

**VALTIONTUKI – KYPROS**

**Valtiontuki SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) – Pelastamistuki Cyprus Airways (Public) Ltd -yritykselle ja SA.38225 (2014/C) (ex 2014/NN) koulutustuki Cyprus Airways (Public) Ltd -yritykselle**

**Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2014/C 117/07)

Komissio ilmoitti 4. helmikuuta 2014 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Kyprokselle päätöksestään aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Registry  
1049 Brussels  
Belgium  
Faksi: (+32-2) 296 12 42  
Sähköposti: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Huomautukset toimitetaan Kyprokselle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

**TIIVISTELMÄ****Menettely**

Kypros ilmoitti 23. lokakuuta 2013 yritykselle Cyprus Airways (Public) Ltd., jäljempänä ”Cyprus Airways” tai ”yritys”, myönnettävästä rakenneuudistustuesta, jonka määrä on 102,9 miljoonaa euroa. Komissio pyysi 15. marraskuuta 2013 lisätietoja rakenneuudistustukea koskevasta ilmoituksesta, ja Kypros vastasi tietopyyntöön 10. tammikuuta 2014. Lisäksi komissio tutkii Cyprus Airwaysille myönnettävää koulutustukiohjelmaa koskevaa hakemusta asianumerolla SA.38225 (2014/C ex 2014/NN).

**Toimenpiteen kuvaus**

Rakenneuudistustuki myönnetään pääomasijoituksena. Se muodostuu seuraavista toimenpiteistä: i) valtion toteuttama 31,3 miljoonan euron pääomankorotus (myönnetty jo vuonna 2012); ii) valtion alkuvuonna 2013 myöntämän 34,5 miljoonan euron pelastamislainan muuntaminen velasta osakkeiksi; iii) valtion takauksen realisointi Hellenic Bankin lainan jäljellä olevan osan kattamiseksi (28,5 miljoonaa euroa) ja kyseisen määrän myöhempi muuntaminen pääomaksi; iv) valtion toteuttama 8,6 miljoonan euron pääomasijoitus, jolla katetaan osa eläkerahaston alijäämästä. Kyproksen viranomaisten mukaan Kypros Airwaysille myönnettiin lisäksi kaudella 2010–2011 koulutustukea 269 317,94 euroa osana yksittäisten yritysten jatkuvan koulutuksen ohjelmaa, jonka Kyproksen viranomaiset ovat toteuttaneet yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti.

**Toimenpiteen arviointi**

Sekä komissio että Kypros katsovat, että Cyprus Airways on pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoissa<sup>(1)</sup>, jäljempänä ”suuntaviivat”, tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.

<sup>(1)</sup> Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi, EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

Koska rakenneuudistustuki myönnetään valtion varoista, se antaa Cyprus Airwaysille valikoivan edun, se vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, komissio katsoo sen olevan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä "SEUT-sopimuksen", 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Kyproksen viranomaiset eivät kiistä toimenpiteen luokittelua valtiontueksi.

Komissio katsoo tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille, että toimenpiteen luonteen ja Cyprus Airwaysin vaikeuksien vuoksi ainoat asianmukaiset arviointiperusteet ovat säännökset, jotka koskevat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua vaikeuksissa olevien yritysten pelastamis- ja rakenneuudistustukea suuntaviivojen mukaisesti. Tässä vaiheessa komissio epäilee, onko suuntaviivoissa asetettuja vaatimuksia noudatettu.

Erityisesti komissio aikoo tutkia, noudattaako Cyprus Airways tuen ainutkertaisuuden periaatetta, sillä yritys on jo saanut 118,6 miljoonaa euroa rakenneuudistustukea, joka hyväksyttiin vuonna 2007 <sup>(1)</sup>.

Lisäksi komissio epäilee, voidaanko Kyproksen toimittamalla rakenneuudistussuunnitelmalla palauttaa Cyprus Airwaysin pitkän aikavälin elinkelpoisuus.

Komissio epäilee myös, riittävätkö yrityksen oma osuus ja vastasuoritteet täyttämään suuntaviivoissa asetetut vaatimukset.

Koulutustuen osalta komissio toteaa, että koska Cyprus Airways näyttää olleen vaikeuksissa oleva yritys tuen myöntämisaikana, koulutustuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on syytä epäillä.

Edellä esitetyistä syistä komissio epäilee ilmoitetun tukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Tämän vuoksi se on päättänyt aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn.

---

<sup>(1)</sup> Komission päätös C (2007) 300 asiassa SA.20100 (C 10/06), EUVL L 49, 22.2.2008, s. 25.

## KIRJEEN TEKSTI

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

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

## 1.1. Η εκκρεμούσα επίσημη διαδικασία έρευνας (SA.35888 — 2013/C)

- (1) Στις 6 Μαρτίου 2013, η Επιτροπή ενημέρωσε την Κύπρο ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (“ΣΛΕΕ”) <sup>(1)</sup> (“απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013”) σχετικά με τρία μέτρα που θέσπισαν οι κυπριακές αρχές υπέρ της Cyprus Airways (Public) Ltd (“Cyprus Airways” ή “Εταιρεία”). Τα μέτρα αυτά ήταν τα εξής:
- α. Μια μη κοινοποιηθείσα “προκαταβολή” του δημοσίου για τη σχεδιαζόμενη αύξηση κεφαλαίου ύψους 45 εκατομμυρίων ευρώ της εταιρείας. Το ποσό στο πλαίσιο του μέτρου είχε ήδη εκταμιευθεί το 2012.
- β. Ένα μη κοινοποιηθέν δάνειο του δημοσίου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης ύψους 73 εκατομμυρίων ευρώ. Η πρώτη δόση του ποσού στο πλαίσιο του μέτρου αυτού εκταμιεύθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2013.
- γ. Η σχεδιαζόμενη χορήγηση χαριστικής αποζημίωσης από το δημόσιο στο προσωπικό της Cyprus Airways, το οποίο θα θεωρηθεί πλεονάζον στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της εταιρείας.

- (2) Αυτή η έρευνα βρίσκεται ακόμα σε εκκρεμότητα.

## 1.2. Η κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης (SA.37220 (2013/C)(πρώην 2013/NN)

- (3) Με την προκαταρκτική κοινοποίηση της 22ας Ιουλίου 2013, οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή προσχέδιο αναδιάρθρωσης.
- (4) Στις 23 Οκτωβρίου 2013, οι κυπριακές αρχές κοινοποίησαν επικαιροποιημένη έκδοση του σχεδίου αναδιάρθρωσης που περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Ζητήθηκαν συμπληρωματικές πληροφορίες με την επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2013, στην οποία οι κυπριακές αρχές απάντησαν στις 10 Ιανουαρίου 2014.

## 1.3. Παρακολούθηση του καθεστώτος ενισχύσεων για επαγγελματική κατάρτιση

- (5) Στο πλαίσιο της τακτικής παρακολούθησης των εγκεκριμένων ή των απαλλασσομένων καθεστώτων, οι υπηρεσίες της Επιτροπής αξιολόγησαν την εφαρμογή ενός καθεστώτος ενισχύσεων για επαγγελματική κατάρτιση στην Κύπρο, <sup>(2)</sup> το οποίο βασίστηκε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής (γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία, “ΓΚΑΚ”). <sup>(3)</sup>
- (6) Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες με τις επιστολές της 3ης Δεκεμβρίου 2012, της 15ης Φεβρουαρίου 2013 και της 6ης Μαΐου 2013, στις οποίες απάντησαν οι κυπριακές αρχές στις 19 Δεκεμβρίου 2012, στις 14 Μαρτίου 2013 και στις 30 Μαΐου 2013. Τα στοιχεία που υπέβαλαν οι κυπριακές αρχές έδειξαν ότι η Cyprus Airways έλαβε ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης την περίοδο 2010-2011, οι οποίες ενδεχομένως δεν ήταν σύμφωνες με το κυπριακό καθεστώς ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης και τον ΓΚΑΚ. Επομένως, η Επιτροπή άνοιξε την υπόθεση SA.38225 (2014/C πρώην 2014/NN) Ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης υπέρ της Cyprus Airways (Public) Ltd.

## 2. Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

- (7) Η Cyprus Airways ιδρύθηκε το 1947 και έχει ως κύριες δραστηριότητες την αεροπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και την παροχή άλλων συναφών αεροπορικών υπηρεσιών. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Κύπρου. Στις αρχές του 2013, έπειτα από μια αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, ο κύριος μέτοχος της εταιρείας ήταν το κυπριακό δημόσιο με ποσοστό 93,67 %, ενώ κάτοχοι των υπόλοιπων μετοχών ήταν ιδιώτες επενδυτές.
- (8) Η Cyprus Airways εκτελεί τακτικά αεροπορικά δρομολόγια σε περίπου 15 προορισμούς, εκμεταλλεύεται επί του παρόντος στόλο 6 αεροσκαφών (τύπου Airbus A320) και διέθετε περίπου 600 υπαλλήλους στα τέλη του 2013. Επομένως, θεωρείται μεγάλη επιχείρηση. <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 152 της 30.5.2013, σ. 12.

<sup>(2)</sup> SA.27573 (2012/MX) — Καθεστώς προγραμμάτων συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης για ατομικές επιχειρήσεις — Κύπρος, το οποίο εγκρίθηκε στην Κύπρο με την απόφαση του Εφόρου Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας αριθ. 8025 της 21ης Νοεμβρίου 2008.

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ’ εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης.

<sup>(4)</sup> Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων, ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36.

- (9) Το 2005, η Cyprus Airways έλαβε ενίσχυση διάσωσης ύψους 30 εκατομμυρίων κυπριακών λιρών (51 εκατομμυρίων ευρώ) και το 2007 επωφελήθηκε ορισμένων μέτρων αναδιάρθρωσης τα οποία περιλάμβαναν κυρίως (i) δάνεια ύψους 55 εκατομμυρίων κυπριακών λιρών (96 εκατομμυρίων ευρώ) [εκ των οποίων ένα δάνειο ύψους 45 εκατομμυρίων κυπριακών λιρών (78 εκατομμυρίων ευρώ) χορηγήθηκε με την εγγύηση του δημοσίου] και (ii) αύξηση κεφαλαίου ύψους 14 εκατομμυρίων κυπριακών λιρών (24 εκατομμυρίων ευρώ), στην οποία συμμετείχαν το δημόσιο και ιδιώτες μέτοχοι επί ίσοις όροις. Τα μέτρα αυτά εγκρίθηκαν από την Επιτροπή ως συμβίβασιμη κρατική ενίσχυση αναδιάρθρωσης. <sup>(1)</sup> on ts
- (10) Επίσης, η Cyprus Airways λαμβάνει ετήσια αποζημίωση για τις ζημιές που υφίσταται λόγω της απαγόρευσης που έχει επιβάλει η Τουρκία στις πτήσεις κυπριακών αεροσκαφών πάνω από τον εναέριο χώρο της. Η αποζημίωση βασίζεται σε καθεστώς ενισχύσεων που ενέκρινε η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. <sup>(2)</sup>

### 3. Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- (11) Η Κύπρος διαθέτει δύο διεθνή αεροδρόμια, έναν στη Λάρνακα (κοντά στην πρωτεύουσα Λευκωσία) και έναν στην Πάφο. Λόγω του μικρού μεγέθους του νησιού, οι περισσότεροι ταξιδιώτες από/προς την Κύπρο μπορούν να φτάσουν εύκολα και στα δύο αεροδρόμια.
- (12) Οι περισσότεροι επιβάτες προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Ρωσία, ενώ σημαντικά λιγότεροι προέρχονται από τη Γερμανία, τη Σουηδία και την Ελλάδα. Η εισροή επιβατών παρουσιάζει μεγάλη εποχιακή διακύμανση: κατά τους θερινούς μήνες αιχμής (Ιούλιος-Αύγουστος) διακινείται υπερτριπλάσιος αριθμός επιβατών σε σύγκριση με τους χειμερινούς μήνες χαμηλής κίνησης (Δεκέμβριος-Φεβρουάριος).
- (13) Η Cyprus Airways διαθέτει μέσο μερίδιο αγοράς της τάξης του 15 % της κίνησης προς/από το νησί (στοιχεία 2012), αλλά το μερίδιό της στην αγορά κυμαίνεται ανάλογα με την εποχή. Τα δρομολόγια μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας και Κύπρου και Ηνωμένου Βασιλείου συνιστούν τις σημαντικότερες αγορές για την εταιρεία. Η Cyprus Airways δραστηριοποιούνταν επίσης σε εγχώριες πτήσεις στην ελληνική αγορά έως τα μέσα του 2013. Ορισμένα δρομολόγια προς τη Μέση Ανατολή αποτελούν επίσης παραδοσιακές αγορές για τη Cyprus Airways.
- (14) Μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς δραστηριοποιούνται παραδοσιακά στις αγορές αυτές πραγματοποιώντας τακτικές πτήσεις. Ωστόσο, ορισμένα δρομολόγια εξυπηρετούνται μόνο εποχιακά. Προσφάτως, η Cyprus Airways αντιμετωπίζει ανταγωνισμό και από αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, ορισμένες εκ των οποίων έχουν αποκτήσει βάση στην Κύπρο.
- (15) Η κυπριακή οικονομία αντιμετωπίζει δυσκολίες, όπως καταδεικνύεται από τη μείωση του ΑΕΠ από το 2009 και μετά, την αύξηση του δημοσιονομικού ελλείμματος και την αύξηση της ανεργίας. Λόγω της επιδείνωσης των χρηματοδοτικών συνθηκών, το κυπριακό δημόσιο έχει ζητήσει επίσης χρηματοδοτική συνδρομή από τα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ και το ΔΝΤ.
- (16) Λόγω της ύφεσης στην Κύπρο αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ο αριθμός των επιβατών που ταξιδεύουν προς και από την Κύπρο έχει μειωθεί. Η μέση τιμή εισιτηρίου έχει επίσης μειωθεί σημαντικά. Οι μελλοντικές επιδόσεις της κυπριακής αγοράς θα εξαρτηθούν από την ανάκαμψη στην Ευρώπη αλλά και από την κατάσταση της τοπικής οικονομίας.

### 4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

#### 4.1. Κοινοποιηθέντα μέτρα

- (17) Τα μέτρα ενισχύσεων αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε 102,9 εκατομμύρια ευρώ.
- 4.1.1. Μέτρο 1: Συμμετοχή του δημοσίου στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου του 2012 ύψους 31,3 εκατομμυρίων ευρώ.
- (18) Κατά την περίοδο Σεπτεμβρίου 2012-Δεκεμβρίου 2012, το δημόσιο εκταμίευσε 31,3 εκατομμύρια ευρώ στη Cyprus Airways υπό τη μορφή "προκαταβολών". Το ποσό αυτό αποτέλεσε τη συμμετοχή του δημοσίου στη σχεδιαζόμενη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου συνολικού ύψους 45 εκατομμυρίων ευρώ. Τελικά, οι ιδιώτες μέτοχοι συνεισέφεραν μόνο 106.000 ευρώ και, έτσι, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αυξήθηκε μόλις κατά 31,4 εκατομμύρια ευρώ. Η συμμετοχή του δημοσίου ως μέτοχος στη Cyprus Airways αυξήθηκε αναλόγως.
- (19) Το μέτρο αυτό είχε ήδη συμπεριληφθεί στην απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013. Τη δεδομένη στιγμή οι κυπριακές αρχές ισχυρίστηκαν ότι το μέτρο αποτελούσε παρέμβαση που δεν περιελάμβανε κρατική ενίσχυση, διότι οποιοσδήποτε ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ελάμβανε το συγκεκριμένο μέτρο για να διατηρήσει την εταιρεία του.

<sup>(1)</sup> Απόφαση αριθ. N69/2005, της 3ης Μαΐου 2005, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 191 της 5.8.2005, σ. 4 και απόφαση αριθ. C 10/2006 (πρώην N555/05), της 7ης Μαρτίου 2007, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 49 της 22.2.2008, σ. 25.

<sup>(2)</sup> Απόφαση αριθ. SA.32523 (2011/N), της 27ης Ιουνίου 2012, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 230 της 1.8.2012, σ. 1.

- (20) Οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν επίσης ότι ένα μέρος των 31,3 εκατομμυρίων ευρώ είχε συμπεριληφθεί στην κοινοποίηση του δανείου που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης. Ωστόσο, οι αρχές διασαφήνισαν στη συνέχεια ότι τα 31,3 εκατομμύρια ευρώ δεν συνδέονταν με την κοινοποίηση της ενίσχυσης διάσωσης και ότι το ποσό είχε ήδη καταβληθεί το 2012.
- (21) Όσον αφορά τη δεδομένη κοινοποίηση, οι αρχές επιμένουν στο επιχείρημα ότι το μέτρο δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, συμπεριέλαβαν την αύξηση κεφαλαίου των 31,3 εκατομμυρίων ευρώ στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

#### 4.1.2. Μέτρο 2: Μετοχοποίηση του χρέους του δανείου διάσωσης

- (22) Κατά την περίοδο από τις 22 Ιανουαρίου 2013 έως τις 26 Ιουλίου 2013, το κυπριακό δημόσιο κατέβαλε δόσεις του δανείου στο πλαίσιο της ενίσχυσης διάσωσης στη Cyrgus Airways συνολικού ύψους 34,5 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτή η ενίσχυση διάσωσης είχε ήδη συμπεριληφθεί στην απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013.
- (23) Οι κυπριακές αρχές εξήγησαν ότι το εκταμιευθέν ποσό δεν θα επιστραφεί από την εταιρεία και το αντίστοιχο χρέος θα μετοχοποιηθεί (debt-to-equity swap).

#### 4.1.3. Μέτρο 3: Μετοχοποίηση του χρέους της εγγύησης του δημοσίου του 2007

- (24) Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, το 2007, στο πλαίσιο του εγκεκριμένου πακέτου αναδιάρθρωσης, το κυπριακό δημόσιο χορήγησε εγγύηση για δάνειο ύψους 45 εκατομμυρίων κυπριακών λιρών (78 εκατομμυρίων ευρώ), το οποίο έλαβε η Cyrgus Airways από την Ελληνική Τράπεζα. Το δάνειο αυτό εξυπηρετείται τακτικά μέσω δόσεων δις ετησίως και τον Αύγουστο 2013 το υπόλοιπο προς εξόφληση ποσό ήταν 28,5 εκατομμύρια ευρώ.
- (25) Βάσει του μέτρου 3, η εταιρεία δεν θα αποπληρώσει το οφειλόμενο ποσό στην Ελληνική Τράπεζα. Ως εκ τούτου, η εγγύηση του δημοσίου θα ενεργοποιηθεί, δημιουργώντας πρόσθετο χρέος της Cyrgus Airways προς το δημόσιο, καθώς το δημόσιο θα κληθεί να αποπληρώσει το δάνειο. Στην συνέχεια, αυτό το χρέος των 28,5 εκατομμυρίων ευρώ θα μετοχοποιηθεί επίσης (debt-to-equity swap).

#### 4.1.4. Μέτρο 4: Κάλυψη του χρέους του ταμείου πρόνοιας

- (26) Το ταμείο πρόνοιας της Cyrgus Airways για τους εργαζομένους που εδρεύουν στην Κύπρο (με την εξαίρεση των πιλότων) αποτελεί σύστημα καθορισμένων παροχών, το οποίο καλύπτεται μέσω των εισφορών των εργαζομένων και της Cyrgus Airways. Το συνολικό ποσό που έχει διατεθεί στο ταμείο πρόνοιας βάσει των συμβατικών δικαιωμάτων του προσωπικού ("αγοραστική δύναμη") είναι τελικά στη διάθεση της Εταιρείας. Την αγοραστική δύναμη του ταμείου πρόνοιας εγγυάται επίσης η Εταιρεία.
- (27) Λόγω της κακής απόδοσης επενδύσεων, το ταμείο πρόνοιας αντιμετωπίζει σήμερα σημαντικό έλλειμμα, το οποίο, όπως υπολογίστηκε την 1η Ιανουαρίου 2013, ανέρχεται σε 12 εκατομμύρια ευρώ σύμφωνα με την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας (ήτοι, εάν υποτεθεί ότι η Cyrgus Airways θα συνεχίσει να λειτουργεί) ή σε 14,9 εκατομμύρια ευρώ σε περίπτωση που θα διακοπεί η δραστηριότητα.
- (28) Το κυπριακό δημόσιο θα καλύψει 8,6 εκατομμύρια ευρώ του ελλείμματος του ταμείου πρόνοιας σύμφωνα με την αρχή της συνεχιζόμενης δραστηριότητας, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα καλυφθεί μέσω συναλλαγών με ακίνητα, όπως περιγράφεται κατωτέρω.

#### 4.1.5. Βραχυπρόθεσμο δάνειο

- (29) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει επίσης ένα ενδεχόμενο βραχυπρόθεσμο δάνειο του δημοσίου ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο, σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, θα χορηγηθεί υπό όρους της αγοράς. Ωστόσο, οι κυπριακές αρχές δεν έχουν διευκρινίσει την προβλεπόμενη ημερομηνία χορήγησης ούτε τις συνθήκες χορήγησης του δανείου αυτού.

### 4.2. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης

- (30) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει περίοδο αναδιάρθρωσης από τον Απρίλιο 2012 (χορήγηση της πρώτης δόσης της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου) έως το τέλος του 2017. Στόχος είναι να αποκατασταθεί η κερδοφορία της Cyrgus Airways από το οικονομικό έτος 2014. Ωστόσο, οι κυπριακές αρχές έχουν διασαφήνισι ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αντιμετωπίζει το βασικό επιχειρηματικό μοντέλο της εταιρείας. Η εταιρεία έχει ήδη λάβει ορισμένα από τα μέτρα που προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

#### 4.2.1. Αναδιάρθρωση στόλου και επιχειρήσεων

- (31) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μείωση του στόλου σε 6 αεροσκάφη (από 13 στις αρχές Απριλίου 2012). Η μείωση αυτή επιτεύχθηκε στις 10 Δεκεμβρίου 2013 με την πώληση 2 ιδιόκτητων αεροσκαφών τον Απρίλιο 2012 και τη λήξη της σύμβασης μίσθωσης άλλων 5 αεροσκαφών. Στον υπολειπόμενο στόλο των 6 αεροσκαφών, θα συνεχιστεί η ενεργή εκμετάλλευση 5 αεροσκαφών, τα οποία έχει μισθώσει η Cyrgus Airways, ενώ ένα αεροσκάφος, που αποτελεί ιδιοκτησία της εταιρείας, θα παραμείνει ως εφεδρικό.
- (32) Η μείωση του στόλου αντανακλάται στη μείωση του αριθμού των δρομολογίων σε 13. Οι πτήσεις στα ακόλουθα δρομολόγια έχουν ήδη διακοπεί από τον Απρίλιο 2012: LCA-ATH-SKG-LCA· LCA-ATH-HER-LCA· LCA-ATH-RHO-LCA· LCA-LED. <sup>(1)</sup> Σχεδιάζεται επίσης ή έχει πραγματοποιηθεί ήδη η διακοπή των πτήσεων στα ακόλουθα δρομολόγια: LCA-HER-RHO-LCA· LCA-SKG-HER-LCA· LCA-SKG-RHO-LCA· LCA-FCO· LCA-VIE και [...] <sup>(\*)</sup>, που θα αντικατασταθεί από τη διαδρομή [...]. <sup>(2)</sup> Επίσης, η εταιρεία θα μειώσει τη συχνότητα των πτήσεων σε 3 δρομολόγια: LCA-LON, LCA-SKG και LCA-HER. <sup>(3)</sup> Σχεδιάζεται η διατήρηση των πτήσεων στα ακόλουθα δρομολόγια: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN. <sup>(4)</sup>
- (33) Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει, επομένως, 35 % μείωση της μεταφορικής ικανότητας σε όρους ASK <sup>(5)</sup> σε σύγκριση με τη μεταφορική ικανότητα το 2012.
- (34) Το σχέδιο προβλέπει καλύτερη κατανομή των χρόνων πτήσης, ώστε να μεγιστοποιηθεί η χρήση του στόλου. Τα δρομολόγια προς το Λονδίνο θεωρούνται στρατηγικά ανεξαρτήτως της αλλαγής που αφορά τη χρήση του αεροδρομίου Stansted, λόγω της δυνατότητας πραγματοποίησης πτήσεων ανταπόκρισης προς υπερατλαντικούς προορισμούς.

#### 4.2.2. Μέτρα μείωσης του κόστους

- (35) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μέτρα περιστολής των δαπανών συνολικού ύψους [42,5-52,5] εκατομμυρίων ευρώ έως το τέλος του οικονομικού έτους 2014 σύμφωνα με το βασικό σενάριο. Οι βασικές συνιστώσες είναι οι απολύσεις προσωπικού ([10-20] εκατομμύρια ευρώ), άλλες μειώσεις στις δαπάνες προσωπικού ([2,5-5] εκατομμύρια ευρώ), η μείωση στις δαπάνες για καύσιμα (που θα προκύψουν από τον ενοποιημένο στόλο αεροσκαφών Airbus A320 με αναδιαμορφωμένο αριθμό θέσεων, [10-20] εκατομμύρια ευρώ), η εξοικονόμηση των δαπανών για τους επιβάτες (όπως κατάργηση της δυνατότητας γεύματος για τους επιβάτες της οικονομικής θέσης — [5-7,5] εκατομμύρια ευρώ), η επαναδιαπραγμάτευση των τελών υπηρεσιών εδάφους στο αεροδρόμιο LCA ([2-4,5] εκατομμύρια ευρώ), η επαναδιαπραγμάτευση των τελών αεροδρομίου και των τελών κατά τη διαδρομή ([1,5-4] εκατομμύρια ευρώ), η κατάργηση των εξόδων μίσθωσης αεροσκαφών ([2,5-5] εκατομμύρια ευρώ).
- (36) Πέραν της μείωσης του στόλου και των δρομολογίων, έχουν εφαρμοστεί τα ακόλουθα μέτρα από τον Ιανουάριο 2014: κατάργηση της υπηρεσίας γεύματος στην οικονομική θέση, επαναδιαπραγμάτευση των τελών υπηρεσιών εδάφους στο αεροδρόμιο LCA (με την επιφύλαξη, ωστόσο, της πληρωμής από τη Cyrgus Airways του εκκρεμούντος χρέους προς την υπηρεσία παροχής υπηρεσιών εδάφους), μειώσεις μισθών και εισφορών στο ταμείο πρόνοιας κατά 10 %.
- (37) Όσον αφορά τις απολύσεις προσωπικού, οι εργαζόμενοι έχουν μειωθεί από 1.037 τον Δεκέμβριο 2011 σε 650 τον Ιανουάριο 2014, ενώ περαιτέρω απολύσεις 321 εργαζομένων φαίνεται ότι έχουν συμφωνηθεί αλλά εκκρεμούν ακόμα. Οι κυπριακές αρχές διευκρίνισαν ότι δεν χορηγήθηκαν χαριστικές αποζημιώσεις στο πλαίσιο των απολύσεων αυτών.

#### 4.2.3. Πρωτοβουλίες σχετικά με τα έσοδα

- (38) Όσον αφορά τις νέες πρωτοβουλίες σχετικά με τα έσοδα, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων ύψους 2-3 % κατ' έτος από το 2015 σύμφωνα με το βασικό σενάριο. Με βάση το απαισιόδοξο σενάριο, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει 1 % μείωση των εσόδων το 2014 και μηδενική αύξηση μετά το 2015.
- (39) Επιπροσθέτως, το σχέδιο αναφέρει συμπληρωματικά έσοδα από πρόσθετες υπηρεσίες παρεχόμενες στους επιβάτες χωρίς να κάνει συγκεκριμένες υποθέσεις σχετικά με το ύψος τους.

<sup>(1)</sup> LCA: Λάρνακα, ATH: Αθήνα, SKG: Θεσσαλονίκη, HER: Ηράκλειο Κρήτης, RHO: Ρόδος, LED: Αγία Πετρούπολη.

<sup>(\*)</sup> Στοιχεία που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο, σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις (OJ C 297 of 9.12.2003, p. 6).

<sup>(2)</sup> FCO: Fiumicino, Ρώμη, VIE: Βιέννη, [...], [...].

<sup>(3)</sup> LON: Αναφέρεται συλλογικά στα αεροδρόμια στην περιοχή του Λονδίνου.

<sup>(4)</sup> AMS: Schiphol, Άμστερνταμ, CDG: Charles de Gaulle, Παρίσι, SVO: Sheremetyevo, Μόσχα, SOF: Σόφια, FRA: Frankfurt Am Main, MUC: Μόναχο, ZRH: Ζυρίχη, TLV: Τελ Αβίβ, BEY: Βηρυτός.

<sup>(5)</sup> Διαθέσιμα επιβατοχιλιόμετρα (Available Seat per Kilometre).

## 4.2.4. Αποκατάσταση της βιωσιμότητας — υποθέσεις

- (40) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας το 2014. Το σχέδιο προβλέπει τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα σύμφωνα με το βασικό σενάριο, εφόσον υποτεθεί ότι η χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση (μέτρα 2, 3 και 4) θα υλοποιηθεί πριν από το 2013:

Πίνακας 1

## Προβλεπόμενα κέρδη και ζημίες (βασικό σενάριο) (σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Έσοδα</b>	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
<b>Κέρδη προ φόρων και τόκων (ΕΒΙΤ)</b>	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
<b>Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων</b>	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
<b>Ποσοστιαία κέρδη προ φόρων και τόκων (ΕΒΙΤ %)</b>	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
<b>Αποθεματικά κεφάλαια</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Σύνολο αποθεματικών</b>	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (41) Όσον αφορά την κερδοφορία, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει την ακόλουθη κερδοφορία:

Πίνακας 2

## Προβλεπόμενη κερδοφορία

	2014	2015	2016	2017
Απόδοση μετοχικού κεφαλαίου (ROE)	21,2 %	54,1 %	53,5 %	41,3 %
Απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE)	1,2 %	6,1 %	11,4 %	13,0 %

- (42) Πέραν των ανωτέρω αναφερόμενων μέτρων αναδιάρθρωσης, τα αποτελέσματα βασίζονται στις ακόλουθες υποθέσεις:
- μείωση των επιβατών και των εσόδων λόγω του μειωμένου δικτύου,
  - εξοικονόμηση κόστους καυσίμων λόγω της αυξημένης χρήσης του συστήματος διαχείρισης καυσίμων. Η επίσημη τιμή των καυσίμων θεωρείται ότι παραμένει σταθερή,
  - επαναδιαπραγμάτευση του χρέους προς τρίτους — μη λήψη νέων δανείων,
  - σταθερή συναλλαγματική ισοτιμία δολαρίου/ευρώ έως το 2017.
- (43) Η κερδοφορία εξαρτάται κυρίως από τις εναπομείνουσες πτήσεις [...], οι οποίες είναι οι μοναδικές πτήσεις με [...].
- (44) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει ένα αισιόδοξο και ένα απαισιόδοξο σενάριο. Το απαισιόδοξο σενάριο αντανακλά μόνο τη μείωση των εσόδων που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη (38) παραπάνω και προϋποθέτει ζημίες προ τόκων και φόρων (ΕΒΙΤ) ύψους 0,3 εκατομμυρίων ευρώ για το 2014, μηδενικά αποτελέσματα για το 2015 και κέρδη ύψους 0,3 εκατομμυρίων για το 2016 και το 2017.
- (45) Το σχέδιο αναγνωρίζει ορισμένους κινδύνους που συνδέονται με την ανάκτηση της βιωσιμότητας, χωρίς αυτοί να αντανακλώνται στο χειρίστο σενάριο. Ειδικότερα:
- Μακροοικονομικός κίνδυνος, ο οποίος συνδέεται ιδίως με μια πιθανή άνοδο στην τιμή του πετρελαίου ή μια μεταβολή στη συναλλαγματική ισοτιμία δολαρίου/ευρώ. Σε οποιοδήποτε από αυτά τα παραδείγματα κινδύνου, στο σχέδιο υπολογίζεται ξεχωριστά ότι μια μεταβολή της τάξης του [0-2,5]% θα έχει αντίκτυπο περίπου [200-700] χιλιάδες ευρώ για ένα έτος.
  - Κίνδυνος αυξημένου ανταγωνισμού στα δρομολόγια προς το Τελ Αβίβ και τη Μόσχα.

## 4.2.5. Έξοδα αναδιάρθρωσης και χρηματοδότηση

- (46) Τα συνολικά έξοδα αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε 147,4 εκατομμύρια ευρώ και κατανέμονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

Πίνακας 3

**Έξοδα αναδιάρθρωσης (σε εκατ. ευρώ)**

<b>Συσσωρευμένες ζημιές</b>	99,7
<b>Λοιπά έξοδα αναδιάρθρωσης (εκκαθάριση μισθώσεων αεροσκαφών, δικαιώματα αποζημίωσης λόγω απόλυσης κ.λπ.)</b>	10,4
<b>Κεφάλαιο κίνησης</b>	37,4
<b>Σύνολο εξόδων αναδιάρθρωσης</b>	<b>147,4</b>

- (47) Λόγω των μέτρων 1, 2, 3 και 4, η συνολική ενίσχυση αναδιάρθρωσης που προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 102,9 εκατομμύρια ευρώ, ήτοι στο 69,8 % των εξόδων αναδιάρθρωσης. Η εταιρεία θα συνεισφέρει στα έξοδα αναδιάρθρωσης μέσω της πώλησης ή της μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων εκτιμώμενης συνολικής αξίας 54,46 εκατομμυρίων ευρώ.
- (48) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει ότι η ίδια συμμετοχή θα προκύψει από τα ακόλουθα στοιχεία:

Πίνακας 4

**Προτεινόμενη ίδια συμμετοχή**

	Ποσό (σε εκατ. ευρώ)	Εκτιμώμενη ημερομηνία υλοποίησης
<b>Πώληση δύο αεροσκαφών Airbus A319</b>	22,1	Ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο 2012
<b>Πώληση βραδινής χρονοθυρίδας στο LHR</b>	15	Υπό διαπραγμάτευση
<b>Πώληση πρωινής χρονοθυρίδας στο LHR</b>	10	Τέλη 2014
<b>Πώληση ανταλλακτικών</b>	3,5	2,0 εκατ. ευρώ το 2013· 1,1 εκατ. ευρώ το 2014· 0,4 εκατ. ευρώ το 2015
<b>Πώληση ακίνητης περιουσίας στη Λευκωσία</b>	3,1	Ολοκληρώθηκε στις 6 Αυγούστου 2013
<b>Μεταβίβαση ακίνητης περιουσίας στην Αθήνα στο ταμείο πρόνοιας</b>	0,76	Η σύμβαση μεταβίβασης συνάφθηκε τον Αύγουστο 2013
<b>Συνολική προτεινόμενη ίδια συμμετοχή</b>	<b>54,46</b>	

- (49) Όσον αφορά τις πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν (δύο αεροσκαφών Airbus A319 και ακίνητης περιουσίας στη Λευκωσία), οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν τις συμβάσεις πώλησης που επιβεβαιώνουν τα ποσά που προβλέπει το σχέδιο αναδιάρθρωσης. Όσον αφορά τις πωλήσεις που δεν έχουν ολοκληρωθεί, οι κυπριακές αρχές υπέβαλαν:
- Μια μελέτη αποτίμησης που διενεργήθηκε από μια εξειδικευμένη εταιρεία σχετικά με τις δύο χρονοθυρίδες στο αεροδρόμιο LHR. Η μελέτη υποστηρίζει τις υποθέσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με την πρωινή χρονοθυρίδα στο LHR, αλλά αποτιμά τη βραδινή χρονοθυρίδα στο LHR κατά περίπου 2 εκατομμύρια ευρώ χαμηλότερα.
  - Μια μελέτη αποτίμησης που διενεργήθηκε από μια εξειδικευμένη εταιρεία σχετικά με το ακίνητο στην Αθήνα. Η αποτίμηση υποστηρίζει την τιμή έναντι της οποίας το ακίνητο μεταβιβάστηκε στο ταμείο πρόνοιας.



#### 4.2.6. Αντισταθμιστικά μέτρα

- (50) Οι κυπριακές αρχές αναγνωρίζουν ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς τη Cyprus Airways δύναται να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού. Επομένως, προτείνουν να θεωρηθούν ορισμένα από τα προαναφερθέντα μέτρα ως αντισταθμιστικά, γεγονός που μπορεί να ελαχιστοποιήσει τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τους ανταγωνιστές. Ειδικότερα:
- Διακοπή κερδοφόρων δρομολογίων που αντιπροσωπεύουν το 8,8 % των διαθέσιμων επιβατοχιλιόμετρων (ASK) το 2012: <sup>(1)</sup> HER-SKG, LCA-FCO, LCA-LED, LCA-LED-PFO-LED-LCA, RHO-SKG-RHO. <sup>(2)</sup> Επιπλέον, μείωση της μεταφορικής ικανότητας στα κερδοφόρα δρομολόγια: LCA-LON, LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER. Οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι το 24 % της μείωσης των ASK θα αφορά κερδοφόρα δρομολόγια.
  - Πώληση των δύο χρονοθυρίδων στο LHR. Δεδομένου ότι το LHR είναι ένας κορεσμένο και ελκυστικό αεροδρόμιο, οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι οι χρονοθυρίδες αυτές θα προσφέρουν επαρκή αντιστάθμιση σε δυνητικούς ανταγωνιστές.
  - Μείωση του στόλου κατά 7 αεροσκάφη.
- (51) Η Κύπρος δεν υπέβαλε πειστικές και ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με την κερδοφορία των δρομολογίων που εγκαταλείπονται. Πράγματι, τα παρεχόμενα συνοπτικά δεδομένα καταδεικνύουν ότι τουλάχιστον δύο από τα δρομολόγια (LCA-LED και RHO-SKG-RHO) δεν φαίνεται να κάλυπταν ούτε το μεταβλητό κόστος τους το 2012.

#### 4.3. Ενισχύσεις για επαγγελματική κατάρτιση

- (52) Σύμφωνα με τις κυπριακές αρχές, κατά την περίοδο 2010-2011, η Cyprus Airways έλαβε ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης ύψους 269.317,94 ευρώ στο πλαίσιο του καθεστώτος προγραμμάτων συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης για ατομικές επιχειρήσεις, το οποίο εφάρμοσαν οι κυπριακές αρχές, σύμφωνα με τον ΓΚΑΚ.

### 5. ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΚΥΠΡΙΑΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

#### 5.1. Ενισχύσεις και σχέδιο αναδιάρθρωσης

- (53) Οι κυπριακές αρχές αναγνωρίζουν ότι τα μέτρα 2, 3 και 4 περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επίσης περιλαμβάνουν το μέτρο 1 στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης, ενώ εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι το μέτρο αυτό δεν περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση.
- (54) Οι κυπριακές αρχές αναγνωρίζουν επίσης ότι η Cyprus Airways αποτελεί προβληματική επιχείρηση από το 2009. Επομένως, οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι τα μέτρα στήριξης της εταιρείας από το δημόσιο πρέπει να αξιολογηθούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ("κατευθυντήριες γραμμές D&A") <sup>(3)</sup>.
- (55) Όσον αφορά τα κριτήρια συμβατότητας, για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας οι κυπριακές αρχές υποστηρίζουν ότι τα περισσότερα μέτρα θα έχουν ήδη εφαρμοστεί το 2013 και το 2014 και ότι η εταιρεία θα επιστρέψει στην κερδοφορία το 2015 και θα ανακτήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της έως το 2017, σύμφωνα ακόμα και με το απαισιόδοξο σενάριο. Κατά τη γνώμη τους, μια περίοδος αναδιάρθρωσης διάρκειας 5-6 ετών είναι σύμφωνη με την πάγια πρακτική της Επιτροπής. <sup>(4)</sup>
- (56) Υποστηρίζουν ότι οι υποθέσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με την εξέλιξη των εξόδων και των εσόδων είναι συνετές και λαμβάνουν υπόψη την ανταγωνιστική κατάσταση και τους γενικούς μακροοικονομικούς κινδύνους. Για τον σκοπό αυτό, παρέχουν ενδείξεις σχετικά με την τάση της τιμής του πετρελαίου και της συναλλαγματικής ισοτιμίας δολαρίου/ευρώ. Ως περαιτέρω ένδειξη συνετών υποθέσεων, το σχέδιο δεν λαμβάνει υπόψη άλλες ενδεχόμενες ευκαιρίες περιστολής των εξόδων ή βελτίωσης των εσόδων, όπως οι βελτιώσεις στις ηλεκτρονικές συναλλαγές και οι ξένες επενδύσεις.
- (57) Επιπλέον, επισημαίνουν τη γεωγραφική θέση της Κύπρου, το γεγονός ότι τουλάχιστον το 50 % του πληθυσμού της χώρας βρίσκεται σε περιοχές επιλέξιμες για περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και το ότι η Cyprus Airways εξυπηρετεί συγκεκριμένες ανάγκες.
- (58) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, οι αρχές υποστηρίζουν ότι μια μείωση άνω του 11 % των κερδοφόρων δρομολογίων, μια μείωση άνω του 50 % του στόλου και η πώληση χρονοθυρίδων σε κορεσμένα αεροδρόμια είναι σύμφωνα με την πάγια πρακτική. Κατά τη γνώμη τους, τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να αξιολογηθούν λαμβάνοντας υπόψη ότι η εταιρεία είναι αερομεταφορέας μικρού μεγέθους, επομένως η εφαρμογή περισσότερων αντισταθμιστικών μέτρων θα έδινε σε κίνδυνο τη βιωσιμότητά της, και τη γεωγραφική θέση της Κύπρου, λόγω της οποίας το αεροπλάνο αποτελεί σχεδόν το μοναδικό μέσο μεταφοράς ανθρώπων από και προς το νησί.

<sup>(1)</sup> Κερδοφόρα δρομολόγια θεωρούνται σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης τα δρομολόγια που έχουν θετική ακαθάριστη συνεισφορά στις δαπάνες της εταιρείας, ήτοι έσοδα μείον μεταβλητό κόστος.

<sup>(2)</sup> PFO: Πάφος (Κύπρος).

<sup>(3)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων, ΕΕ C 2044 της 1.10.2004, σ. 2.

<sup>(4)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 22ας Φεβρουαρίου 2006 στην υπόθεση N 464/2005, ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της AB Kauno ketaus liejykla· απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001 στην υπόθεση NN 92/1999, μέτρα υπέρ της Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen· απόφαση της Επιτροπής της 1ης Ιουνίου 2005 στην υπόθεση N 584/2004, ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της AB Vingriai· και απόφαση της Επιτροπής της 6ης Νοεμβρίου 2008 στην υπόθεση C 19/2005, ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Stocznia Szczecińska.

- (59) Όσον αφορά τον περιορισμό των ενισχύσεων στο ελάχιστο, οι αρχές υπογραμμίζουν την προβλεπόμενη ίδια συμμετοχή 54,46 εκατομμυρίων ευρώ στα έξοδα αναδιάρθρωσης. Κατά τη γνώμη τους, αυτή θα πρέπει να θεωρείται αποδεκτή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α σε “εξαιρετικές περιστάσεις και περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας” (σημείο 44) και δεδομένης της σχετικής πάγιας πρακτικής. <sup>(1)</sup> Εξηγούν επίσης ότι οι ενισχύσεις δεν θα χρησιμοποιηθούν για επέκταση ή για την εφαρμογή επιθετικής στρατηγικής εκ μέρους της Cyrgus Airways.
- (60) Γενικά, οι κυπριακές αρχές εξήγησαν τη σημασία των αεροπορικών μεταφορών εν γένει για την κυπριακή οικονομία, καθώς και τις επιπτώσεις μιας ενδεχόμενης πτώχευσης της Cyrgus Airways στην οικονομία του νησιού σε όρους απώλειας εισοδήματος και θέσεων εργασίας στον τουριστικό τομέα συνολικά. Επιπλέον, λόγω της μεγάλης εποχικότητας της αγοράς, θεωρούν ότι, χωρίς τη Cyrgus Airways, το νησί δεν θα συνδέεται με σημαντικούς προορισμούς κατά τους χειμερινούς μήνες.
- (61) Οι κυπριακές αρχές προέβλεψαν επίσης αιτιολογία για την παρέκκλιση από την “αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης” (one time, last time) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α (σημεία 72-73), δεδομένου ότι η εταιρεία έλαβε ενίσχυση αναδιάρθρωσης το 2007. <sup>(2)</sup> Υποστηρίζουν ότι υπάρχουν “εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις για τις οποίες δεν είναι υπεύθυνη η εταιρεία”, οι οποίες επιτρέπουν τη λήψη πρόσθετης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης από τη Cyrgus Airways. Συγκεκριμένα, οι εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις είναι οι εξής:
- Η επίδραση της ελληνικής και της κυπριακής κρίσης ως απρόβλεπτες περιστάσεις. Για να τεκμηριώσουν το επιχειρήματός τους, οι αρχές υπέβαλαν στοιχεία που δείχνουν ότι σημειώθηκε 3 % πτώση στον αριθμό επιβατών από την Ελλάδα σε σύγκριση με το 2008, ενώ υπήρξε σημαντική μείωση της μέσης τιμής εισιτηρίου για τους ελληνικούς προορισμούς (μέση τιμή 80 ευρώ περίπου το 2008 έναντι 50 ευρώ το 2012).
  - Η απαγόρευση που έχει επιβάλει η Τουρκία στις πτήσεις κυπριακών αεροσκαφών στον εναέριο χώρο της από το 1974. Η απαγόρευση επηρεάζει κυρίως πτήσεις από την Κύπρο προς τις σημαντικές αγορές της Ρωσίας (αυξάνοντας τη διάρκεια της πτήσης) και της Ουκρανίας, Αρμενίας και Ρουμανίας (καθιστώντας τις πτήσεις εντελώς μη ανταγωνιστικές).
  - Η λειτουργία “παράνομου” αεροδρομίου στο κατεχόμενο βόρειο τμήμα της Κύπρου, τον οποίο υποτίθεται ότι χρησιμοποιούν οι τουρκικές αεροπορικές εταιρείες για τη μεταφορά τουριστών από ευρωπαϊκούς προορισμούς στην Κύπρο.
  - Οι αναταραχές σε διάφορες χώρες-προορισμούς της Μεσογείου (Αραβική Άνοιξη).
- (62) Τέλος, οι κυπριακές αρχές επικαλούνται την πάγια πρακτική και άλλα νομικά επιχειρήματα που, κατά τη γνώμη τους, καταδεικνύουν ότι η παραβίαση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης δεν αποτελεί επαρκή λόγο για να θεωρηθεί η περαιτέρω ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς την εταιρεία μη συμβατή. <sup>(3)</sup>

## 5.2. Ενισχύσεις για επαγγελματική κατάρτιση

- (63) Αντίθετα με την επιχειρηματολογία τους σχετικά με τα ανωτέρω κοινοποιηθέντα μέτρα, στα στοιχεία που υπέβαλαν σχετικά με το καθεστώς των ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης (ειδικότερα τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στις 14 Μαρτίου 2013), οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι η Cyrgus Airways δεν ήταν προβληματική επιχείρηση κατά τη χορήγηση της συγκεκριμένης ενίσχυσης επαγγελματικής κατάρτισης. Επομένως, οι κυπριακές αρχές θεωρούν ότι το μέτρο ήταν συμβατό με το εθνικό καθεστώς ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο βασίζεται στο ΓΚΑΚ.

## 6. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

- (64) Παράλληλα με την προκαταρκτική κοινοποίηση των μέτρων μετά τον Ιούλιο 2013, αρκετοί ανταγωνιστές της Cyrgus Airways εξέφρασαν έντονο προβληματισμό σχετικά με την προφανώς σχεδιαζόμενη πρόσθετη κρατική στήριξη.
- (65) Οι ανταγωνιστές επισήμαναν κυρίως ότι τα σχεδιαζόμενα μέτρα παραβιάζουν την υποχρέωση αναστολής της εφαρμογής (standstill) και ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση, η οποία δεν είναι συμβατή με τη Συνθήκη, διότι παραβιάζουν την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Cyrgus Airways είχε λάβει συμβατή με τη Συνθήκη ενίσχυση αναδιάρθρωσης το 2007. Επίσης, εξέφρασαν τον προβληματισμό ότι η κρατική στήριξη υπέρ της Cyrgus Airways προκαλεί στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθώς οι άλλοι ανταγωνιστές της Cyrgus Airways δεν επωφελήθηκαν από τα ίδια μέτρα.

## 7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

### 7.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (66) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις υπό οποιαδήποτε μορφή οι οποίες χορηγούνται από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και στρεβλώνουν ή απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

<sup>(1)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2007 στην υπόθεση C46/2005, *Inter Ferry Boats*, ΕΕ 2009 L 225/1.

<sup>(2)</sup> Απόφαση αριθ. C 10/2006 (πρώην N555/05), της 7ης Μαρτίου 2007, που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 49 της 22.2.2008, σ. 25

<sup>(3)</sup> Απόφαση της Επιτροπής της 15ης Νοεμβρίου 2010, Κρατική ενίσχυση αριθ. N 504/2010 — Μάλτα, *Air Malta plc.* — Ενίσχυση διάσωσης. Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Jacobs στην υπόθεση C-110/02 *Επιτροπή κατά Συμβουλίου*, Συλλογή 2004, σ. I-6333, σκέψη 43.

- (67) Προκειμένου να διαπιστωθεί η παρουσία ή όχι κρατικών ενισχύσεων, πρέπει, επομένως, να αξιολογηθεί εάν πληρούνται τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ για τα προσδιοριζόμενα μέτρα.
- (68) Όσον αφορά το μέτρο 1, στην απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι δεν τηρείται η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς και, ως εκ τούτου, το μέτρο συνιστά πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε η Cyrgus Airways στα πλαίσια κανονικών συνθηκών της αγοράς. Δεδομένου ότι πληρούνται όλες οι άλλες προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 49-70 της απόφασης της 6ης Μαρτίου 2013).
- (69) Όσον αφορά τα μέτρα 2, 3 και 4, οι κυπριακές αρχές τα κοινοποίησαν οι ίδιες ως κρατικές ενισχύσεις. Η Επιτροπή συμφωνεί με την άποψη αυτή.
- (70) Πράγματι, η μετοχοποίηση του χρέους (μέτρα 2 και 3) περιλαμβάνει πρόσθετους κρατικούς πόρους και προσφέρει επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Cyrgus Airways, η οποία διαπιστώνει βελτίωση στην οικονομική της κατάσταση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το δημόσιο παρατείται από την είσπραξη των οφειλόμενων σε αυτό. Ταυτόχρονα, η εταιρεία δεν χρειάζεται να εξοφλήσει τα χρέη της. Κανένας άλλος πιστωτής δεν έχει συνάψει παρόμοια συμφωνία μετοχοποίησης χρέους. Επομένως, ούτε τα μέτρα αυτά φαίνεται να συμμορφώνονται με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς ούτε η Κύπρος έχει υποστηρίξει ότι συμμορφώνονται.
- (71) Όσον αφορά το μέτρο 4, το δημόσιο θα καλύψει ένα έλλειμμα, το οποίο κανονικά θα έπρεπε να χρηματοδοτηθεί από την Εταιρεία. Επομένως, το μέτρο περιλαμβάνει πρόσθετους κρατικούς πόρους και προσφέρει επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Cyrgus Airways.
- (72) Τέλος, οι ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης προς τη Cyrgus Airways το 2010 και το 2011 χορηγήθηκαν μέσω ενός καθεστώτος που επέτρεπε επιχορηγήσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό σε επιλεγμένες εταιρείες για σκοπούς επαγγελματικής κατάρτισης.
- (73) Όλα τα μέτρα επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και μπορούν δυνητικά να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η Cyrgus Airways ανταγωνίζεται άλλους αερομεταφορείς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα συγκεκριμένα μέτρα επιτρέπουν στη Cyrgus Airways να συνεχίσει να λειτουργεί, επομένως δεν είναι υποχρεωμένη να αντιμετωπίσει τις συνέπειες που προκύπτουν κανονικά από τα αρνητικά οικονομικά της αποτελέσματα, σε αντίθεση με άλλους ανταγωνιστές της.
- (74) Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1, 2, 3, 4 και οι ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Cyrgus Airways.
- (75) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποφασίσει ακόμα σχετικά με την εξομίωση ενός πιθανού βραχυπρόθεσμου δανείου 10 εκατομμυρίων ευρώ με κρατική ενίσχυση, καθώς οι συνθήκες χορήγησης δεν έχουν διασαφηνιστεί από τις κυπριακές αρχές.

## 7.2. Παράνομες ενισχύσεις

- (76) Η Επιτροπή σημειώνει ότι το μέτρο 1, καθώς και οι ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης, υλοποιήθηκαν κατά παράβαση της υποχρέωσης αναστολής της εφαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το μέτρο 1 είχε ήδη εκταμιευθεί το 2012 και οι ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης εκταμιεύθηκαν την περίοδο 2010-2011.
- (77) Όσον αφορά τα μέτρα 2, 3 και 4, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κυπριακό δημόσιο, στο πλαίσιο του προγράμματος οικονομικής προσαρμογής του, έχει αναλάβει τη δέσμευση να μην “υλοποιήσει οποιαδήποτε μέτρα που περιλαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της Cyrgus Airways, μέχρι την έγκριση ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.”<sup>(1)</sup> Κατά το παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν διαθέτει πειστικές πληροφορίες ότι τα μέτρα έχουν ληφθεί, ενώ επισημαίνεται ότι η μετοχοποίηση χρέους μπορεί σε κάθε περίπτωση να πραγματοποιηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο και μολαταύτα να καταγραφεί στις οικονομικές καταστάσεις του 2013.
- (78) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο 1 και οι ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης εξομοιώνονται με παράνομες κρατικές ενισχύσεις και καλεί τις κυπριακές αρχές να διευκρινίσουν εάν τα άλλα μέτρα έχουν ήδη ληφθεί ή όχι ή εάν όντως βρίσκονται ακόμα στη φάση του σχεδιασμού.

## 7.3. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

- (79) Στον βαθμό που τα μέτρα που προσδιορίστηκαν ανωτέρω συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά τους πρέπει να εξεταστεί βάσει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του συγκεκριμένου άρθρου.

<sup>(1)</sup> Ανατρέξτε στο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής για την Κύπρο Δεύτερη Αναθεώρηση — Φθινόπωρο 2013, και ιδίως στο Μνημόνιο Συνεννόησης για τους Ειδικούς Όρους της Οικονομικής Πολιτικής, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/occasional\\_paper/2013/pdf/ocp169\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2013/pdf/ocp169_en.pdf)

- (80) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το κράτος μέλος πρέπει να επικαλεστεί πιθανούς λόγους συμβατότητας και να καταδείξει ότι πληρούνται οι όροι της συμβατότητας αυτής. <sup>(1)</sup>
- (81) Οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι τα μέτρα 1, 2, 3 και 4 πρέπει να αξιολογηθούν σχετικά με τη συμβατότητά τους σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και ιδίως σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, καθώς η Cyprus Airways είναι προβληματική επιχείρηση τουλάχιστον από το 2010. Η Επιτροπή συμφωνεί με την άποψη αυτή.
- (82) Όσον αφορά τις ενισχύσεις επαγγελματικής κατάρτισης, οι κυπριακές αρχές υποστήριξαν ότι το μέτρο ήταν συμβατό με το εθνικό καθεστώς ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης, το οποίο βασίστηκε στο ΓΚΑΚ. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προβληματικές επιχειρήσεις εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής του ΓΚΑΚ (άρθρο 1 παράγραφος 6 στοιχείο γ)). Δεδομένου ότι η Cyprus Airways ήταν προβληματική επιχείρηση κατά τον χρόνο χορήγησης των ενισχύσεων επαγγελματικής κατάρτισης, η Επιτροπή θα αξιολογήσει επομένως τις επιχορηγήσεις αυτές ως μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

#### 7.3.1. Επιλεξιμότητα — Δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Cyprus Airways

- (83) Μετά την αξιολόγηση που διενεργήθηκε στην απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013 (στις αιτιολογικές σκέψεις 41-461 παραπάνω), καθώς και την παραδοχή των κυπριακών αρχών, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η Cyprus Airways ήταν προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των σημείων 10 και 11 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α από το 2009 και εξακολουθεί σήμερα να αποτελεί προβληματική επιχείρηση.
- (84) Ως εκ τούτου, κάθε κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε κατά την περίοδο αυτή πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, δεδομένου ότι *“μια προβληματική επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί το ενδεδειγμένο μέσο για την προώθηση στόχων που υπάγονται σε άλλες δημόσιες πολιτικές μέχρις ότου εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.”* (σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

#### 7.3.2. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

- (85) Σύμφωνα με το σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η διάρκεια του οποίου πρέπει να είναι όσο το δυνατό περιορισμένη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, με βάση ορισμένες ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τους μελλοντικούς όρους λειτουργίας.
- (86) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει ότι η εταιρεία θα ανακτήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της το 2017 και ότι θα έχει θετικά κέρδη προ τόκων και φόρων (ΕΒΙΤ) και ίδια κεφάλαια το 2014, σύμφωνα με το βασικό σενάριο, ή το 2016, σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο. Η Επιτροπή αμφιβάλλει εάν είναι ρεαλιστική η επίτευξη των προβλέψεων αυτών, διότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης φαίνεται να υποθέτει μια ευνοϊκή κατάσταση στην αγορά και υπόκειται μόνο σε πολύ οριακή ανάλυση ευαισθησίας, η οποία δεν αντανακλά πολλούς από τους προφανείς κινδύνους της αγοράς και του μακροοικονομικού περιβάλλοντος.
- (87) Η αποτελεσματικότητα ιδίως του διατηρούμενου δικτύου δρομολογίων, στο οποίο βασίζονται οι υποθέσεις κερδοφορίας, είναι αμφισβητήσιμη. Η Cyprus Airways αντιμετωπίζει ήδη ανταγωνισμό στα τρία δρομολόγια που παρουσιάζουν θετικά κέρδη προ τόκων και φόρων (ΕΒΙΤ) (Σόφια, Βηρυτός και Τελ Αβίβ) από τουλάχιστον έναν ανταγωνιστή και δύο ανταγωνιστές στο δρομολόγιο προς τη Μόσχα.
- (88) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν προσπαθεί να ποσοτικοποιήσει στις προβλέψεις του τον αναγνωρισμένο κίνδυνο ότι ο ανταγωνισμός στα δρομολόγια του Τελ Αβίβ και της Μόσχας ενδέχεται να αυξηθεί (π.χ. λόγω της αύξησης της συχνότητας πτήσεων από τον υφιστάμενο αερομεταφορέα) ούτε συνυπολογίζει την ενδεχόμενη περαιτέρω αστάθεια στην περιοχή της Μέσης Ανατολής.
- (89) Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αναγνωρίζει κανένα κίνδυνο αυξημένου ανταγωνισμού από άλλους ισχυρούς παράγοντες της κυπριακής αγοράς, ένα ενδεχόμενο που δεν μπορεί να αποκλειστεί και έχει ήδη αναφερθεί από ανταγωνιστές στις παρατηρήσεις τους μετά την απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013.
- (90) Η αντικατάσταση του αεροδρομίου [...] από το αεροδρόμιο [...] αναμένεται να παραγάγει θετικά κέρδη προ τόκων και φόρων (ΕΒΙΤ), αλλά το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν φαίνεται να αντανακλά τις ενδεχομένως χαμένες δυνατότητες ανταπόκρισης για επιβάτες που ταξιδεύουν πολύ πιο μακριά (π.χ. προς τις ΗΠΑ). [...].

<sup>(1)</sup> C-364/90 Ιταλία κατά Επιτροπής Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 20.

- (91) Δύο πολύ σημαντικά στοιχεία κόστους για τον κλάδο των αερομεταφορών, οι διακυμάνσεις στη συναλλαγματική ισοτιμία δολαρίου/ευρώ και στις τιμές των καυσίμων, θεωρείται ότι παραμένουν σταθερά. Ωστόσο, γίνεται δεκτό στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ότι μια αρνητική απόκλιση [0-2,5]% σε οποιονδήποτε από τους δύο συντελεστές μειώνει τα αποτελέσματα κατά [0,2-0,7] εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι τα προβλεπόμενα κέρδη σύμφωνα με το βασικό σενάριο για το οικονομικό έτος 2014.
- (92) Επιπροσθέτως, το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αντανάκλα την ενδεχόμενη μείωση στη ζήτηση των επιβατών λόγω της κατάργησης της υπηρεσίας γεύματος στην οικονομική θέση. Η μείωση αυτή θα μπορούσε να προέλθει από επιβάτες που εκτιμούν τη δυνατότητα παροχής γεύματος την οποία προσφέρουν ορισμένοι ανταγωνιστές της Cyrgus Airways.
- (93) Όσον αφορά τα έσοδα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν λαμβάνει υπόψη την ύφεση στην Κύπρο, η οποία ενδέχεται να επηρεάσει περαιτέρω την κύρια πελατειακή βάση της εταιρείας, ενώ, σε κάθε περίπτωση, πολλά από τα δρομολόγια που διατηρούνται έχουν αρνητικά κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIT) και, επομένως, δεν συνεισφέρουν στα κέρδη της εταιρείας.
- (94) Σε κάθε περίπτωση, το σχέδιο αναδιάρθρωσης εστιάζει αποκλειστικά σε μέτρα περιστολής των εξόδων χωρίς να αντιμετωπίζει το βασικό επιχειρηματικό μοντέλο της εταιρείας το οποίο μέχρι στιγμής δεν έχει αποδειχθεί βιώσιμο για τη Cyrgus Airways. Όλες οι ενδεχόμενες βελτιώσεις των ροών εσόδων που έχουν υιοθετήσει άλλοι μικροί και μεσαίοι αερομεταφορείς υπό αναδιάρθρωση στην ΕΕ (π.χ. εισαγωγή περισσότερο αποδοτικών σημείων πώλησης χωρίς ενδιάμεσους πράκτορες, εισαγωγή επικουρικών τελών, νέα διαφημιστική εκστρατεία) δεν προβλέπονται συγκεκριμένα στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Cyrgus Airways και δεν αντανάκλωνται στα έξοδα αναδιάρθρωσης.
- (95) Τα οικονομικά αποτελέσματα που προβλέπονται από το σχέδιο αναδιάρθρωσης παρουσιάζουν ισχυρές επιδόσεις στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι σχετικά υψηλοί δείκτες απόδοσης κεφαλαίου και απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου του Πίνακα 2 είναι αποτέλεσμα μιας αναλογίας με πολύ μικρό παρονομαστή (ίδια κεφάλαια). Η Επιτροπή αμφιβάλλει εάν τα εν λόγω οριακά κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIT) και τα χαμηλά ίδια κεφάλαια αποτελούν ενδείξεις βιωσιμότητας, ιδίως σε έναν τομέα που επηρεάζεται από τον έντονο ανταγωνισμό και τις αιφνίδιες αυξήσεις λειτουργικού κόστους. Επίσης, μια εταιρεία με μηδενικά κεφαλαιακά αποθεματικά και αρνητικά συνολικά αποθεματικά (όπως θα είναι η Cyrgus Airways στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης) δεν μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη, δεδομένου ότι το περιθώριο ασφαλείας θα είναι ουσιαστικά ανύπαρκτο.
- (96) Η Επιτροπή αμφιβάλλει επίσης για τον αντίκτυπο ορισμένων εκ των μέτρων περιστολής των εξόδων, διότι προβλέπονται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες δυσκολίες εφαρμογής τους που είναι εκτός του ελέγχου της εταιρείας. Παραδείγματος χάριν, μια τέτοια περίπτωση είναι η επαναδιαπραγμάτευση των τελών στάθμευσης στο αεροδρόμιο της Λάρνακας. Επίσης, οι κυπριακές αρχές δεν διασαφήνισαν εάν θα επιτευχθεί η μείωση των τελών παροχής υπηρεσιών εδάφους, καθώς αυτή φαίνεται ότι εξαρτάται από την πληρωμή, από τη Cyrgus Airways, ενός ανεξόφλητου χρέους προς την εταιρεία παροχής υπηρεσιών εδάφους.
- (97) Τέλος, η περίοδος αναδιάρθρωσης είναι μεγαλύτερη της περιόδου αναδιάρθρωσης σε προσφάτως εγκεκριμένες υποθέσεις αερομεταφορών (Air Malta, Czech Airlines), η οποία ήταν 5 έτη.<sup>(1)</sup> Επισημαίνεται επίσης ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν καλύπτει την περίοδο κατά την οποία χορηγήθηκε η ενίσχυση, καθώς η Cyrgus Airways είχε ήδη λάβει επιχορηγήσεις επαγγελματικής κατάρτισης το 2010 και το 2011.
- (98) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καλεί τις κυπριακές αρχές να υποβάλουν μια επικαιροποιημένη ανάλυση κερδοφορίας και ευαισθησίας του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δεδομένων των αμφιβολιών που εκφράστηκαν ανωτέρω, και να αιτιολογήσει την αναγκαιότητα μιας τόσο μεγάλης περιόδου αναδιάρθρωσης. Καλεί επίσης τις κυπριακές αρχές να επικαιροποιήσουν το χρονοδιάγραμμα των μέτρων αναδιάρθρωσης, καθώς η υποβολή τους στις 10 Ιανουαρίου 2014 καταδεικνύει την καθυστέρηση του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής. Η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις επί των ζητημάτων που περιγράφονται ανωτέρω.

### 7.3.3. Αποφυγή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (99) Σύμφωνα με το σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να διασφαλιστεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές. Από την άποψη αυτή, η παύση ζημιολόγων δραστηριοτήτων που είναι οπωσδήποτε απαραίτητη για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας δεν θεωρείται ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά για τους σκοπούς της αξιολόγησης των αντισταθμιστικών μέτρων (σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).
- (100) Οι κυπριακές αρχές έχουν υποβάλει πολύ περιορισμένες και ασαφείς πληροφορίες σχετικά με την κερδοφορία των δρομολογίων αυτών και το ύψος των διαθέσιμων επιβατοχιλιόμετρων που αυτά αντιπροσωπεύουν, ενώ τουλάχιστον δύο δρομολόγια φαίνεται να είναι ζημιολόγα, καθώς δεν είχαν θετική ακαθάριστη συνεισφορά.
- (101) Επομένως, η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους να σχολιάσουν τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα. Η Επιτροπή καλεί επίσης τις κυπριακές αρχές να τεκμηριώσουν ότι τα προτεινόμενα δρομολόγια συνιστούν επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ή να προτείνουν άλλα αντισταθμιστικά μέτρα.

<sup>(1)</sup> Απόφαση C(2012) 6352 τελικό της 19.09.2012 σχετικά με την υπόθεση SA.30908 CSA — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης, ΕΕ L/92/2013· απόφαση C(2012) 4198 τελικό της 27.06.2012 σχετικά με την υπόθεση SA.33015 Air Malta plc, ΕΕ L/301/2012.

#### 7.3.4. Περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο — Ίδια συμμετοχή

- (102) Σύμφωνα με το σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, για να περιοριστεί το ποσό της ενίσχυσης στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης που απαιτούνται, απαιτείται σημαντική συμμετοχή στο σχέδιο αναδιάρθρωσης από τον αποδέκτη της ενίσχυσης με ίδιους πόρους. Η συμμετοχή αυτή πρέπει να είναι πραγματική και να περιλαμβάνει την πώληση στοιχείων ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης ή εξωτερική χρηματοδότηση υπό τους όρους της αγοράς.
- (103) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Cyrgus Airways σκοπεύει να συνεισφέρει 54,46 εκατομμύρια ευρώ ως ίδια συμμετοχή, ποσό που αντιστοιχεί το 36,9% των εξόδων αναδιάρθρωσης. Δεδομένου ότι τα έξοδα αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε 147,4 εκατομμύρια ευρώ, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 102,9 εκατομμυρίων ευρώ μπορεί να θεωρηθεί ότι περιορίζεται στο απολύτως ελάχιστο, δεδομένου ότι το άθροισμα της ίδιας συμμετοχής και της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι μεγαλύτερο των εξόδων αναδιάρθρωσης.
- (104) Δεύτερον, στην περίπτωση μεγάλων εταιρειών, η Επιτροπή θεωρεί κανονικά ότι απαιτείται συμμετοχή στην αναδιάρθρωση ίση τουλάχιστον με το 50 %. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιστάσεις και σε περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας, η Επιτροπή δύναται να αποδεχθεί μικρότερη συμμετοχή (σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).
- (105) Στις ενισχυόμενες περιοχές οι προϋποθέσεις για την έγκριση ενίσχυσης μπορεί να είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά το μέγεθος της συνεισφοράς του δικαιούχου (σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α). Ωστόσο, μόνο ορισμένες περιφέρειες της Κύπρου είναι επιλέξιμες για περιφερειακές επενδυτικές ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) και οι κυπριακές αρχές δεν έχουν διευκρινίσει εάν στις περιφέρειες αυτές περιλαμβάνεται η έδρα της Cyrgus Airways.
- (106) Ωστόσο, η ίδια συμμετοχή της τάξης του 36,9 % στη συγκεκριμένη υπόθεση φαίνεται κατ' αρχήν ανεπαρκής, καθώς η Επιτροπή απαιτεί γενικά ίδια συμμετοχή τουλάχιστον ίση με το 40 %, στην περίπτωση μεγάλων επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε ενισχυόμενες περιοχές. Παραδείγματος χάριν, στην υπόθεση της Air Malta, η οποία παρουσίαζε παρόμοια χαρακτηριστικά, η ίδια συμμετοχή που πρότεινε η εταιρεία και έκανε δεκτή η Επιτροπή ήταν 45,5 % των εξόδων αναδιάρθρωσης.
- (107) Τρίτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όσον αφορά την πραγματική συνεισφορά μέσω της πώλησης στοιχείων ενεργητικού, η πώληση των ανταλλακτικών δεν έχει ολοκληρωθεί και η αξία που προβλέπεται να εισπραχθεί δεν στηρίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία. Η πώληση των χρονοθυρίδων στο αεροδρόμιο LHR δεν έχει ολοκληρωθεί επίσης και η βραδινή χρονοθυρίδα στο LHR αποτιμάται από τη μελέτη, την οποία υπέβαλαν οι κυπριακές αρχές, σε αξία μικρότερη από αυτή που προβλέπεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η μεταβίβαση του ακινήτου στην Αθήνα στο ταμείο πρόνοιας δεν φαίνεται να συνιστά πραγματική συνεισφορά, καθώς το ταμείο πρόνοιας φαίνεται να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Cyrgus Airways και των υποχρεώσεών της.
- (108) Επομένως, η Επιτροπή αμφισβητεί την εκπλήρωση του σημείου 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καλεί τις κυπριακές αρχές να αιτιολογήσουν ότι η σχεδιαζόμενη ενίσχυση αναδιάρθρωσης περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο και να εξηγήσουν γιατί θα πρέπει να γίνει δεκτή ίδια συμμετοχή χαμηλότερη από την ίδια συμμετοχή συγκρίσιμων εταιρειών. Τέλος, η Επιτροπή καλεί τις κυπριακές αρχές να διασαφηνίσουν την αξία και τον σκοπό των στοιχείων της ίδιας συμμετοχής και καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις επί του ζητήματος αυτού.

#### 7.3.5. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης (one time, last time)

- (109) Στο τμήμα 3.3 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζεται ότι οι ενισχύσεις διάσωσης ή/και αναδιάρθρωσης πρέπει να χορηγούνται εφάπαξ και ότι "όταν έχουν παρέλθει λιγότερα από 10 έτη από τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή έχει λήξει η περίοδος αναδιάρθρωσης ή έχει διακοπεί η εφαρμογή του σχεδίου (όποιο είναι το πλέον πρόσφατο), η Επιτροπή κατ' αρχήν δεν εγκρίνει άλλη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης". Η προϋπόθεση αυτή είναι γνωστή ως αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.
- (110) Δεδομένου ότι η Cyrgus Airways έλαβε συμβατή ενίσχυση αναδιάρθρωσης το 2007 βάσει ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Cyrgus Airways δεν είναι κατ' αρχήν επιλέξιμη για περαιτέρω ενισχύσεις αναδιάρθρωσης σήμερα, σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.
- (111) Στις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α (σημείο 73) προβλέπεται εξαίρεση στην αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης:
- a. "όταν μία ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως μέρος μιας ενιαίας επιχείρησης αναδιάρθρωσης·
  - β. όταν η ενίσχυση διάσωσης έχει χορηγηθεί σύμφωνα με τους όρους του τμήματος [3.1] και η ενίσχυση αυτή δεν ακολουθήθηκε από στηριζόμενη από το κράτος αναδιάρθρωση εάν:
    - i. η επιχείρηση μπορούσε εύλογα να θεωρηθεί ως βιώσιμη μακροπρόθεσμα μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης και
    - ii. απαιτείται νέα ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης μετά τουλάχιστον πέντε έτη λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων [25] για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση·
  - γ. σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις."

- (112) Όσον αφορά το σημείο 73 (στοιχείο γ), η Επιτροπή υπενθυμίζει τις διαπιστώσεις της στις αιτιολογικές σκέψεις 89-99 της απόφασης της 6ης Μαρτίου 2013 σχετικά με την απαγόρευση πτήσεων στον τουρκικό εναέριο χώρο και τις αναταραχές στη Μέση Ανατολή.
- (113) Η λειτουργία αεροδρομίου στο βόρειο τμήμα της Κύπρου δεν μπορεί επίσης να θεωρηθεί ως εξαιρετική και απρόβλεπτη κατάσταση, καθώς φαίνεται ότι έχει δοθεί δυνατότητα στους τουρίστες να περνούν τα σύνορα προς την Κύπρο τουλάχιστον από το 2004.
- (114) Όσον αφορά την οικονομική κατάσταση στην Κύπρο και την Ελλάδα, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί την επιδείνωση της κυπριακής και της ελληνικής οικονομίας και υπενθυμίζει την επιχειρηματολογία της στην απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 84-85 της απόφασης αυτής).
- (115) Η Επιτροπή υπενθυμίζει τις αιτιολογικές σκέψεις 85-87 της απόφασης της 6ης Μαρτίου 2013. Σε σχέση με αυτό, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι κυπριακές αρχές δεν έχουν υποβάλει ακόμα πειστικές αποδείξεις που να τεκμηριώνουν τις εξαιρετικές και απρόβλεπτες επιπτώσεις της ελληνικής και της κυπριακής ύφεσης, καθώς και της αναταραχής στη Μέση Ανατολή, στη *Cyprus Airways*.
- (116) Στην πραγματικότητα, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία υποδηλώνουν αντίθετα ότι η μείωση της κίνησης από την Ελλάδα ήταν οριακή. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης καταδεικνύει ότι ο συνολικός αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Λάρνακας παραμένει σχεδόν σταθερός από το 2010, ενώ οι επιβάτες στο αεροδρόμιο της Πάφου έχουν αυξηθεί. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι συνολικά η Κύπρος δεν φαίνεται να έχει απολέσει επιβατική κίνηση κατά την εξεταζόμενη περίοδο.
- (117) Ταυτόχρονα, οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή δείχνουν ότι η *Cyprus Airways* δεν πραγματοποίησε τις απαραίτητες προσαρμογές στην επιχείρησή της ώστε να αποφύγει τις επιπτώσεις της επιδείνωσης της οικονομίας στην Ελλάδα, την οποία θεωρεί παραδοσιακό προορισμό. Αντιθέτως, η εταιρεία διέφυγε τις εγχώριες πτήσεις στην Ελλάδα την περίοδο 2011-2013 και, επομένως, αύξησε συνειδητά την έκθεσή της στην ελληνική αγορά.
- (118) Συμπερασματικά, η Επιτροπή αμφιβάλλει εάν, κατά το παρόν στάδιο, μπορεί να εφαρμοστεί οποιαδήποτε εξαίρεση στην αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης και καλεί τις κυπριακές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να σχολιάσουν τα επιχειρήματα που περιγράφονται ανωτέρω.

#### 7.3.6. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα

- (119) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα των μέτρων 1, 2, 3, 4 και της ενίσχυσης επαγγελματικής κατάρτισης με την εσωτερική αγορά.

Βάσει των προαναφερθέντων ζητημάτων, η Επιτροπή, ενεργώντας κατά τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καλεί την Κύπρο να υποβάλει τα σχόλιά της και να παράσχει κάθε πληροφορία που δύναται να είναι χρήσιμη για την αξιολόγηση των μέτρων, εντός ενός μήνα από τη λήψη της παρούσας επιστολής. Καλεί τις αρχές της να προωθήσουν αντίγραφο της παρούσας επιστολής άμεσα στον δυνητικό δικαιούχο της ενίσχυσης.

Λόγω του ότι ορισμένα μέτρα στο πλαίσιο της απόφασης αυτής αποτελούν ήδη αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας που ξεκίνησε με την απόφαση της 6ης Μαρτίου 2013, η Επιτροπή σκοπεύει να καταλήξει σε συμπέρασμα και για τις δύο επίσημες διαδικασίες έρευνας με μια κοινή απόφαση.

Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει στην Κύπρο ότι το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα και εφιστά την προσοχή της στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα ανάκτησης όλων των παράνομων ενισχύσεων από τον δικαιούχο.

Η Επιτροπή προειδοποιεί την Κύπρο ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή και μια περίληψή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ δημοσιεύοντας κοινοποίηση στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και θα ενημερώσει την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντας αντίγραφο της παρούσας επιστολής. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα κληθούν να υποβάλουν τα σχόλιά τους εντός ενός μήνα από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.»