

**Έκθεση της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Οικονομικών και Προϋπολογισμού για  
το νομοσχέδιο «Ο περί Συμπληρωματικού Προϋπολογισμού Νόμος (Αρ. 4) του  
2012»**

**Παρόντες:**

Νικόλας Παπαδόπουλος, πρόεδρος	Γιάννος Λαμάρης
Άγγελος Βότσης	Πάμπος Παπαγεωργίου
Μάριος Μαυρίδης	Νίκος Νικολαΐδης
Χάρης Γεωργιάδης	Νίκος Κουτσού
Σταύρος Ευαγόρου	Γιώργος Περδίκης

Η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Οικονομικών και Προϋπολογισμού μελέτησε το πιο πάνω νομοσχέδιο σε τρεις συνεδρίες της, που πραγματοποιήθηκαν στις 2, 5 και 9 Ιουλίου 2012. Στις συνεδρίες της επιτροπής κλήθηκαν και παρευρέθηκαν εκπρόσωποι του Υπουργείου Οικονομικών, ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, ο διευθυντής Εργασιακών Σχέσεων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, ο εκτελεστικός πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Κυπριακών Αερογραμμών, εκπρόσωποι των ιδιωτών μετόχων που συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο των Κυπριακών Αερογραμμών, καθώς και εκπρόσωποι της Αεροπορίας Αιγαίου ΑΕ (AEGEAN).

Σκοπός του νόμου που προτείνεται είναι η παραχώρηση πρόσθετων πιστώσεων, ύψους €31.330.000, από το λογαριασμό του Πάγιου Ταμείου της Δημοκρατίας και η διάθεσή τους για κάλυψη της δαπάνης που απαιτείται για συμμετοχή της κυβέρνησης στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας “Κυπριακές Αερογραμμές Λτδ”.

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση που συνοδεύει το υπό αναφορά νομοσχέδιο, το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 8 Φεβρουαρίου 2012 είχε

αποφασίσει να εγκρίνει τη συμμετοχή της κυβέρνησης ως κύριου μετόχου στη νέα έκδοση κεφαλαίου της εταιρείας “Κυπριακές Αερογραμμές Λτδ” με την αποδοχή των δικαιωμάτων προτίμησης (rights) αγοράς μετοχών ή άλλου είδους μετοχών, που θα της προσφερθούν, και να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Οικονομικών όπως κοινοποιήσει την απόφαση αυτή στον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία, για να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για υλοποίηση της εν λόγω απόφασης.

Συναφώς, ο τέως Υπουργός Οικονομικών με επιστολή του, ημερομηνίας 16 Μαρτίου 2012, προς τον εκτελεστικό πρόεδρο των Κυπριακών Αερογραμμών ζήτησε όπως καταρτιστεί ένα νέο εφικτό, συγκροτημένο και διεξοδικό σχέδιο αναδιάρθρωσης που θα καθιστά επιτυχή την αύξηση του κεφαλαίου και θα διασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα της εταιρείας. Το διοικητικό συμβούλιο των Κυπριακών Αερογραμμών σε συνεδρία του, ημερομηνίας 28 Φεβρουαρίου 2012, αποφάσισε την αύξηση του κεφαλαίου της εταιρείας κατά €45 εκατομ.

Περαιτέρω, η υπουργική επιτροπή η οποία ορίστηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 9 Μαΐου 2012, για να επιλαμβάνεται όλων των θεμάτων που αφορούν τις Κυπριακές Αερογραμμές, συνήλθε στις 18 Μαΐου 2012 και ζήτησε από το διευθυντή Εργασιακών Σχέσεων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων να προσφέρει τις καλές του υπηρεσίες, ώστε να συμφωνηθεί το σχέδιο αναδιάρθρωσης που ετοίμασε το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Μετά από αριθμό κοινών συνεδριάσεων του εκτελεστικού προέδρου της εταιρείας και των συντεχνιών των Κυπριακών Αερογραμμών υπό το διευθυντή Εργασιακών Σχέσεων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και στην παρουσία εκπροσώπου του Υπουργείου Οικονομικών, η Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων υπέβαλε, στις 30 Μαΐου 2012, μεσολαβητική πρόταση. Η διοίκηση της εταιρείας και τέσσερις συνδικαλιστικές οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζομένους στην

εταιρεία έκαναν αποδεκτή τη μεσολαβητική πρόταση της Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Η Παγκύπρια Συντεχνία Πιλότων (ΠΑΣΥΠΙ) την απέρριψε.

Σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία, με βάση τα δεδομένα όπως παρουσιάζονται μετά την αποδοχή της μεσολαβητικής πρότασης, η εταιρεία θα παρουσιάζει ετήσια λειτουργική ζημιά ύψους €7 εκατομ. Η εταιρεία συναφώς πρέπει να συνεχίσει τις ενέργειές της με στόχο την επίτευξη περαιτέρω εξοικονομήσεων στο λειτουργικό της κόστος, ενισχύοντας και την προσπάθεια για εξεύρεση στρατηγικού συνεργάτη/επενδυτή.

Σημειώνεται ότι το θέμα της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των Κυπριακών Αερογραμμών τίθεται σε επιστολή του προϊσταμένου της Διοικητικής Μονάδας στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την οποία έχει διαβιβάσει προς το Υπουργείο Οικονομικών ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων και στην οποία παρατίθενται το θεσμικό πλαίσιο και η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί.

Σημειώνεται περαιτέρω ότι, στην περίπτωση που μέρος ή/και το σύνολο των ιδιωτών μετόχων δε συμμετάσχουν στην αύξηση του κεφαλαίου, οι τυχόν εναλλακτικές επιλογές, όπως η εξεύρεση νέων μετόχων ή η συμμετοχή του προσωπικού στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, πρέπει να είναι απόλυτα συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο για τις κρατικές ενισχύσεις.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης του θέματος ενώπιον της επιτροπής, ο εκτελεστικός πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Κυπριακών Αερογραμμών έκανε αναφορά στη δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία έχουν περιέλθει οι Κυπριακές Αερογραμμές και τόνισε την ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση του προβλήματος ρευστότητας της εταιρείας.

Σύμφωνα με σχετικό σημείωμα που κατατέθηκε από τον εν λόγω αρμόδιο ενώπιον της επιτροπής στις 5 Ιουλίου 2012, οι κύριες αδυναμίες της εταιρείας οι οποίες περιορίζουν την ανάπτυξη και τη βιωσιμότητά της είναι οι ακόλουθες:

1. Γεωγραφική θέση απομακρυσμένη από τις βασικές αγορές.

2. Υψηλή εποχικότητα της επιβατικής κίνησης.
3. Περιορισμένη τοπική αγορά.
4. Υπεράριθμο προσωπικό.
5. Υψηλότεροι μισθοί σε σύγκριση με αυτούς των ανταγωνιστών της εταιρείας.
6. Μέγεθος του στόλου.

Σύμφωνα με τον ίδιο εκπρόσωπο, παρά τις σημαντικές ενέργειες της εταιρείας τα τελευταία χρόνια, οι οποίες μεταξύ άλλων περιλάμβαναν τη μείωση του συνολικού κόστους της εταιρείας, τον εκσυγχρονισμό της οργανωτικής δομής, την αναθεώρηση της στρατηγικής και την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2006, η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε αρνητική επίδραση στη χρηματοοικονομική απόδοση της εταιρείας, η οποία επιδεινώθηκε κατά το 2011 λόγω αριθμού παραγόντων οι οποίοι οδήγησαν στη σημαντική μείωση των εσόδων.

Ειδικότερα, οι κυριότεροι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό ήταν, σύμφωνα με τον εκτελεστικό πρόεδρο της εταιρείας, οι ακόλουθοι:

1. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα στα κύρια δρομολόγια, ειδικά σε αυτά μεταξύ Κύπρου και Ελλάδας, η οποία οδήγησε σε πτώση των ναύλων, καθώς και του αριθμού των επιβατών.
2. Ο έντονος ανταγωνισμός σε ορισμένες αγορές λόγω της εγκατάστασης βάσεως ανταγωνιστικής εταιρείας στο αεροδρόμιο της Λάρνακας, από όπου και λειτουργούσε δρομολόγια στο αεροδρόμιο "Heathrow" του Λονδίνου, στο Παρίσι καθώς και σε άλλους προορισμούς στην Ελλάδα.
3. Η είσοδος των παραδοσιακών αερομεταφορέων χαμηλού κόστους σε ορισμένα δρομολόγια και η συνακόλουθη πτώση των ναύλων και του μεριδίου αγοράς σε αυτά τα δρομολόγια, όπως για παράδειγμα το Βέλγιο, την Ιταλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

4. Η αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά τη διάρκεια του 2011 σε σύγκριση με το 2010.
5. Η έλευση στην Κύπρο συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους και η επιχορήγησή της από το κράτος, που της προσδίδει πλεονέκτημα έναντι των Κυπριακών Αερογραμμών.

Ο εκτελεστικός πρόεδρος των Κυπριακών Αερογραμμών δήλωσε περαιτέρω ότι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα δώσει άμεση λύση στα προβλήματα ρευστότητας που αντιμετωπίζει η εταιρεία και σε συνδυασμό με την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, που έχει εκπονηθεί σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, η εταιρεία θα καταστεί ανταγωνιστική και βιώσιμη. Περαιτέρω, δήλωσε ότι η εφαρμογή του σχεδίου θα καταστήσει πιθανότερη την προσέλκυση σοβαρού στρατηγικού επενδυτή.

Στη συνέχεια οι εκπρόσωποι των Κυπριακών Αερογραμμών αναφέρθηκαν ειδικότερα στις διάφορες πτυχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο περιέχει τις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες μέτρων:

1. Κατηγορία 1 - Τροποποιήσεις δικτύου δρομολογίων και μέτρα για αύξηση εσόδων.

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

- α. Νέα δρομολόγια.
- β. Αύξηση εσόδων επιβατών το 2013.
- γ. Προσαρμογή της καμπίνας σε 168 θέσεις για τα αεροσκάφη A320 και 144 θέσεις για τα αεροσκάφη A319.
- δ. Αναβάθμιση των υπηρεσιών της επιχειρηματικής θέσης.
- ε. Αύξηση βοηθητικών εσόδων.

Η συνολική αύξηση των εσόδων σε ετήσια βάση που υπολογίζεται να προκύψει από την εφαρμογή των πιο πάνω μέτρων ανέρχεται στα €15.525.000.

2. Κατηγορία 2 - Συμβατικά μέτρα μείωσης εξόδων.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται μέτρα μείωσης εξόδων, όπως ενοίκια, εκτυπωτικά έξοδα, τηλέφωνα, συνδρομές, έξοδα υπηρεσιακών ταξιδιών, έξοδα συμβούλων και έξοδα συστημάτων πληροφορικής και κρατήσεων. Επιπλέον, μειώσεις αναμένονται από την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης καυσίμων και του προγράμματος τροφοδοσίας φαγητού σε πτήσεις επιστροφής.

Το σύνολο των πιο πάνω μέτρων σε μειώσεις εξόδων υπολογίζεται να ανέλθει σε ετήσια βάση στα €2.114.000.

3. Κατηγορία 3 - Δραστικά μέτρα μείωσης εξόδων.

Η κατηγορία περιλαμβάνει σειρά μέτρων εξοικονόμησης εξόδων που είναι περισσότερο ριζοσπαστικά ως προς τη φύση τους και θα οδηγήσουν σε σημαντικά μεγαλύτερες μειώσεις του κόστους, όπως τα ακόλουθα:

- α. Μείωση του στόλου κατά δύο αεροσκάφη.
- β. Κήρυξη 247 υπαλλήλων ως πλεοναζόντων ως ακολούθως:
  - i. Τμήμα κυβερνητών και συγκυβερνητών: 14 άτομα.
  - ii. Τμήμα αεροσυνοδών: 116 άτομα.
  - iii. Τμήμα μηχανολογίας και συντήρησης: 31 άτομα.
  - iv. Άλλα τμήματα: 86 άτομα.
- γ. Μειώσεις στις απολαβές προσωπικού.

Το σύνολο των εξοικονομήσεων της κατηγορίας αυτής υπολογίζεται να ανέλθει σε ετήσια βάση στα €20.771.000.

4. Κατηγορία 4 - Μη ποσοτικοποιημένες πρωτοβουλίες και μέτρα υπό μελέτη.

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει μέτρα υπό μελέτη και αξιολόγηση, όπως:

- α. αύξηση μετοχικού κεφαλαίου,
- β. εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή,
- γ. βελτιστοποίηση δικτύου μέσω επέκτασης στην ελληνική αγορά,
- δ. ανάθεση σε τρίτους επιλεγμένων τμημάτων της εταιρείας (outsourcing),

- ε. μετεγκατάσταση κεντρικών γραφείων και άλλων τμημάτων,
- στ. νέοι όροι απασχόλησης για τους νεοπροσλαμβανομένους.
- ζ. μελέτη συστήματος κατανομής κερδών και δωρεάν μετοχών στους υπαλλήλους.

Στη συνέχεια της συνεδρίας εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών οργανώσεων που εκπροσωπούν τους υπαλλήλους των Κυπριακών Αερογραμμών δήλωσαν ότι είναι αδήριτη ανάγκη να στηριχθεί ο κρατικός αερομεταφορέας και εξέφρασαν την υποστήριξη και τη συγκατάθεσή τους στο προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο, σύμφωνα με τους ιδίους, παρότι επώδυνο για τους εργαζομένους, θα οδηγήσει στην επιβίωση και στην ανάκαμψη της εταιρείας. Εξέφρασαν επίσης την έντονη δυσαρέσκειά τους για την άνιση και ευνοϊκή μεταχείριση της οποίας θεωρούν ότι τυγχάνει συγκεκριμένη εταιρεία χαμηλού κόστους από το κράτος, όπως και από την εταιρεία διαχείρισης του αεροδρομίου, μέσω της παραχώρησης κινήτρων και μειωμένων τελών, γεγονός που δημιουργεί αθέμιτο ανταγωνισμό εις βάρος των Κυπριακών Αερογραμμών.

Η ΠΑΣΥΠΙ, διαφοροποιώντας τη θέση της σε σχέση με τις υπόλοιπες συνδικαλιστικές οργανώσεις, δήλωσε ότι με το προτεινόμενο σχέδιο δε διασφαλίζεται η βιωσιμότητα και η διαχρονικά ομαλή λειτουργία της εταιρείας, γεγονός που τεκμηριώνεται και από μελέτη που διεξήχθη από ξένο ανεξάρτητο εξειδικευμένο οίκο, τα συμπεράσματα της οποίας κατατέθηκαν ενώπιον της επιτροπής με σχετικό σημείωμα.

Παρά ταύτα, η ΠΑΣΥΠΙ τάχθηκε υπέρ της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου των Κυπριακών Αερογραμμών και εισηγήθηκε τη σταδιακή αποδέσμευση κονδυλίων σε συνάρτηση με την εκπόνηση και την υλοποίηση σε διάφορα στάδια ενός βιώσιμου και λειτουργικού σχεδίου αναδιάρθρωσης μέχρι την εξεύρεση αξιόπιστου στρατηγικού επενδυτή.

Ο διευθυντής Εργασιακών Σχέσεων του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, τοποθετούμενος επί του θέματος, επεξήγησε το ρόλο του στην όλη διαδικασία, ο οποίος, σύμφωνα με τον ίδιο, ήταν καθαρά διαμεσολαβητικός και στόχο είχε την κατάληξη σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο θα ήταν κοινά αποδεκτό τόσο από τη διοίκηση της εταιρείας όσο και τους εργαζομένους. Δήλωσε επίσης ότι το σχέδιο στο οποίο είχαν τελικά καταλήξει οι δύο πλευρές ήταν διαφοροποιημένο σε σχέση με το αρχικό που είχε υποβληθεί, το οποίο δεν έγινε αποδεκτό από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις. Περαιτέρω, ο ίδιος αρμόδιος δήλωσε ότι το Υπουργείο Εργασίας, και ιδιαίτερα το τμήμα του οποίου προϊστάται, δεν είχε καμία εμπλοκή στη διαμόρφωση του σχεδίου και επανέλαβε ότι ο ρόλος του ήταν καθαρά διαμεσολαβητικός.

Στη συνέχεια της συνεδρίας ζητήθηκε από τον Έφορο Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων να τοποθετηθεί επί του νομοσχεδίου για θέματα της αρμοδιότητάς του και ειδικότερα για το κατά πόσο η συμμετοχή της κυβέρνησης στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας είναι πιθανόν να εκληφθεί ως κρατική ενίσχυση.

Ο έφορος κατέθεσε στην επιτροπή σχετική αλληλογραφία μεταξύ του γραφείου του και της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και του Υπουργείου Οικονομικών, στην οποία αναφέρονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

1. Οι εισφορές κρατικών κεφαλαίων σε επιχειρήσεις θεωρούνται κρατικές ενισχύσεις, εκτός αν καταδειχθεί ότι αυτές πραγματοποιούνται με βάση την αρχή του ιδιώτη επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες της οικονομίας της αγοράς. Με βάση την αρχή αυτή, για να διαπιστωθεί αν μια εισφορά κεφαλαίου συνιστά κρατική ενίσχυση, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές δυνατότητες της επωφελούμενης εταιρείας να τύχει ισοδύναμης χρηματοδότησης προσφεύγοντας στις συνήθεις αγορές κεφαλαίων. Δεν υπάρχει κρατική ενίσχυση, όταν η εισφορά κεφαλαίου πραγματοποιείται υπό συνθήκες αποδεκτές για έναν ιδιώτη επενδυτή



που λειτουργεί στα πλαίσια της οικονομίας της αγοράς με γνώμονα προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε υποθέσεις εισφοράς κεφαλαίου σε επιχειρήσεις στο κεφάλαιο των οποίων συνυπάρχει δημόσια και ιδιωτική συμμετοχή, όπως οι Κυπριακές Αερογραμμές, ακολουθεί την προσέγγιση ότι οι εισφορές κεφαλαίου από δημόσιους πόρους δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση, εφόσον συμμετέχουν ιδιώτες μέτοχοι, πρώτον, σε ποσοστό τουλάχιστον ανάλογο προς τον αριθμό των μετοχών τους, δεύτερον, υπό όρους ταυτόσημους με αυτούς που ισχύουν για το δημόσιο και, τέλος, εφόσον το ποσοστό συμμετοχής των ιδιωτών επενδυτών είναι όντως οικονομικά σημαντικό.
3. Εάν δεν τηρούνται οι παραπάνω όροι, αυτό αποτελεί ένδειξη ότι το κράτος δε συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής, αλλά ενεργεί με γνώμονα στόχους γενικότερης πολιτικής, οικονομικής, κοινωνικής ή άλλης, κάτι που σημαίνει ότι η εισφορά κεφαλαίου ενδέχεται να αποτελεί κρατική ενίσχυση. Σε αυτή την περίπτωση αναλύονται οι συνθήκες υπό τις οποίες το κράτος προβαίνει στην αύξηση κεφαλαίου, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη ή μη ενός αναλυτικού και ρεαλιστικού σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας που θα την καθιστούσε βιώσιμη και κερδοφόρα σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Η ύπαρξη ενός τέτοιου σχεδίου γίνεται ακόμα πιο επιτακτική, όταν η επωφελούμενη επιχείρηση είναι προβληματική, όπως οι Κυπριακές Αερογραμμές. Η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα αυστηρή ως προς τις εισφορές κεφαλαίου προς τις επιχειρήσεις αυτές, καθότι διαπιστώνει σε ανάλογες υποθέσεις ότι το κράτος με αυτές τις ενέργειες δεν εξασφαλίζει την αποδοτικότητα της επένδυσής του, αλλά στοχεύει απλά στη διάσωση της επιχείρησης για διάφορους λόγους πολιτικής.
4. Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει προχωρήσει αυτεπάγγελτα σε *ex officio* έρευνα για το θέμα της αύξησης κεφαλαίου και της

πιθανής ιδιωτικοποίησης των Κυπριακών Αερογραμμών. Στην αλληλογραφία που ανταλλάγη μεταξύ Επιτροπής και Κυπριακής Δημοκρατίας, ημερομηνίας 6 Απριλίου 2012, η Κύπρος διαβεβαίωσε ότι η κυβέρνηση θα συμμετάσχει στην αύξηση κεφαλαίου, νοουμένου ότι θα συνεισφέρουν και οι ιδιώτες μέτοχοι. Εφόσον οι ιδιώτες μέτοχοι, συνεχίζει η επιστολή, δε συμμετάσχουν στο σύνολό τους στην αύξηση κεφαλαίου, τότε δεν υπάρχει άλλη επιλογή από την εξεύρεση άλλου επενδυτή που θα είναι πρόθυμος να επενδύσει το μερίδιο των ιδιωτών μετόχων και ενδεχομένως να είναι διατεθειμένος να πάρει και κάποιο ποσοστό από το μερίδιο της κυβέρνησης.

Σημειώνεται συναφώς ότι στην ερώτηση της Επιτροπής περί της ύπαρξης επιχειρηματικού σχεδίου της εταιρείας ή οικονομικής ανάλυσης επί της οποίας θα πραγματοποιηθεί η αύξηση κεφαλαίου η κυβέρνηση παρέθεσε επιγραμματικά ορισμένα μέτρα μείωσης δαπανών ή γενικότερης αναδιάρθρωσης που θα συμπεριλαμβάνονται στο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα καθιστά επιτυχή την αύξηση κεφαλαίου και θα διασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα της εταιρείας.

5. Βάσει πληροφοριών που υποβλήθηκαν ενώπιόν της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην απαντητική επιστολή της, ημερομηνίας 15 Ιουνίου 2012, ανέφερε ότι τείνει να θεωρήσει ότι δεν καταδεικνύεται η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, πλην όμως επιφυλάσσεται να πάρει τελική θέση, όταν πληροφορηθεί για όλους τους ακριβείς όρους και τις προϋποθέσεις της εν λόγω συναλλαγής.
6. Το περιεχόμενο της σχετικής απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, όπως και το σχετικό νομοσχέδιο που κατατέθηκε στη Βουλή των Αντιπροσώπων φαίνεται να αποκλίνουν από τον τρόπο συμμετοχής του κράτους στην αύξηση κεφαλαίου έτσι όπως αυτός παρουσιάστηκε στην Επιτροπή με την επιστολή της 6<sup>ης</sup> Απριλίου 2012. Στην επιστολή εκείνη το κράτος ανέφερε ότι θα συνεισφέρει κεφάλαιο στην εταιρεία, νοουμένου ότι θα συνεισφέρουν και οι ιδιώτες μέτοχοι, και, σε περίπτωση

που δεν ανταποκριθεί το σύνολο των υφιστάμενων μετόχων στην αύξηση κεφαλαίου, θα αναζητήσει νέους μετόχους. Σημειώνεται ότι η Κύπρος δεν επεξήγησε στην Επιτροπή με ποιο τρόπο η συμμετοχή των ιδιωτών θα τεθεί ως προϋπόθεση για τη συμμετοχή του κράτους. Στη συνέχεια το Υπουργικό Συμβούλιο ενέκρινε τη συμμετοχή του κράτους ανεξάρτητα από την όποια συμμετοχή των ιδιωτών μετόχων.

7. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε διαβεβαιώσεις περί της κατάρτισης ενός ολοκληρωμένου και ρεαλιστικού σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας ως προϋπόθεσης για την αύξηση κεφαλαίου. Το στοιχείο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, διότι είναι προφανές ότι κανείς ιδιώτης επενδυτής δε θα επένδυε σε μια προβληματική επιχείρηση χωρίς να εξασφαλιζόταν, όσο αυτό είναι δυνατό, η βιωσιμότητα και η μελλοντική κερδοφορία της εταιρείας μέσω ενός ρεαλιστικού σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η πρόταση προς το Υπουργικό Συμβούλιο αναφέρεται στην ύπαρξη ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης που δεν είναι γνωστό αν είναι επαρκές, αναλυτικό και ρεαλιστικό. Ακόμα και αν αυτό το σχέδιο εφαρμοσθεί, θα οδηγεί σε ετήσια λειτουργική ζημιά €7 εκατομ. Η πρόταση προς το Υπουργικό Συμβούλιο δεν αντιμετωπίζει αυτό το θέμα, απλώς καλεί την εταιρεία να συνεχίσει τις ενέργειές της για την επίτευξη εξοικονομήσεων. Τίθεται συνεπώς το προφανές ερώτημα κατά πόσο ένας ιδιώτης επενδυτής θα αποφάσιζε να εισφέρει κεφάλαιο αυτού του ύψους σε προβληματική επιχείρηση υπό τις συνθήκες και με βάση τα στοιχεία που έχει σήμερα το κράτος στη διάθεσή του. Υπογραμμίζεται συναφώς ότι η τεκμηρίωση της συμπεριφοράς του ιδιώτη επενδυτή δε γίνεται από τον αξιολογητή της υπόθεσης, δηλαδή την Επιτροπή ή τον έφορο, αλλά από το ίδιο το κράτος.
8. Με την υπόθεση ότι η κρατική εισφορά στις Κυπριακές Αερογραμμές συνιστά κρατική ενίσχυση, τονίζεται ότι οι κρατικές ενισχύσεις προς τις προβληματικές

επιχειρήσεις μπορεί να εγκριθούν υπό προϋποθέσεις από την Επιτροπή κατόπιν επίσημης κοινοποίησης με βάση τους κανόνες για τις ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών ενισχύσεων. Ωστόσο, δεδομένου του ότι δεν έχει εξαντληθεί το χρονικό διάστημα των δέκα ετών από τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών προς τις Κυπριακές Αερογραμμές, η Επιτροπή, βάσει των σχετικών κανόνων, δε δικαιούται να εγκρίνει νέα ενίσχυση διάσωσης ή/και αναδιάρθρωσης, εκτός αν αποδειχθεί η ύπαρξη εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων, για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση.

9. Εκτιμάται ότι η μονομερής και εκ των προτέρων δέσμευση του κράτους να εισφέρει σε κεφάλαιο στις Κυπριακές Αερογραμμές υπό τις συνθήκες που περιγράφονται στην πρόταση προς το Υπουργικό Συμβούλιο πολύ πιθανό να θεωρηθεί από την Επιτροπή ως κρατική ενίσχυση. Σε μια τέτοια περίπτωση η Επιτροπή, εάν δεν εξεύρει νομική βάση συμβατότητας της κρατικής ενίσχυσης, θα διατάξει την ανάκτηση της ενίσχυσης, κάτι που θα αποβεί καταστροφικό για την εταιρεία.

Για τους λόγους αυτούς ο έφορος, με την επιστολή του, ημερομηνίας 2 Ιουλίου 2012, προς το γενικό διευθυντή του Υπουργείου Οικονομικών, εισηγείται όπως πραγματοποιηθεί συνάντηση μεταξύ εκπροσώπων των κυπριακών αρμόδιων υπουργείων και των αρμοδίων της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, με σκοπό να επεξηγηθούν αναλυτικά οι προθέσεις του κράτους, να αποσαφηνισθούν οι θέσεις της Επιτροπής και να διαλευκανθούν όλες οι πτυχές του ζητήματος.

Συναφώς, στην εν λόγω επιστολή αναφέρεται ότι η θεσμοθετημένη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής στο χειρισμό αυτών των υποθέσεων περιορίζεται ή αναιρείται, όταν το κράτος έχει ήδη προβεί σε ενέργειες που κατά το κοινοτικό δίκαιο είναι παράνομες, διότι η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να ακολουθήσει τότε τις προβλεπόμενες πρόνοιες του κοινοτικού δικαίου για άρση της παρανομίας.

Στη συνέχεια της συνεδρίας ιδιώτες μέτοχοι των Κυπριακών Αερογραμμών εξέφρασαν τον έντονο προβληματισμό τους για το κατά πόσο το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα είναι αποτελεσματικό και θα πετύχει τους στόχους που επιδιώκονται. Εξέφρασαν επίσης διστακτικότητα στο να επενδύσουν στην εταιρεία οποιαδήποτε νέα κεφάλαια από ίδιους πόρους υπό τις παρούσες συνθήκες και εξέφρασαν τη θέση ότι απαιτείται η περαιτέρω λήψη μέτρων πέραν αυτών που προτείνονται με το σχέδιο αναδιάρθρωσης όπως αυτό έχει τελικά διαμορφωθεί μετά τις διαβουλεύσεις.

Παρά ταύτα, ορισμένοι εξ αυτών δήλωσαν την προθυμία τους να βοηθήσουν στην ενίσχυση της εταιρείας, θεωρώντας ότι υπάρχει προοπτική ανάπτυξης, αλλά διατήρησαν τις επιφυλάξεις τους υπό το φως των εξελίξεων όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί.

Η Κοινοβουλευτική Επιτροπή Οικονομικών και Προϋπολογισμού, αφού έλαβε υπόψη όλα όσα τέθηκαν ενώπιόν της, επιφυλάχθηκε να τοποθετηθεί και να καταθέσει τυχόν τροποποιήσεις επί του νομοσχεδίου κατά τη συζήτηση του θέματος στην ολομέλεια του σώματος.

10 Ιουλίου 2012