτικούς λόγους.”
84. Οι κατευθυντήριες γραμμές (παράγραφος 37) αναφέρουν περαιτέρω ότι “το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μια μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει την 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 αναδιάρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.”
85. Κατά την αξιολόγηση του κατά πόσον το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα επαναφέρει την επιχείρηση σε βιωσιμότητα, η Επιτροπή θα αναλύσει το σχέδιο στα συστατικά του μέρη προκειμένου να καθορίσει κατά πόσο το σχέδιο αυτό στο σύνολό του είτε τα επί μέρους στοιχεία του συμβιβάζονται με το πλαίσιο για την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ή κατά πόσο η Επιτροπή διαθέτει επαρκείς πληροφορίες επί του παρόντος προκειμένου να προβεί στην αξιολόγηση αυτή.
86. 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 τα 15 εκατ. CYP — 26 εκατ. ευρώ — του προϊόντος από την πώληση της Eurocyprria) για την αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης και την αναδιάρθρωση της εταιρείας κατά τα επόμενα χρόνια.
87. Στην παρούσα φάση της ανάλυσής της, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί εάν τα ενεχόμενα ποσά, οι ενέργειες για τις οποίες θα εκταμιευθούν και η διάρκεια του δανείου είναι ενδεδειγμένα για την αναδιάρθρωση του τύπου αυτού, προκειμένου η επιχείρηση να επανέλθει σε βιωσιμότητα, όπως αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές.
88. Εκτός από τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, προβλέπεται επίσης ότι η αεροπορική εταιρεία θα μειώσει τη βάση του κόστους της κατά περίπου 13 % στην αρχική φάση της αναδιάρθρωσης και θα λάβει άλλα μέτρα για την μεριστοποίηση των εσόδων της. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται να βελτιωθεί η ανταγωνιστική θέση της Cyprus Airways στην αγορά υπηρεσιών αναψυχής και τουρισμού. Στην παρούσα φάση εξέτασης του σχεδίου, δεν έχει αποδειχθεί ότι τα μέτρα αυτά θα είναι επαρκή προκειμένου να επιτρέψουν στην αεροπορική εταιρεία να ανταγωνιστεί σε μια ελευθερωμένη αγορά, και η Επιτροπή θα ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες για το θέμα αυτό από τις κυπριακές αρχές.

89. Μια άλλη πτυχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι η σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 14 εκατ. CYP που προβλέπεται να λάβει χώρα 18 μήνες μετά την ανάληψη του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή δεν είναι ακόμα σε θέση να αποφανθεί εάν η συμμετοχή του Δημοσίου στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου με ποσό 9,8 εκατ. CYP (17 εκατ. ευρώ ή 70 %) συνιστά κρατική εγγύηση ή ενέργεια σε συνθήκες οικονομίας αγοράς. Δεδομένου ότι η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου εξαρτάται εν μέρει από την ορθή εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επιθυμεί να γνωρίζει τις παραμέτρους και τις προϋποθέσεις που θα πρέπει να εξασφαλιστούν προκειμένου να λάβει χώρα η εν λόγω αύξηση κεφαλαίου.

90. Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές (οι σημαντικότερες από τις οποίες απαριθμήθηκαν στην ανωτέρω παράγραφο 35), πλην όμως η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αξιολογήσει την ακρίβεια των παραδοχών αυτών, κατά πόσον "τυγχάνουν γενικής αποδοχής" (παράγραφος 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) και θα ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες για το θέμα αυτό.

91. Ως εκ τούτου, στην παρούσα φάση, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες για το κατά πόσον το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως κοινοποιήθηκε, επαρκεί για να επιτρέψει στην επιχείρηση "να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις" (παράγραφος 37 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α) και ως εκ τούτου πληροί την απαίτηση να αποκαταστήσει την βιωσιμότητα της επιχείρησης το συντομότερο δυνατό.

Αντισταθμιστικά μέτρα

92. Η τρίτη προϋπόθεση είναι ότι "πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα" (παράγραφος 38). Σκοπός των μέτρων αυτών είναι "να διασφαλιστεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσον το δυνατό περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές κατά τρόπο ώστε τα θετικά αποτελέσματα να υπερικχύουν των αρνητικών" (παράγραφος 38). "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" (παράγραφος 39). "Τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι ανάλογα με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το μέγεθος και το σχετικό βάρος της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές της". "Ο βαθμός μείωσης πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά" (παράγραφος 40).

93. Οι κυπριακές αρχές υπογραμμίζουν ότι στο τέλος του 2004 η αεροπορική εταιρεία μείωσε το στόλο της κατά δύο αεροσκάφη (ένα από τα οποία μισθώθηκε στη συνέχεια πλήρως στην Eurocyprgia) και εγκατέλειψε ορισμένους από τους προορισμούς που εξυπηρετούσε προηγουμένως, όπως η Βαρσοβία, η Βουδαπέστη και το Κολόμβο.

94. Η Cyprus Airways διαθέτει άρα 10 αεροσκάφη (2 A319, 6 A320-200 και 2 A330-200) και εκμισθώνει πλήρως ένα περαιτέρω αεροσκάφος A320-200 στην Eurocyprgia. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως υποβλήθηκε, δεν προβλέπει

καμία μείωση στον αριθμό των αεροσκαφών κατά την περίοδο 2006-2010. Η αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί επί του παρόντος με τακτικές πτήσεις 26 προορισμούς στην Ευρώπη και στη Μέση Ανατολή, το εν λόγω δε δίκτυο γραμμών θα διατηρηθεί στη χειμερινή περίοδο 2005-2006 και μετά. Οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν, σε σχέση με τη μείωση των δρομολογίων, ότι τα σημερινά μη κερδοφόρα δρομολόγια (Ammman και Jeddah/Riyadh) θα μπορούσαν να αφαιρεθούν από το δίκτυό της και ότι αυτό θα σήμαινε εξοικονόμηση 964 ωρών πτήσης επί ενός έτους λειτουργίας των αεροσκαφών. Ωστόσο, υποστηρίζουν ότι, επειδή το μέσο αεροσκάφος στενής ατράκτου λειτουργεί 4 000 ώρες ετησίως, η εγκατάλειψη των δρομολογίων αυτών δεν θα δικαιολογούσε την αφαίρεση ενός αεροσκάφους από το στόλο. Επειδή δεν πρόκειται να υπάρξει περιστολή του κόστους λόγω μείωσης του στόλου, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι εξοικονόμηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο στο μεταβλητό κόστος των υπηρεσιών και σε ενδεχόμενα πάγια έξοδα που αφορούν τους υπό εξέταση σταθμούς.

95. Όσον αφορά την εγκατάλειψη άλλων γραμμών, με βάση τις χειρότερες επιδόσεις από πλευράς κυμαινόμενης συμβολής τους στα συνολικά αποτελέσματα του ομίλου, θα πρέπει να εγκαταλειφθούν πέντε προορισμοί στη Μέση Ανατολή/Κόλπος (Ammman, Jeddah/Riyadh, Bahrain/Dubai, Κάιρο και Δαμασκός) και ένας ευρωπαϊκός προορισμός (Βρυξέλλες) προτού επιτευχθεί το ισοδύναμο των 4 000 ωρών πτήσης. Κατά τη γνώμη των κυπριακών αρχών, με δεδομένη την εκτεταμένη υπό εξέλιξη αναδιάρθρωση, δεν υπάρχουν μεγάλα περιθώρια αφαίρεσης ενός επιπλέον αεροσκάφους. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η περαιτέρω μείωση του κόστους σε μια τέτοια περίπτωση θα εστιαστεί στο μεταβλητό κόστος λειτουργίας και στο κόστος του προσωπικού που είναι αναγκαίο για την πτητική λειτουργία του εν λόγω αεροσκάφους. Όσον αφορά τα έσοδα από την πώληση του αεροσκάφους, μεγάλο μέρος των εσόδων αυτών θα χρησιμοποιηθεί για τις αποζημιώσεις απόλυσης του πλεονάζοντος προσωπικού. Η περαιτέρω μείωση των δρομολογίων θα υπονομεύσει τις δυνατότητες της αεροπορικής εταιρείας να ανακάμψει (καθώς ακόμη και τα δρομολόγια με τις χειρότερες επιδόσεις συμβάλλουν στα έσοδα του δικτύου — τα εν λόγω 6 δρομολόγια συμβάλλουν με ποσό 2,4 εκατ. CYP) χωρίς να υπάρξουν ουσιαστικές "ευκαιρίες" για άλλους κοινοτικούς αερομεταφορείς (κατά τη γνώμη τους, θα δημιουργηθούν περισσότερες ευκαιρίες μάλλον για μη κοινοτικούς αερομεταφορείς).

96. Όσον αφορά την Hellas Jet, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι η εν λόγω εταιρεία πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση των αντισταθμιστικών μέτρων. Στην απόφασή της του Μαΐου 2005, η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης ύψους 30 εκατ. CYP (51 εκατ. ευρώ) με τη μορφή εγγύησης δανείου για την Cyprus Airways. Η απόφαση αυτή επέτρεψε την χρησιμοποίηση 6 εκατ. CYP (από το ποσό των 30 εκατ. CYP) για την κάλυψη υποχρεώσεων της Hellas Jet. Η Hellas Jet είχε εξαντλήσει την εποχή εκείνη τους κεφαλαιακούς και διαθέσιμους ταμειακούς πόρους της και εξαρτιόταν πλήρως από την Cyprus Airways για την οικονομική της στήριξη. Μολονότι όταν υποβλήθηκε η αίτηση για την ενίσχυση αναδιάρθρωσης το αιτούμενο ποσό των 6 εκατ. CYP για την Hellas Jet βασίστηκε σε επιχειρηματικό σχέδιο για την επιβίωσή της, μέχρι τον Μάιο 2005 κατέστη προφανές ότι η Hellas Jet δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσει τα αναμενόμενα αποτελέσματα και ότι η συνέχιση των προγραμματισμένων πτήσεων θα συνέβαλε μόνο στη σώρευση ζημιών για τον όμιλο.

97. Προκειμένου να διατηρηθεί κάποια αξία για την εταιρεία και σε μια προσπάθεια αναστροφής της πορείας της, η Hellas Jet ανέστειλε τις προγραμματισμένες πτήσεις της στις 8 Μαΐου 2005 και η Cyprus Airways, ως ιδιοκτήτρια της Hellas Jet, συνήψε εμπορική συμφωνία με την Trans World Aviation S.A, ελληνική εταιρεία μεστείας αεροσκαφών και ναυλωμένων πτήσεων, με βάση την οποία η τελευταία ανέλαβε την εμπορική εκμετάλλευση των τριών αεροσκαφών της Hellas Jet. Η συμφωνία περιελάμβανε δικαίωμα της Trans World Aviation για την αγορά του 51 % των μετοχών της Hellas Jet, εξαρτώμενο από δικαίωμα επανεξέτασης που έπρεπε να ασκηθεί από την Cyprus Airways πριν από τα τέλη Νοεμβρίου 2005. Η συμφωνία επέτρεπε στην Hellas Jet να συνεχίσει τη λειτουργία της εκμισθώνοντας πλήρως τα τρία αεροσκάφη της, μέσω της Trans World Aviation, σε τρίτους. Εν τω μεταξύ, το προσωπικό που δεν ήταν αναγκαίο για τις νέες δραστηριότητες της εταιρείας απολύθηκε σταδιακά. Η συμφωνία αυτή αποδείχθηκε αρκετά επιτυχής. Η Trans World Aviation, η οποία είχε εγγυηθεί ένα ελάχιστο επίπεδο χρησιμοποίησης των τριών αεροσκαφών, ξεπέρασε τις δεσμεύσεις της, με την εταιρεία να εμφανίζει, μετά τον Ιούνιο 2005, θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης.
98. Η Cyprus Airways, η οποία επί του παρόντος εγγυάται τις συμφωνίες μίσθωσης για τα τρία αεροσκάφη A320 της Hellas Jet, που λήγουν τον Απρίλιο και Μάιο 2006, αποφάσισε να μην ασκήσει το δικαίωμά της για την επέκταση των συμφωνιών εκμίσθωσης.
99. Επιπλέον, και στα πλαίσια της συμμόρφωσης με την απαίτηση για τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, η Cyprus Airways αποφάσισε στις αρχές Δεκεμβρίου να προβεί σε πώληση του 51 % των μετοχών της στην Hellas Jet προς την Trans World Aviation (με ισχύ από τον Μάιο 2006), ενώ παράλληλα διατήρησε το δικαίωμα πώλησης του εναπομένοντος 49 % των μετοχών της οιαδήποτε στιγμή μετά τον Μάιο 2006. Το αντίτιμο για το 51 % των μετοχών ανήλθε σε 1,5 εκατ. ευρώ, ποσό το οποίο διοχετεύθηκε στην Hellas Jet μέσω αύξησης του κεφαλαίου, ενώ περαιτέρω ποσό 0,5-1 εκατ. ευρώ θα ληφθεί ως αντίτιμο για την πώληση του εναπομένοντος 49 % των μετοχών.
100. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι η απόφαση να πωληθεί η Hellas Jet, και κατά συνέπεια να μην προβούν στην αντικατάσταση των τριών μισθωμένων αεροσκαφών της Hellas Jet, αποτελεί σημαντική μείωση της μεταφορικής ικανότητας, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α της Επιτροπής.
101. Οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν περαιτέρω ότι η πώληση της Eurocyprgia μειώνει επιπλέον το στόλο του ομίλου κατά 6 αεροσκάφη και με τον τρόπο αυτό, κατά την γνώμη τους, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πληροί επαρκώς τις απαιτήσεις των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών.
102. Επιπλέον, υπήρξαν ορισμένες ενδείξεις ότι το τμήμα τροφοδοσίας της Cyprus Airways είναι δυνατόν να διατεθεί σε κάποια άλλη εταιρεία που δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά, μολονότι οι όροι αυτής της πώλησης ή διάθεσης παραμένουν ασαφείς.
103. Ωστόσο, είναι γεγονός ότι η Cyprus Airways, η οποία είναι βασικά υπεύθυνη για το μεγαλύτερο μέρος των ζημιών του ομίλου, εξακολουθεί να διατηρεί το ίδιο μέγεθος στόλου και με το ίδιο δίκτυο γραμμών καθόλη τη διάρκεια της αναδιάρθρωσης.
104. Όσον αφορά τη Eurocyprgia και τη σχέση της με την Cyprus Airways (ειδικότερα όσον αφορά την πλήρη εκμίσθωση ενός αεροσκάφους), η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο η πώληση της Eurocyprgia στο Δημόσιο, που παραμένει ο μεγαλύτερος μέτοχος του ομίλου της Cyprus Airways, μπορεί πραγματικά να χαρακτηριστεί ως αντισταθμιστικό μέτρο.
105. Στην περίπτωση της Hellas Jet, οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (παράγραφος 40) προβλέπουν ότι "Η παύση και το κλείσιμο ζημιολογικών δραστηριοτήτων που απαιτούνται οπωσδήποτε για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας δεν θεωρούνται ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά για τους σκοπούς της αξιολόγησης των αντισταθμιστικών μέτρων". Ενώ η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Hellas Jet λειτουργούσε με κέρδος όταν τα αεροσκάφη της εκμισθώθηκαν πλήρως μέσω της Trans World Aviation, εξακολουθούν να υπάρχουν ερωτήματα ως προς το κατά πόσον, με την απομάκρυνση του στόλου της Hellas Jet από τον στόλο του ομίλου, η πράξη αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας.
106. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατυπώνει αμφιβολίες ως προς το κατά πόσο έχουν ληφθεί επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα από τις κυπριακές αρχές προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι στρεβλώσεις στην αγορά που θα προκληθούν από την αναδιάρθρωση και αναμένει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις τυχόν παρατηρήσεις τρίτων ενδιαφερομένων μερών στο θέμα αυτό.

Η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο

107. Η παράγραφος 43 των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπει 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. Η αξιολόγηση αυτή λαμβάνει υπόψη οποιαδήποτε προηγούμενως χορηγηθείσα ενίσχυση διάσωσης".
108. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το αρχικό ποσό χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης αποτελείται από δύο στοιχεία: ένα δάνειο 55 εκατ. CYP με την εγγύηση του κράτους και έσοδα πωλήσεων ύψους 15 εκατ. CYP από την πώληση της Eurocyprgia στο Δημόσιο. Οι κυπριακές αρχές έδωσαν στοιχεία σχετικά με τον τρόπο κατά τον οποίο θα διατεθούν τα ποσά αυτά, όπως περιγράφεται παραπάνω στην παράγραφο 41. Μεταξύ των αμεσότερων δαπανών περιλαμβάνονται εκείνες για τις πληρωμές αποζημιώσεων λόγω απόλυσης του πλεονάζοντος προσωπικού και τα συναφή έξοδα, που ανέρχονται σε 12 εκατ. CYP, καθώς και η αποπληρωμή της ενίσχυσης διάσωσης. Κατά την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, προβλέπεται η πραγματοποίηση δαπανών προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ελλείμματα ταμειακής ροής καθώς και οι απαιτήσεις σε κεφάλαιο κίνησης του ομίλου, επιπλέον δε έχει προγραμματιστεί ένα ορισμένο ποσό κεφαλαιουχικών δαπανών μέχρι το 2008.

109. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση σχετικά με το εάν το ποσό της ενίσχυσης που ενέχεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης έχει περιοριστεί στο ελάχιστο αναγκαίο, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι δεν έχει ακόμα αποφασίσει εάν το προϊόν της πώλησης της Eurocyprgia ή η σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Επίπεδο της ίδιας συμβολής

110. Σε σχέση με το επίπεδο της ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση, οι κατευθυντήριες γραμμές (παράγραφος 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. Η συμβολή αυτή αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής σε βιωσιμότητα. Η συμβολή αυτή πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη όπως ταμειακές εισροές, και να είναι όσο το δυνατόν υψηλότερη." Οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν στη συνέχεια ποια επίπεδα ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση μπορούν κανονικά να θεωρηθούν ως ενδειγμένα για μια εταιρεία του μεγέθους της Cyprus Airways, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 50 %.

111. Προκειμένου να αξιολογηθεί κατά πόσον πληρούνται η προϋπόθεση αυτή με βάση το κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θα χρειαστεί: αρχικά, να έχει σαφή εικόνα του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης· δεύτερον, να γνωρίζει πώς θα χρηματοδοτηθεί το κόστος αυτό και ποιοι από τους πόρους που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης είναι δυνατόν να θεωρηθούν ίδια συμβολή κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Λόγω απουσίας των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να προβεί στην αξιολόγηση αυτή και συνεπώς διατηρεί αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται ο όρος αυτός. Ειδικότερα, παρατηρεί ότι στο κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, ο όμιλος της Cyprus Airways σκοπεύει να δαπανήσει 7 εκατ. CYP από τους ιδίους πόρους του, ποσό που είναι πολύ χαμηλό σε σύγκριση με εκείνο των άλλων χρηματοοικονομικών πόρων που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση του σχεδίου (όπως το μακροπρόθεσμο δάνειο των 55 εκατ. CYP).

112. Οι κυπριακές αρχές απάντησαν στη διαπίστωση αυτή, εξηγώντας ότι η Cyprus Airways είναι μια αρκετά μικρή εταιρεία με περιορισμένες δυνατότητες άντλησης κεφαλαίων. Οι πωλήσεις των αεροσκαφών της θα καθιστούσαν ανέφικτες τις εργασίες της. Επιπλέον, ορισμένα από τα αεροσκάφη της εταιρείας βρίσκονται υπό καθεστώς λειτουργικής ή χρηματοδοτικής μίσθωσης, και κατά συνέπεια δεν είναι προς πώληση. Η αεροπορική εταιρεία εξέτασε επίσης τη δυνατότητα χρησιμοποίησης των αεροσκαφών ως εξασφάλιση για την άντληση νέου δανείου. Ωστόσο, οι απαντήσεις που λήφθηκαν από εμπορικές τράπεζες στο θέμα αυτό δείχνουν ότι λόγω της ηλικίας του στόλου των αεροσκαφών A320 (που είναι τα μόνα αεροσκάφη τα οποία ανήκουν στην εταιρεία και δεν αποτελούν ήδη αντικείμενο δανειακών συμφωνιών), τα εν λόγω αεροσκάφη δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως

ασφάλεια για τη λήψη δανείων. Η πώληση και επανεκμίσθωση θα ήταν ίσως δυνατή, αλλά λόγω της κακής χρηματοοικονομικής κατάστασης της αεροπορικής εταιρείας, μία τέτοια πράξη θα απαιτούσε κρατική εγγύηση, η οποία θα ματαίωνε το σκοπό του εγχειρήματος.

113. Οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι στο ποσό των 7 εκατ. CYP ιδίων πόρων πρέπει να προστεθούν τα έσοδα από την πώληση της Eurocyprgia στο Δημόσιο εκ μέρους του ομίλου της Cyprus Airways. Τα έσοδα αυτά αναμένεται να ανέλθουν σε 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ). Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή δεν είναι επί του παρόντος σε θέση να αποφανθεί κατά πόσον η πώληση αυτή πραγματοποιείται σε αγοραία τιμή, οπότε στην περίπτωση αυτή τα έσοδα των πωλήσεων δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση και θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ίδια συμβολή.

114. Επιπλέον, οι κυπριακές αρχές ισχυρίζονται ότι στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου ύψους 14 εκατ. CYP (24 εκατ. ευρώ) που προβλέπεται να λάβει χώρα 18 μήνες μετά την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, 4,2 εκατ. CYP από το ποσό αυτό θα προέλθουν από ιδιώτες μετόχους. Κατά τη γνώμη των κυπριακών αρχών, αυτό σημαίνει ότι 26,2 εκατ. CYP⁽¹⁰⁾ από το ποσό που απαιτείται για την αναδιάρθρωση της αεροπορικής εταιρείας θα προέλθουν από ίδια συμβολή. Στην παρούσα φάση, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί οριστικά εάν το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει πραγματική ίδια συμβολή — ιδιαίτερα εφόσον άνω των 15 εκατ. CYP (26 εκατ. ευρώ) προέρχονται από την πώληση της Eurocyprgia στο Δημόσιο.

115. Επιπλέον, ακόμα και εάν η Επιτροπή παραδεχόταν ενδεχομένως ότι 26,2 εκατ. CYP (45,6 εκατ. ευρώ) μπορούσαν να θεωρηθούν ως ίδια συμβολή, το ποσό αυτό θα εξακολουθούσε να αποτελεί λιγότερο από το 50 % του κόστους της αναδιάρθρωσης που πρέπει να ληφθεί υπόψη.

116. Επίσης, (όπως προαναφέρθηκε) η Επιτροπή δεν μπορεί στην παρούσα φάση να λάβει οριστική θέση για το εάν τα 9,8 εκατ. CYP της αύξησης κεφαλαίου τα οποία θα προέλθουν από κρατικούς πόρους μπορούν να θεωρηθούν ως ιδιωτική επένδυση την οποία ίσως πραγματοποιούσε ένας συνήθης κάτοχος αεροπορικής εταιρείας υπό συνθήκες οικονομίας αγοράς.

117. Η πιθανή πώληση ή διάθεση της μονάδας τροφοδοσίας της CY εξετάστηκε ως μέθοδος για τη μείωση του κόστους. Η πράξη αυτή έχει ίσως το πλεονέκτημα δυναμικής αύξησης του επιπέδου ίδιας συμμετοχής στην αναδιάρθρωση. Ωστόσο, λόγω απουσίας πληροφοριών για την πράξη αυτή, τους όρους υπό τους οποίους θα πραγματοποιηθεί και το αντίτιμο, εφόσον υπάρξει, που θα καταβληθεί, η Επιτροπή δεν μπορεί να λάβει θέση επί του θέματος.

118. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το εάν το επίπεδο της ίδιας συμβολής και των σχετικών πόρων μπορεί να θεωρηθεί ως συμβιβαστικό με το πλαίσιο που θέτουν οι κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α.

⁽¹⁰⁾ Το ποσό αυτό αποτελείται από 7 εκατ. CYP ίδιας συμβολής, 15 εκατ. CYP έσοδα από την πώληση της Eurocyprgia και 4,2 εκατ. CYP από ιδιώτες μετόχους.

IV. ΑΠΟΦΑΣΗ

Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, ζητεί από την Κυπριακή Δημοκρατία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της και να της παράσχει όλες τις πληροφορίες εκείνες που θα ήταν χρήσιμες για την αξιολόγηση του προτεινόμενου σχεδίου αναδιάρθρωσης, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της παρούσας επιστολής. Ζητεί από τις αρχές της χώρας σας να διαβιβάσουν άμεσα αντίγραφο της παρούσας επιστολής στον δυνητικό αποδέκτη της ενίσχυσης.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Κυπριακή Δημοκρατία ότι το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα, και εφιστά την προσοχή σας στο άρθρο 14 του

κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει την δυνατότητα ανάκτησης από το δικαιούχο κάθε παράνομης ενίσχυσης.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Κυπριακή Δημοκρατία ότι θα ενημερώσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με δημοσίευση της παρούσας επιστολής και περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει την συμφωνία για τον ΕΟΧ, με δημοσίευση σχετικής ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, καθώς και την εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ με αποστολή αντιγράφου της παρούσας επιστολής. Όλοι οι ανωτέρω ενδιαφερόμενοι θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της σχετικής δημοσίευσης.»

Comunicación de la Comisión en el marco de la aplicación de la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo

(2006/C 113/03)

(Texto pertinente a los fines delEEE)

(Publicación de títulos y referencias de normas armonizadas conforme a la directiva)

OEN ⁽¹⁾	Referencia y título de la norma (documento de referencia)	Referencia de la norma retirada y sustituida	Fecha límite para obtener presunción de conformidad respecto a la norma sustituida Nota 1
CEN	EN ISO 10087:2006 Pequeñas embarcaciones — Identificación de cascos — Sistema de codificación (ISO 10087:2006)	EN ISO 10087:1996	30.9.2006

⁽¹⁾ OEN: Organismo europeo de normalización:

— CEN: rue de Stassart 36, B-1050 Brussels, Tel. (32-2) 550 08 11; fax (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>)

— CENELEC: rue de Stassart 35, B-1050 Brussels, Tel. (32-2) 519 68 71; fax (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>)

— ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, Tel. (33) 492 94 42 00; fax (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>)

Nota 1 Generalmente la fecha límite para obtener presunción de conformidad será la fecha de la retirada («dow»), indicada por el organismo europeo de normalización, pero se llama la atención de los usuarios de estas normas sobre el hecho de que en ciertas ocasiones excepcionales pudiera ser otro el caso.

AVISO:

— Todas las informaciones sobre la disponibilidad de las normas pueden obtenerse o en los organismos europeos de normalización o en los organismos nacionales de normalización, podrán encontrar una lista que figura en anexo de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 98/34/CE ⁽¹⁾ modificada por la Directiva 98/48/CE ⁽²⁾.

— La publicación de las referencias en el *Diario Oficial de la Unión Europea* no implica que las normas estén disponibles en todos los idiomas comunitarios.

Para obtener más información consulte la dirección siguiente:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/>

⁽¹⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ DO L 217 de 5.8.1998, p. 18.

Notificación previa de una operación de concentración
(Caso nº COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak)
Caso susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado

(2006/C 113/04)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

1. Con fecha 5 de mayo de 2006 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾ la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que las empresas Mitsui & Co («Mitsui», EEUU) y Koninklijke Vopak N.V. («Vopak», Holanda) adquieren el control conjunto, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de VOPAK ITC («VOPAK ITC», EEUU) a través de contribución de activos en una empresa común de nueva creación.
2. **Ámbito de actividad de las empresas afectadas:**
 - Mitsui: comercio de materias primas, entre otras, productos energéticos, acero y hierro;
 - Vopak: operación de terminales para tanques para el almacenamiento de petróleo, productos petrolíferos, químicos, GLP y aceites vegetales; transporte de estos productos por vía fluvial y suministro de servicios relacionados;
 - Vopak ITC: provisión de instalaciones para almacenamiento y servicios relacionados en América del Norte para productos químicos y petroquímicos, GLP, productos petrolíferos así como gaseoducto y otros sistemas de distribución.
3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la transacción notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto. De conformidad con la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ⁽²⁾ se hace notar que este caso es susceptible de ser tratado por el procedimiento establecido en dicha Comunicación.
4. La Comisión insta a terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Las observaciones pueden ser enviadas a la Comisión por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, referencia nº COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de operaciones de concentración
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO C 56 de 5.3.2005, p. 32.

Notificación previa de una operación de concentración
(Asunto nº COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe)
Asunto que podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado

(2006/C 113/05)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. El 2 de mayo de 2006, la Comisión recibió la notificación, de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ⁽¹⁾, de un proyecto de concentración por el cual las empresas ABN Amro Capital France y ABN Amro Capital BO Funds BV, ambas pertenecientes al grupo ABN («ABN Amro», Países Bajos) adquieren el control conjunto, a tenor de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de NextiraOne Europe Holdings B.V. («Nextiraone Europe», Países Bajos) mediante la adquisición de acciones.
2. Las actividades comerciales de las empresas en cuestión son las siguientes:
 - ABN Amro: servicios financieros, capital de riesgo y gestión de activos;
 - Nextiraone Europe: soluciones de telecomunicaciones para clientes empresariales.
3. Tras un examen preliminar, la Comisión considera que la operación notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004. No obstante, se reserva su decisión definitiva al respecto. En virtud de la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ⁽²⁾, este asunto podría ser tramitado conforme al procedimiento simplificado establecido en dicha Comunicación.
4. La Comisión invita a los interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el proyecto de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en el plazo de diez días a partir de la fecha de la presente publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, con indicación del número de referencia COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe, a la siguiente dirección:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Registro de Concentraciones
J-70
B-1049 Bruselas

⁽¹⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ DO C 56 de 5.3.2005, p. 32.

No oposición a una concentración notificada
(Asunto nº COMP/M.4133 — Mellon/WestLB/JV)

(2006/C 113/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

El 30 de marzo de 2006, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada citada en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta Decisión se basa en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la Decisión solamente está disponible en inglés y se hará público una vez suprimidos los secretos comerciales que pueda contener. Estará disponible:

- en el sitio web de la DG Competencia del servidor Europa (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Este sitio web proporciona diversos métodos de búsqueda de las decisiones sobre concentraciones, en particular por nombre de la empresa, número de asunto, fecha de la decisión e índices sectoriales,
 - en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex por número de documento 32006M4133. CELEX es el sistema de acceso informático a la legislación comunitaria. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Informaciones)

COMISIÓN

I-Roma: Explotación de servicios aéreos regulares**Concurso convocado por Italia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo para la explotación de servicios aéreos regulares en la ruta Pantelleria-Trapani y viceversa**

(2006/C 113/07)

- 1. Introducción:** En virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intra-comunitarias, el Gobierno italiano (Ministerio de Infraestructuras y Transportes), conforme a las decisiones adoptadas en la Conferencia de servicios celebrada en la Región de Sicilia, ha decidido imponer obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de la siguiente ruta:

Pantelleria - Trapani y viceversa.

Las normas correspondientes a dichas obligaciones de servicio público se publicaron en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12.5.2006.

Con arreglo al procedimiento del artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento mencionado, el Gobierno italiano ha decidido que, si al cabo de treinta días desde la publicación de la presente convocatoria, ninguna compañía aérea ha iniciado o está por iniciar servicios aéreos regulares en la ruta indicada de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica alguna, limitará el acceso a esa ruta a una única compañía y concederá mediante concurso el derecho de prestar dichos servicios.

El derecho de explotar el servicio en la ruta indicada se adjudicará a través de concurso público a la oferta económicamente más ventajosa teniendo en cuenta la cuantía de la compensación establecida en el pliego de condiciones a que se refiere el punto 5 del presente concurso.
- 2. Objeto del concurso:** Ofrecer servicios aéreos regulares en la ruta mencionada, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12.5.2006, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2408/92.
- 3. Participación:** Podrán participar todas las compañías aéreas titulares de una licencia de explotación válida, expedida por un Estado miembro en virtud del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23.7.1992, que cumplan los requisitos técnicos previstos en las obligaciones de servicio público publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12.5.2006.
- 4. Procedimiento:** El presente concurso se ajusta a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letras d), e), f), h) e i), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo.
- 5. Pliego de condiciones:** El pliego de condiciones completo, que incluye las condiciones específicas aplicables al concurso, precisará la cantidad máxima que podrá concederse en concepto de compensación económica y que se tendrá en cuenta como base del concurso. Contiene asimismo cualquier otra información de utilidad y forma parte integrante del presente concurso a todos los efectos, pudiendo obtenerse gratuitamente de la siguiente dirección:

ENAC, Direzione Trasporto Aereo, Viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.
- 6. Contrato por el que se regula el servicio:** El servicio estará regulado por un contrato redactado conforme a un modelo que forma parte del pliego de condiciones.
- 7. Compensación económica:** Las ofertas presentadas deberán hacer mención expresa (con un desglose anual) de la cantidad máxima solicitada, dentro del límite previsto en el punto 5, en concepto de compensación por la explotación de los servicios durante un periodo de dos años a partir de la fecha prevista para el inicio del servicio, con posibilidad de prórroga de 12 meses.

El importe exacto de la compensación concedida se determinará *a posteriori* cada año, en función de los gastos y beneficios efectivos generados por el servicio, previa presentación de justificantes y sin que se supere la cantidad que figura en la oferta, como se expone en el pliego de condiciones.

En cualquier caso, la compañía no podrá exigir en concepto de compensación económica una suma que exceda el límite máximo fijado en el contrato, dada la naturaleza del pago, que no constituye una contraprestación, sino una compensación para la prestación de un servicio sujeto a obligaciones de servicio público.

Los pagos anuales se efectuarán en forma de anticipos y de un saldo de compensación. Este último pago sólo se efectuará tras la aprobación de las cuentas de la compañía sobre el servicio correspondiente y tras comprobarse que los servicios se han prestado en las condiciones que establecen los puntos 10 y 11 siguientes.

8. **Tarifas:** Las ofertas presentadas deberán especificar las tarifas previstas de conformidad con las obligaciones de servicio público publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12.5.2006.

9. **Duración del contrato:** La duración del contrato será de 2 años, con posibilidad de prórroga de 12 meses, a partir de la fecha prevista para el inicio de la explotación de los servicios aéreos en la ruta en cuestión, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas.

La correcta prestación del servicio y la contabilidad analítica de la compañía sobre la ruta en cuestión serán objeto al menos de un examen anual, a petición de la Administración y tras consultar a la compañía.

10. **Resolución del contrato y preaviso:** Las partes podrán resolver el contrato antes de plazo mediante un preaviso de seis meses. En caso de incumplimiento por la compañía de la obligación de servicio público, se entenderá que la compañía ha resuelto el contrato sin previo aviso si no reanuda los servicios de conformidad con las obligaciones de servicio público en el plazo máximo de treinta días tras el correspondiente emplazamiento a cumplir íntegramente las obligaciones contraídas.

11. **Incumplimiento y sanciones:** No constituirá incumplimiento atribuible a la compañía la no prestación del servicio por los siguientes motivos:

- condiciones meteorológicas peligrosas;
- cierre de uno de los aeropuertos;
- razones de seguridad pública;
- huelgas;
- problemas relacionados con la seguridad operativa o
- causas de fuerza mayor.

En tales casos el importe de la compensación económica se reducirá proporcionalmente a los vuelos no efectuados.

La compañía será responsable del riguroso cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato. En caso de incumplimiento parcial o total no imputable a causas de fuerza mayor o a circunstancias ajenas a la compañía, anormales o imprevisibles y que la compañía no haya podido evitar pese a la debida diligencia, las autoridades italianas podrán retirar la adjudicación de la ruta, previa notificación formal, que deberá ser enviada a la compañía en los diez días siguientes al conocimiento del hecho.

Desde la recepción de la notificación, se concederá a la compañía un plazo máximo de siete días para que presente sus alegaciones.

El número de vuelos anulados cada año por motivos directamente imputables a la compañía no debe superar el 2 % de los vuelos previstos, debiendo, por tanto, efectuarse el 98 % de los vuelos. Por cada anulación que sobrepase dicho límite, la compañía deberá hacer efectiva al Ente regulador en concepto de penalización la suma de 3 000 EUR.

La compañía deberá efectuar los vuelos dentro del margen de 30 minutos respecto al horario establecido (coeficiente de puntualidad del servicio). La compañía asignará a cada pasajero por cada retraso superior a 30 minutos un crédito de 15,00 EUR destinado a la compra de un billete en el futuro.

Quedan excluidos de la aplicación de las normas arriba descritas los vuelos anulados y aquellos cuyo retraso se deba a condiciones meteorológicas, huelgas o acontecimiento de algún modo ajenos a la responsabilidad o al control de la compañía aérea.

Cualquier interrupción del servicio llevará consigo la revisión del importe de la compensación económica en proporción a los vuelos no efectuados, sin perjuicio de una eventual acción de indemnización por daños.

El incumplimiento por la compañía del preaviso mencionado en el punto 10 se penalizará con una sanción calculada en función del número de días de carencia y del déficit real de la ruta en el año considerado sin que se supere en ningún caso la compensación económica máxima a que se refiere el punto 7.

Con el fin de garantizar la continuidad y regularidad de los vuelos, la compañía aérea que acepte las presentes obligaciones de servicio público se compromete a depositar una fianza de explotación para asegurar la correcta prestación y continuación del servicio. La fianza ascenderá al menos a 800 000 EUR y estará acreditada por un aval de una aseguradora a favor del ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile), el cual podrá destinarla a garantizar la continuación del servicio público.

La fianza quedará automáticamente liberada tras la conclusión satisfactoria de la comprobación recogida en el último párrafo del punto 9, efectuada después de la expiración ordinaria del contrato.

12. **Presentación de ofertas:** Las ofertas, redactadas conforme a lo previsto en el pliego de condiciones so pena de exclusión, deberán enviarse en sobre cerrado y sellado y por correo certificado con acuse de recibo o entregarse en mano contra un recibo en el plazo de 30 días a partir de la fecha de publicación del presente concurso en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, en la siguiente dirección:
- ENAC, Direzione Generale, Viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.
13. **Validez del concurso:** Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, la validez del presente concurso queda supeditada a la condición de que ninguna compañía aérea comunitaria acepte, sin recibir compensación económica alguna, la imposición de las obligaciones de servicio público dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 112 de 12.5.2006.
14. **Adjudicación del concurso:** El ENAC procederá a la adjudicación del contrato nombrando una comisión a tal efecto.
15. **Litigios:** Los posibles litigios entre las partes, derivados de la aplicación del contrato o de alguna forma relacionados con la explotación del servicio, se someterán a la autoridad judicial competente, previo intento de conciliación que deberá celebrarse dentro de los 90 días siguientes al inicio del litigio.
-