

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 113

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

49e jaargang

13 mei 2006

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Mededelingen</i>	
	Commissie	
2006/C 113/01	Wisselkoersen van de euro	1
2006/C 113/02	Steunmaatregelen van de staten — Cyprus — Steunmaatregel van de staten C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways — Herstructureringsplan — Uitnodiging, overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag, om opmerkingen te maken ⁽¹⁾	2
2006/C 113/03	Mededeling van de Commissie in het kader van de uitvoering van Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen ⁽¹⁾	17
2006/C 113/04	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak) — Zaak die in aanmerking kan komen voor een vereenvoudigde procedure ⁽¹⁾	18
2006/C 113/05	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe) — Zaak die in aanmerking kan komen voor een vereenvoudigde procedure ⁽¹⁾	19
2006/C 113/06	Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. COMP/M.4133 — Mellon/WestLB/JV) ⁽¹⁾	20
	II <i>Vorbereidende besluiten</i>	
	

NL

III *Bekendmakingen*

Commissie

2006/C 113/07	I-Rome: Exploitatie van geregelde luchtdiensten — Aanbesteding door Italië overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad voor de exploitatie van de geregelde luchtdienst op de route Pantelleria-Trapani en terug	21
---------------	--	----

Rectificaties

2006/C 113/08	Rectificatie van de mededeling van de Commissie betreffende de inwerkingtreding van de protocollen inzake de oorsprong van producten die voorzien in een diagonale cumulatie tussen de Gemeenschap, Algerije, Bulgarije, Egypte, de Faeröer, Israël, Jordanië, Libanon, Marokko, Noorwegen, Roemenië, Syrië, Tunesië, Turkije, de Westelijke Jordaanoever en de Gazastrook, IJsland en Zwitserland (met inbegrip van Liechtenstein) (PB C 87 van 11.4.2006)	24
---------------	---	----



I

(Mededelingen)

COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

12 mei 2006

(2006/C 113/01)

1 euro =

Munteenheid	Koers	Munteenheid	Koers		
USD	US-dollar	1,2914	SIT	Sloveense tolar	239,65
JPY	Japane yen	141,56	SKK	Slowaakse koruna	37,573
DKK	Deense kroon	7,4554	TRY	Turkse lira	1,8130
GBP	Pond sterling	0,68080	AUD	Australische dollar	1,6609
SEK	Zweedse kroon	9,3700	CAD	Canadese dollar	1,4214
CHF	Zwitserse frank	1,5496	HKD	Hongkongse dollar	10,0130
ISK	IJslandse kroon	91,23	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	2,0525
NOK	Noorse kroon	7,7645	SGD	Singaporese dollar	2,0183
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 204,36
CYP	Cypriotische pond	0,5751	ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	7,9796
CZK	Tsjechische koruna	28,263	CNY	Chinese yuan renminbi	10,3418
EEK	Estlandse kroon	15,6466	HRK	Kroatische kuna	7,2680
HUF	Hongaarse forint	265,03	IDR	Indonesische roepia	11 280,38
LTL	Litouwse litas	3,4528	MYR	Maleisische ringgit	4,624
LVL	Letlandse lat	0,6960	PHP	Filipijnse peso	66,740
MTL	Maltese lira	0,4293	RUB	Russische roebel	34,7650
PLN	Poolse zloty	3,8768	THB	Thaise baht	48,861
RON	Roemeense leu	3,4844			

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — CYPRUS

Steunmaatregel van de staten C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways — Herstructureringsplan

Uitnodiging, overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag, om opmerkingen te maken

(2006/C 113/02)

(Voor de EER relevante tekst)

Bij schrijven van 22 maart dat op de bladzijden na deze samenvatting in de authentieke taal is afgedrukt, heeft de Commissie Cyprus in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van bovengenoemde staatssteunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de maatregel met betrekking waartoe de Commissie de procedure inleidt kenbaar maken door deze binnen een maand vanaf de datum van de bekendmaking van deze samenvatting en de hierna volgende brief aan het volgende adres toe te zenden:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Vervoer en energie
Directoraat A — Algemene zaken en middelen
Eenheid A4: Interne markt en concurrentie
De Motstraat 28
B-1040 Brussel
Fax: (32-2) 296 41 04.

Deze opmerkingen zullen aan Cyprus worden meegedeeld. Belanghebbenden die hun opmerkingen toezenden, kunnen met opgave van redenen schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van hun identiteit.

SAMENVATTING

Procedure

Bij ongedateerd schrijven, door de Commissie geregistreerd op 9 november 2005 (DG TREN A/28405), hebben de Cypriotische autoriteiten, in overeenstemming met artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag en met de verbintenis die zij zijn aangegaan in de context van de reddingssteun (N 69/2005) ten behoeve van Cyprus Airways, door de Commissie goedgekeurd op 3 mei 2005 (Besluit C(2005)1322), de Europese Commissie in kennis gesteld van een herstructureringsplan voor Cyprus Airways Ltd. Op 18 november 2005 heeft de Commissie de Cypriotische autoriteiten om verdere toelichting gevraagd (D(05)125084). De Cypriotische autoriteiten hebben de vragen van de Commissie beantwoord in hun schrijven van 23 januari 2006, geregistreerd op 24 januari 2006 (DG TREN A/11819).

Beschrijving van de maatregel

Cyprus Airways, dat in 1947 is opgericht, houdt zich hoofdzakelijk bezig met het luchtvervoer van passagiers en goederen en verleent daarnaast nog andere luchtdiensten. De hoofdaandeelhouder van de onderneming is de Cypriotische regering (69,62 %), terwijl de overige aandelen in het bezit zijn van zo'n 4 200 kleine particuliere investeerders. Cyprus Airways exploiteert momenteel een vloot van 11 vliegtuigen en verzorgt lijndiensten in Europa en het Midden-Oosten naar 26 bestemmingen⁽¹⁾. In 2004 vervoerde de maatschappij 1 772 552 passagiers en realiseerde zo een totaal van 3 427 miljoen passagierkilometers.

⁽¹⁾ Athene, Londen (Heathrow en Stansted), Amsterdam, Brussel, Frankfurt, Moskou, Parijs, Zürich, Wenen, Birmingham, Manchester, Milaan, Rome, Thessaloniki, Heraklion, Cairo, Tel Aviv, Beiroet, Damascus, Amman, Jeddah, Bahrein, Dubai en Riyad.

Het aangemelde herstructureringsplan bestaat uit de volgende afzonderlijke maar wel onderling aanvullende onderdelen die zijn ontworpen om het bedrijf op langere termijn weer levensvatbaar te maken:

Een lening op lange termijn van CYP 55 miljoen (96 miljoen EUR)

Deze lening op commerciële voorwaarden met een garantie van de Cypriotische regering heeft een looptijd van tien jaar en zal in de eerste plaats worden gebruikt voor de terugbetaling van de kortetermijnlening van CYP 30 miljoen (51 miljoen EUR) die is verstrekt na de goedkeuring van de reddingssteun in mei 2005. Vervolgens zal het resterende bedrag voor de herstructurering van de luchtvaartmaatschappij worden gebruikt.

Verkoop van Eurocypria

Het charterbedrijf Eurocypria, een dochteronderneming van Cyprus Airways, zal aan de regering worden verkocht voor een door een onafhankelijke deskundige te bepalen prijs. Deze prijs is aanvankelijk geschat op CYP 15 miljoen (26 miljoen EUR). Als gevolg hiervan zal Eurocypria van de Cyprus Airways-groep worden afgescheiden en geheel zelfstandig worden. Ook betekent dit dat de opbrengst van de verkoop (door de regering aan Cyprus Airways betaald) door laatstgenoemde kan worden aangewend om zijn herstructurering te financieren.

Het is de bedoeling dat de herstructureringslening (en de opbrengst van de verkoop van Eurocypria) als volgt worden gebruikt:

Tijdvak	Bedrag (CYP miljoen)	Beschrijving
2006	30	Terugbetaling van reddingssteun
2006	10,6	Afvloeiingsuitkeringen
2006	2	Andere afvloeiingskosten
2006-2008	5	Werkkapitaal voor CY
2006-2008	13,5	Voorspelde kapitaaluitgaven
2006-2010	10	Liquiditeitstekorten
Totaal	71,1	

Kostenbesparingen

Gedurende de eerste 24 maanden van het herstructureringsplan zal het accent voornamelijk liggen op kostenbesparing en de verbetering van bepaalde bronnen van inkomsten. De regering en de directie van de onderneming schatten dat de totale kosten met 13 % omlaag moeten worden gebracht. Dit zal worden gerealiseerd door het personeelsbestand met zo'n 20 % in te krimpen en tegelijkertijd het salarispeil van de overblijvende personeelsleden met gemiddeld 15 % te verlagen. Volgens het herstructureringsplan zullen er dan van de 1 840 huidige medewerkers die op 1 september 2005 in dienst waren 385 moeten afvloeien; dankzij deze afvloeiingen kan jaarlijks ongeveer CYP 7 miljoen (12 miljoen EUR) worden bezuinigd. Een verdere besparing van zo'n CYP 4,6 miljoen (8 miljoen EUR) zal door een bezuiniging op de lopende personeelskosten mogelijk worden.

Kapitaalsverhoging

In een tweede fase van het herstructureringsplan, die 18 maanden na de start van het plan plaatsvindt, wordt een kapitaalsverhoging van CYP 14 miljoen (24 miljoen EUR) doorgevoerd. Verwacht wordt dat alle aandeelhouders (zowel de staat als de kleine, voornamelijk particuliere aandeelhouders) aan deze kapitaalsverhoging zullen deelnemen in verhouding tot hun aandeelhouderschap. De bijdrage van de staat in deze kapitaalsverhoging bedraagt CYP 9,8 miljoen (17 miljoen EUR) en die van de particuliere aandeelhouders ongeveer CYP 4,2 miljoen (7,3 miljoen EUR).

Evaluatie van de maatregel

De Commissie is van oordeel dat in het kader van dit herstructureringsplan overheidsmiddelen (een lening waarvoor de overheid garant staat) worden overgeheveld naar een privé-onderneming, namelijk Cyprus Airways. Dit voordeel voor deze privé-onderneming beïnvloedt de handel tussen de lidstaten en verstoort de mededinging of dreigt deze te verstoren. De Commissie sluit in dit stadium ook niet uit dat andere aspecten van het plan (de verkoop van Eurocypria, de geplande kapitaalsverhoging) eveneens staatssteun omvatten. De Commissie is dan ook van oordeel dat het herstructureringsplan elementen bevat die als staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag moeten worden beschouwd.

De Commissie moet daarom nagaan of het plan verenigbaar is met het toepasselijke communautaire kader, namelijk de

Communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureeringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ⁽²⁾.

Na onderzoek van het plan heeft de Commissie vragen bij bepaalde aspecten ervan.

Zij heeft in de eerste plaats vragen bij de verkoop van Eurocypria aan de overheid en bij de manier waarop de verkoopprijs is bepaald. Als de prijs die voor Eurocypria wordt betaald niet de marktprijs is, moet dit bedrag als staatssteun worden beschouwd.

De Commissie heeft ook vragen bij de kapitaalsverhoging die 18 maanden na het begin van het herstructureringsplan is gepland. Zij wil weten welke criteria en parameters zullen worden toegepast om te garanderen dat deze kapitaalsverhoging plaatsvindt. In dit stadium kan zij niet uitsluiten dat de staatsdeelname in de kapitaalsverhoging als staatssteun zal worden beschouwd.

De Commissie betwijfelt of het plan volstaat om de langetermijnlevensvatbaarheid van het bedrijf zo snel mogelijk te herstellen zonder dat er in de toekomst behoefte is aan extra hulp. De basis van het plan wordt gevormd door een zware kostenbesparing en een herpositionering van de luchtvaartmaatschappij op de markt. Het plan omvat een langetermijnlening die gespreid over 10 jaar moet worden afbetaald. De Commissie beschikt over onvoldoende informatie om te kunnen nagaan of de financiële vooruitzichten redelijk zijn, of ze op correcte veronderstellingen gebaseerd zijn en of de luchtvaartmaatschappij opnieuw levensvatbaar zal worden.

De Commissie betwijfelt of de voorgestelde compensaties opwegen tegen de door de steun veroorzaakte marktverstoring. Volgens het plan behoudt Cyprus Airways na de herstructurering dezelfde vloot en hetzelfde routenetwerk. De maatschappij verkoopt echter wel een dochteronderneming, de chartermaatschappij Eurocypria (vier vliegtuigen). Cyprus Airways ontdoet zich ook van een andere dochteronderneming, HellasJet, en de drie vliegtuigen van die onderneming. De Commissie betwijfelt of de door Cyprus voorgestelde compensaties volstaan, vooral omdat Eurocypria aan de hoofdaandeelhouder van Cyprus Airways wordt verkocht. De Commissie is vooral geïnteresseerd in de mening van de concurrenten van Cyprus Airways over deze kwestie.

Aangezien de Commissie nog niet heeft besloten of de opbrengsten van de verkoop van Eurocypria of van de geplande kapitaalsverhoging als staatssteun moeten worden beschouwd, betwijfelt zij of het bedrag van de steuncomponent van het herstructureringsplan wel tot een minimum is beperkt (zoals voorgeschreven door de richtsnoeren).

Normaal gesproken moet een bedrijf van de omvang van Cyprus Airways ongeveer 50 % van de herstructureringskosten zelf bijdragen. Cyprus Airways draagt CYP 7 miljoen (12 miljoen EUR) bij in contanten; de Cypriotische autoriteiten dringen er op aan dat de opbrengst van de verkoop van Eurocypria (CYP 15 miljoen) en CYP 4,2 miljoen aan particulier aandeelhouderskapitaal uit de kapitaalsverhoging, die 18 maanden na de start van het herstructureringsplan is gepland, daar wordt bijgeteld. De Commissie vraagt zich af of deze eigen bijdrage voldoende hoog is en of de opbrengsten uit de verkoop van Eurocypria en het van de overheid afkomstige gedeelte van de kapitaalsverhoging als staatssteun moeten worden beschouwd.

⁽²⁾ PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.

Gezien het voorgaande betwijfelt de Commissie of het aangeelde herstructureringsplan in overeenstemming is met de bepalingen van de richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun. Zij heeft daarom besloten de formele onderzoeksprocedure in te leiden overeenkomstig artikel 4, lid 4, van Verordening (EG) nr. 659/1999. De Commissie zal een eindbeschikking vaststellen om aan te geven dat de procedure is gesloten.

In het licht van bovenstaande overwegingen en krachtens de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag, verzoekt de Commissie de Republiek Cyprus om opmerkingen te maken en alle gegevens mee te delen die dienstig kunnen zijn om de steunmaatregel te evalueren.

In deze omstandigheden is de Commissie van mening dat het in het belang is van alle partijen hen uit te nodigen hun opmerkingen toe te zenden in het kader van de formele onderzoeksprocedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag.

TEKST VAN DE BRIEF

„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 κινηθεί 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^(?). Το 2004, η CY μετέφερε 1 772 552^(*) 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 Eurocyprya^(?)·
 - 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:

Eurocyprya Airlines

7. Η εταιρεία αυτή (εφεξής Eurocyprya) 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 Eurocyprya 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 Eurocyprya 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 Eurocyprya εκτελούσε επίσης περιορισμένες τακτικές πτήσεις.
8. Η Eurocyprya 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 Eurocyprya 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 Eurocyprya χρησιμοποίησε ένα επιπλέον αεροσκάφος A320 (A320) με πλήρη μίσθωση (“wet lease”) από την Cyprus Airways, έχοντας ως βάση το αεροδρόμιο του Ηρακλείου (Κρήτη).

^(?) 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

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

^(?) 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 ζημιώδη, 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 εμφανίζει 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 ΗΒ 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 Eurocyrgia) 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 βιωσιμότητα 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 ζημιωγόνων 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, επέλυσαν 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 οιαδήποτε 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 κατανέμονται 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 ποσόν 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 επιδιώξαν 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 αντέκειται προς το κοινό συμφέρον.
74. Από την άποψη αυτή, το εφαρμοστέο κοινοτικό πλαίσιο προκειμένου να αποφασιστεί ο συμβιβασμός χαρακτήρα 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.
- Συμβιβασίμος 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 ή 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 οδηγήσει 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, δόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένηση 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 Eurocypria) 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 μεγιστοποίηση 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 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 δίκτυο 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 μεσετείας 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 Eurocyrgia 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 Eurocyrgia 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 Eurocyrgia 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 ζημιολόγων δραστηριοτήτων που απαιτούνται οποσδήποτε 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 Eurocyrgia 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 αναφέρονται 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 πληρούται 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 πληρούται ο όρος αυτός. Ειδικότερα, παρατηρεί ότι στο κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, ο όμιλος της Cyprus Airways σκοπεύει να δαπανήσει 7 εκατ. CYP από τους ίδιους 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 δυνητικής 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.”

Mededeling van de Commissie in het kader van de uitvoering van Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen

(2006/C 113/03)

(Voor de EER relevante tekst)

(Bekendmaking van titels en referentienummers van geharmoniseerde normen in het kader van de richtlijn)

ENO ⁽¹⁾	Referentienummer en titel van de norm (en referentie document)	Referentienummer van de vervangen norm	Datum waarop het vermoeden van overeenstemming ten aanzien van de vervangen norm verval Noot 1
CEN	EN ISO 10087:2006 Pleziervaartuigen — Vaartuigidentificatie — Coderingssysteem (ISO 10087:2006)	EN ISO 10087:1996	30.9.2006

⁽¹⁾ ESO: Europese Normalisatie Organisatie:

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

— CENELEC: rue de Stassart 35, B-1050 Brussel, 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>)

Noot 1 In het algemeen is de datum waarop het vermoeden van overeenstemming ten aanzien van de vervangen norm verval, de door de Europese normalisatie-instituten vastgestelde datum van intrekking, maar gebruikers van de norm worden erop gewezen dat dit in bepaalde uitzonderlijke gevallen anders kan zijn.

WAARSCHUWING:

- Iedere informatie betreffende de beschikbaarheid van de normen kan verkregen worden ofwel bij de Europese normalisatie-instellingen ofwel bij de nationale normalisatie-instellingen waarvan de lijst een bijlage is bij de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 98/34/EG ⁽¹⁾ gewijzigd door Richtlijn 98/48/EG ⁽²⁾.
- De publicatie van de referenties in het *Publicatieblad van de Europese Unie* houdt niet in dat de normen beschikbaar zijn in alle talen van de Gemeenschap.

Meer informatie kunt u vinden op Europa:

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

⁽¹⁾ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

⁽²⁾ PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie**(Zaak nr. COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak)****Zaak die in aanmerking kan komen voor een vereenvoudigde procedure**

(2006/C 113/04)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Op 5 mei 2006 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ waarin wordt meegedeeld dat de onderneming Mitsui & Co („Mitsui”, USA) en Koninklijke Vopak N.V. („Vopak”, The Netherlands) in de zin van artikel 3, lid 1), sub b), van genoemde verordening gezamenlijk zeggenschap verkrijgen over VOPAK ITC („Vopak ITC”, USA) door de inbreng van activa in een nieuw gestichte vennootschap die een gezamenlijke onderneming is.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

- voor Mitsui: handelsonderneming in kracht en energie gerelateerde producten; ijzer en staal;
- voor Vopak: exploitatie van tanks voor de opslag van ruwe olie, aardolie producten, chemische producten, LPG en plantenolie; het transport van deze producten over de binnenwateren, en de verlening van gerelateerde diensten;
- voor Vopak ITC: verschaffing van opslag faciliteiten en verwante dienstverlening in Noord-Amerika, voor chemische producten, aardolie producten, LPG, petrochemische producten evenals pijplijnverbindingen en andere distributiesystemen.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 139/2004 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. In het licht van de Mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 ⁽²⁾ van de Raad wordt vermeld dat deze zaak in aanmerking kan komen voor deze procedure.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken aan de Commissie.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (nummer (32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentienummer COMP/M.4167 — Mitsui/Vopak, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
DG Concurrentie
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussel

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 56 van 5.3.2005, blz. 32.

Voorafgaande aanmelding van een concentratie
(Zaak nr. COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe)
Zaak die in aanmerking kan komen voor een vereenvoudigde procedure

(2006/C 113/05)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Op 2 mei 2006 ontving de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ⁽¹⁾ waarin wordt meegedeeld dat de ondernemingen ABN Amro Capital France en ABN Amro Capital BO Funds BV, die beide deel uitmaken van het concern ABN („ABN Amro”, Nederland) in de zin van artikel 3, lid 1), sub b), van genoemde verordening volledig zeggenschap verkrijgen over de onderneming NextiraOne Europe Holdings B.V. („Nextiraone Erurope”) door de aankoop van aandelen.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betrokken ondernemingen zijn:

— voor ABN Amro: financiële diensten, private equity en activabeheer;

— voor Nextiraone Europe: telecommunicatie voor zakelijke klanten.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde transactie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 139/2004 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter aangehouden. In het licht van de Mededeling van de Commissie betreffende een vereenvoudigde procedure voor de behandeling van bepaalde concentraties krachtens Verordening (EG) nr. 139/2004 ⁽²⁾ van de Raad wordt vermeld dat deze zaak in aanmerking kan komen voor deze procedure.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken aan de Commissie.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze bekendmaking hebben bereikt. Zij kunnen per fax (nummer (32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentienummer COMP/M.4219 — ABN Amro/Nextiraone Europe, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie
DG Concurrentie
Merger Registry
J-70
B-1049 Brussel

⁽¹⁾ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 56 van 5.3.2005, blz. 32.

Besluit om geen bezwaar aan te tekenen tegen een aangemelde concentratie**(Zaak nr. COMP/M.4133 — Mellon/WestLB/JV)**

(2006/C 113/06)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 30 maart 2006 heeft de Commissie besloten geen bezwaar aan te tekenen tegen bovenvermelde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is slechts beschikbaar in het Engels en zal openbaar worden gemaakt na verwijdering van eventuele bedrijfsgeheimen. De tekst is beschikbaar:

- op de website „concurrentie” van de Europese Commissie (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Deze website biedt verschillende mogelijkheden om individuele concentratiebeschikkingen op te zoeken, onder meer op bedrijfsnaam, nummer van de zaak, datum en sector;
 - in elektronische vorm op de EUR-Lex website onder documentnummer 32006M4133. EUR-Lex is het geïnformatiseerde documentatiesysteem voor de communautaire wetgeving. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

III

(Bekendmakingen)

COMMISSIE

I-Rome: Exploitatie van geregelde luchtdiensten

Aanbesteding door Italië overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad voor de exploitatie van de geregelde luchtdienst op de route Pantelleria-Trapani en terug

(2006/C 113/07)

- Inleiding:** Overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt a), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23.7.1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes heeft het Italiaanse Ministerie voor Infrastructuur en vervoer besloten om, overeenkomstig de besluiten die zijn genomen op de conferenties van de diensten georganiseerd onder het voorzitterschap van de regio Sicilië, een verplichting tot openbare dienstverlening op te leggen voor de geregelde luchtdienst op de route: Pantelleria-Trapani en terug.
- Betref:** Levering van geregelde luchtdiensten op bovengenoemde verbinding overeenkomstig de opgelegde verplichtingen tot openbare dienstverlening als bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* C 112 van 12.5.2006.
- Deelneming aan de aanbesteding:** De aanbesteding staat open voor alle maatschappijen die in het bezit zijn van een geldige exploitatievergunning, afgegeven door een lidstaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23.7.1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen, en die voldoen aan de voorwaarden met betrekking tot de openbare dienstverplichtingen als gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* C 112 van 12.5.2006.
- Procedure:** Deze aanbesteding valt onder de bepalingen van artikel 4, lid 1, punten d), e), f), h) en i) van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad.
- Dossier voor de aanbesteding:** Het volledige dossier voor de aanbesteding, omvattende de voorwaarden van de overeenkomst en het maximumbedrag van de te verlenen financiële compensatie, dat als basis voor de overeenkomst moet worden beschouwd, alsook alle andere nuttige gegevens die een integrerend deel uitmaken van deze aanbesteding, kan gratis worden verkregen op het onderstaande adres:

ENAC, Area Trasporto Aereo, Viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.
- Overeenkomst ter regulering van de dienstverlening:** De dienstverlening wordt gereguleerd door een overeenkomst volgens het standaardmodel dat is opgenomen in dit aanbestedingsdossier.
- Financiële compensatie:** Gegadigden dienen in hun offerte expliciet aan te geven welk bedrag (per jaar gespecificeerd), met als maximum het in punt 5 bedoelde bedrag, wordt gevraagd als compensatie voor het uitvoeren van de gevraagde dienst gedurende 2 jaar vanaf de voorgenomen aanvangsdatum, met mogelijkheid tot verlenging met 12 maanden.

Het werkelijke bedrag van de uitgekeerde compensatie wordt elk jaar achteraf vastgesteld op grond van de werkelijke uitgaven en inkomsten voor de dienst, op overlegging van bewijsstukken en binnen de grenzen van het in de offerte aangegeven bedrag, zoals vermeld in het aanbestedingsdossier.

De vervoerder kan nooit een hogere compensatie eisen dan het in de overeenkomst opgenomen maximumbedrag, aangezien het geen gewone betaling betreft, maar een compensatie voor de levering van diensten waarop openbare dienstverplichtingen berusten.

De jaarlijkse betalingen geschieden in de vorm van voorschotten en een eindafrekening. Het saldo van de eindafrekening wordt pas betaald na goedkeuring van de rekeningen van de vervoermaatschappij voor de betrokken verbinding en nadat is vastgesteld dat de dienst overeenkomstig het bepaalde in de punten 10 en 11 is uitgevoerd.

8. **Tarieven:** In de offerte moeten de voorgestelde tarieven worden vermeld, overeenkomstig de opgelegde verplichtingen tot openbare dienstverlening als bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* C 112 van 12.5.2006.
9. **Looptijd van de overeenkomst:** De looptijd van de overeenkomst bedraagt 2 jaar, met mogelijkheid tot verlenging met 12 maanden, gerekend vanaf de voorgenomen datum van aanvang van de exploitatie van de luchtdienst op bovengenoemde verbinding, overeenkomstig de opgelegde verplichtingen tot openbare dienstverlening.
- De correcte uitvoering van het contract en de analytische boekhouding van de vervoermaatschappij voor de betrokken verbinding zullen ten minste eenmaal per jaar aan een controle in samenwerking met de vervoermaatschappij worden onderworpen. Voor alle eventuele wijzigingen moet een aanvullende overeenkomst worden gesloten.
10. **Wijziging en opzegging:** De ondertekenende partijen kunnen de overeenkomst vóór het einde van de normale duur ervan slechts beëindigen na het verstrijken van een opzegtermijn van 6 maanden. Wanneer de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan één van de verplichtingen tot openbare dienstverlening, wordt zij geacht de overeenkomst zonder opzegtermijn te hebben beëindigd tenzij zij de dienst binnen een termijn van 1 maand na ingebrekestelling opnieuw in overeenstemming brengt met de verplichtingen tot openbare dienstverlening.
11. **Niet-nakoming van de overeenkomst en sancties:** Wanneer de vervoerder niet heeft kunnen vliegen om een van de volgende redenen:

- gevaarlijke weersomstandigheden;
- sluiting van een van de luchthavens;
- redenen van openbare veiligheid;
- stakingen;
- veiligheidsproblemen;
- overmacht;

wordt het bedrag van de financiële compensatie vermindert in verhouding tot het aantal niet-uitgevoerde vluchten.

De luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de nauwkeurige vervulling van de uit de overeenkomst voortvloeiende verplichtingen. In het geval van niet-naleving of onnauwkeurige naleving van de overeenkomst die niet te wijten is aan overmacht of aan omstandigheden buiten de wil van de luchtvaartmaatschappij of aan abnormale of onvoorziene omstandigheden die de luchtvaartmaatschappij redelijkerwijs niet had kunnen voorkomen, kan het contract worden opgezegd middels een formele opzegging die binnen 10 dagen nadat de gebeurtenis bekend is geworden aan de luchtvaartmaatschappij moet worden gezonden.

De luchtvaartmaatschappij krijgt dan tot 7 dagen na ontvangst van de opzegging de tijd om verantwoording af te leggen.

Het aantal annuleringen door rechtstreeks toedoen van de luchtvaartmaatschappij mag per jaar niet meer bedragen dan 2 % van de vluchten; ten minste 98 % van de geplande vluchten moet dus worden uitgevoerd. Voor elke geannuleerde vlucht boven het maximum van 2 % moet aan de regelgevingsinstantie een boete worden betaald van 3 000 EUR.

De vervoerder moet waarborgen dat de vluchten niet meer dan 30 minuten afwijken van de afgesproken dienstregeling (punctualiteitscoëfficiënt van de dienst). Voor elke vertraging van meer dan 30 minuten moet de vervoerder elke passagier een krediet verlenen van 15 EUR op de aankoop van een vliegtuigbiljet in de toekomst.

Deze regels zijn niet van toepassing op geannuleerde vluchten of vluchten waarvan de vertraging te wijten is aan weersomstandigheden, stakingen of andere gebeurtenissen die niet onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij vallen of die aan haar controle ontsnappen.

Onverminderd een eventuele verplichting tot herstelbetaling, resulteert elke onderbreking van de dienstverlening in een evenredige verlaging van het verleende compensatiebedrag.

Wanneer de luchtvaartmaatschappij de in punt 10 bedoelde opzegtermijn niet nakomt, wordt een boete opgelegd die wordt berekend uitgaande van het aantal ontbrekende dagen en van het bedrijfsresultaat op de verbinding in het desbetreffende jaar, beperkt tot de maximale financiële compensatie als bedoeld in punt 7.

Om de continuïteit en regelmaat van de vluchten te garanderen, verbindt de luchtvaartmaatschappij die deze openbare dienstverplichtingen aanvaardt zich ertoe een zekerheid te stellen teneinde te waarborgen dat de dienst op een correcte en ononderbroken wijze wordt uitgevoerd. Die zekerheid bedraagt ten minste 800 000 EUR en bestaat in een verzekeringswaarborg ten gunste van ENAC-Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, die deze zal gebruiken om voortzetting van de openbare dienstverlening te garanderen.

De zekerheid wordt automatisch vrijgegeven wanneer de in punt 9, tweede alinea, bedoelde controle die wordt uitgevoerd na de regelmatige beëindiging van het contract, bevredigend verloopt.

12. **Indiening van de offertes:** Uiterlijk 30 dagen na de datum van bekendmaking van de aanbesteding in het Publicatieblad van de Europese Unie dienen de offertes, verplicht opgesteld overeenkomstig het bepaalde in het aanbestedingsdossier, per aangetekend schrijven met ontvangstbewijs in een gesloten en verzegelde omslag te worden opgestuurd of ter plaatse tegen ontvangstbewijs te worden afgegeven op het volgende adres:
- ENAC, direzione generale, viale del Castro Pretorio 118, I-00185 Roma.
13. **Geldigheid van de aanbesteding:** Overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 is deze aanbesteding slechts geldig voorzover geen enkele communautaire luchtvaartmaatschappij de openbare dienstverplichtingen accepteert binnen 30 dagen na publicatie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* C 112 van 12.5.2006, zonder daarvoor een financiële compensatie te ontvangen.
14. **Gunning:** Het contract wordt gegund door de ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), die daarbij zo nodig een commissie benoemt.
15. **Geschillen:** Eventuele geschillen tussen de partijen over de toepassing van de overeenkomst of de uitvoering van de diensten worden, na een verzoeningsprocedure die loopt binnen een periode van 90 dagen na het ontstaan van het geschil, voorgelegd aan bevoegde gerechtsinstantie.
-

RECTIFICATIES

Rectificatie van de mededeling van de Commissie betreffende de inwerkingtreding van de protocollen inzake de oorsprong van producten die voorzien in een diagonale cumulatie tussen de Gemeenschap, Algerije, Bulgarije, Egypte, de Faeröer, Israël, Jordanië, Libanon, Marokko, Noorwegen, Roemenië, Syrië, Tunesië, Turkije, de Westelijke Jordaanoever en de Gazastrook, IJsland en Zwitserland (met inbegrip van Liechtenstein)

(Publicatieblad van de Europese Unie C 87 van 11 april 2006)

(2006/C 113/08)

Bladzijde 8, in de titel:

in plaats van: „... de inwerkingtreding ...”,

te lezen: „... de datum van toepassing ...”.

Bladzijde 8, vierde paragraaf, tweede streepje:

in plaats van: „de datum van inwerkingtreding...” ,

te lezen: „de datum van toepassing ...”.

Bladzijde 9, in de titel van de tabel:

in plaats van: „... inwerkingtreding ...”,

te lezen: „... toepassing ...”.
