

ΑΡ. 3638

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡ. 134

**Αριθμός 5594**

Ο ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ  
ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΝΟΜΟΣ  
(ΝΟΜΟΙ 30(Ι) ΚΑΙ 122(Ι) ΤΟΥ 2001  
ΚΑΙ 139(Ι) ΤΟΥ 2002)

Απόφαση δυνάμει του άρθρου 21

Ο Έφορος Δημοσίων Ενισχύσεων, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται δυνάμει του άρθρου 21 των περί Ελέγχου των Δημοσίων Ενισχύσεων Νόμων, εκδίδει την ακόλουθη απόφαση:

Τίτλος : Περί αεροπλοΐας (Έλη Αεροδρομίων) Κανονισμοί 1982 (Κ.Α.Π. 310/82).

1. Διαδικασία:

Στις 12 Νοεμβρίου 2001 κοινοποιήθηκε από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, ως Αρχόδια Αρχή, στον Έφορο Δημοσίων Ενισχύσεων πρόγραμμα ενισχύσεων

το οποίο φέρει τον τίτλο «Περί αεροπλοΐας (Τέλη Αεροδρομίου) Κανονισμοί 1982 (Κ.Δ.Π. 310/82)». Η κοινοποίηση έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 των περί Ελέγχου των Δημοσίων Ενισχύσεων Νόμων (εφεξής καλουμένων ως ο "Νόμος") και του περί Ελέγχου των Δημοσίων Ενισχύσεων (Διαδικασία Κοινοποίησης) Διατάγματος του 2001.

Το πρόγραμμα βρισκόταν σε ισχύ κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του Νόμου (30.4.2001) και ως εκ τούτου με βάση το άρθρο 21 συνιστά υφιστάμενο πρόγραμμα το οποίο δεν προβλέπει ημερομηνία λήξης.

2. Περιγραφή του κοινοποιηθέντος προγράμματος ενισχύσεων:

- (α) Αρμόδια Αρχή υπεύθυνη για την εφαρμογή της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης είναι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας·
- (β) ο στόχος της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης είναι η παροχή κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες για συχνότερη χρήση των κυπριακών αερολιμένων. Τα παρεχόμενα κίνητρα είναι μεγαλύτερα για το αεροδρόμιο Πάφου με απώτερο σκοπό την αύξηση της αεροπορικής κίνησης του εν λόγω αεροδρομίου πράγμα που συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής·
- (γ) η ενίσχυση χορηγείται με τη μορφή εκπτώσεων στα τέλη προσγειώσεως ανάλογα με τον ετήσιο αριθμό προσγειώσεων στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου. Τα τέλη προσγειώσεως καθορίζονται από τον «Πρώτο Πίνακα» των περί Αεροπλοΐας (Τέλη Αεροδρομίου) Τροποποιητικών Κανονισμών του 2001 και βασιζονται στο βάρος του αεροσκάφους σε τόνους·
- (δ) δικαιούχοι της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης είναι όλες οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου·
- (ε) η Αρμόδια Αρχή παραχωρεί εκπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες ανάλογα με τον ετήσιο αριθμό προσγειώσεων που θα πραγματοποιήσουν στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου.

Για το αεροδρόμιο Λάρνακας το σύστημα εκπτώσεων έχει ως εξής:

0 – 1400	ετήσιες προσγειώσεις	0%
1401 – 1800	ετήσιες προσγειώσεις	15%
1801 – 2200	ετήσιες προσγειώσεις	25%
2201 – 2600	ετήσιες προσγειώσεις	35%
2601 και άνω	ετήσιες προσγειώσεις	45%.

Για το αεροδρόμιο Πάφου το σύστημα εκπτώσεων έχει ως εξής:

0 – 150	ετήσιες προσγειώσεις	0%
151 – 250	ετήσιες προσγειώσεις	25%
251 – 350	ετήσιες προσγειώσεις	30%
351 και άνω	ετήσιες προσγειώσεις	35%.

(στ) το πρόγραμμα δεν έχει ημερομηνία λήξεως·

(ζ) η απώλεια δημόσιων εσόδων για το έτος 2001 ήταν £436.195·

(η) νομική βάση: Κ.Δ.Π. 310/82, Ε.Ε. Παρ.ΙΙΙ(1) Αρ. 1823, 17.12.82·

(θ) μέσα παροχής πληροφοριών και ελέγχου. Η Αρμόδια Αρχή λαμβάνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία από το Γραφείο Κινήσεων για τον πραγματοποιούμενο αριθμό προσγειώσεων

από κάθε αεροπορική εταιρεία. Η Αρμόδια Αρχή δεσμεύεται περαιτέρω ότι, σε περίπτωση έγκρισης, θα υποβάλλει προς τον Έφορο, σύμφωνα με το άρθρο 12 του Νόμου, αναλυτική ετήσια έκθεση για τον τρόπο και το στάδιο υλοποίησης του προγράμματος·

(ι) σώρευση: Δεν προβλέπεται σώρευση.

3. Αξιολόγηση της ενίσχυσης που κοινοποιήθηκε—

(α) Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου, «δημόσια ενίσχυση» σημαίνει την οικονομική ενίσχυση που χορηγείται υπό οποιαδήποτε μορφή, άμεσα ή έμμεσα, από το Δημόσιο ή με πόρους του Δημοσίου και που νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής.

(β) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση κρίθηκε ότι συνιστά δημόσια ενίσχυση διότι ικανοποιεί σωρευτικά τις προϋποθέσεις του Νόμου—

(i) Χορηγείται άμεσα από το Δημόσιο, διότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση χορηγείται από το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας το οποίο είναι Τμήμα του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου, Δημόσιο σημαίνει το Κράτος, τους Δήμους και τις Κοινότητες. Οι εκπτώσεις στα τέλη προσγειώσεως που παραχωρούνται στις αεροπορικές εταιρείες θεωρούνται ως διαφυγόν έσοδο για το Κράτος.

Ο Έφορος, όμως, εξέτασε κατά πόσο η ενέργεια του κράτους να παραχωρεί εκπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες με συχνή χρήση των αεροδρομίων συνάδει με τη συνήθη εμπορική και οικονομική λογική ενός ιδιώτη επενδυτή. Για το σκοπό αυτό ζήτησε επιπρόσθετα στοιχεία από την Αρμόδια Αρχή που να αποδεικνύουν ότι το σύστημα εκπτώσεων δικαιολογείται με βάση οικονομικά κριτήρια. Η Αρχή του Ιδιώτη Επενδυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε αυτήν την περίπτωση εφόσον η Αρμόδια Αρχή προσφέρει υπηρεσίες σε αεροπορικές εταιρείες έναντι αμοιβής. Προϋποθέτει ότι το κράτος έχει ως μοναδικό κίνητρο το κέρδος και όχι άλλους στόχους, όπως την περιφερειακή ανάπτυξη, τη μείωση της ανεργίας κ.ά.

Για να ήταν δυνατό να αποδειχθεί ότι το κράτος ενεργεί ως ιδιώτης επενδυτής θα έπρεπε η παραχώρηση εκπτώσεων ανάλογα με τη συχνότερη χρήση των αεροδρομίων να δικαιολογείται από εξοικονόμηση κόστους, δηλαδή να δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας. Κάτι τέτοιο δεν αποδεικνύεται από τα συμπληρωματικά στοιχεία που υπέβαλε η Αρμόδια Αρχή, δηλαδή δεν αποδεικνύεται ότι κάθε φορά που προσγειώνεται ένα αεροπλάνο, για παράδειγμα, δε δημιουργεί τα ίδια κόστη (π.χ. ο πύργος ελέγχου καθοδηγεί το αεροσκάφος για προσγείωση, οι αεροδιάδρομοι φθίνουν, οι υπηρεσίες μάφους καθοδηγούν τους επιβάτες και μεταφέρουν τις αποσκευές κ.ά). Αντίθετα, ένα αεροπλάνο

κατά την προσγείωση προκαλεί τα ίδια ακριβώς κόστα ανεξάρτητα αν η εταιρεία στην οποία ανήκει έχει πραγματοποιήσει μεγάλο αριθμό προσγειώσεων ή όχι. Αυτό σημαίνει ότι το κράτος δεν ενεργεί ως ιδιώτης επενδυτής παραχωρώντας εκπτώσεις σε αεροπορικές εταιρείες ανάλογα με το πόσο συχνά χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας.

Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι για το αεροδρόμιο Πάφου παραχωρούνται πιο γενναϊώδεις εκπτώσεις. Σύμφωνα με την Αρμόδια Αρχή, ο σκοπός της πολιτικής αυτής ήταν η ανάπτυξη του αεροδρομίου αλλά και ολοκλήρωσης της περιοχής. Η πολιτική αυτή, εκ της φύσεώς της, είναι αντίθετη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή.

- (ii) συνιστά οικονομικό όφελος αφού οι εκπτώσεις που παραχωρούνται από την Αρμόδια Αρχή στις δικαιούχους επιχειρήσεις (δικαιούχος 2(δ) ανωτέρω) σημαίνει οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο οι αποδέκτριες επιχειρήσεις δε θα είχαν λάβει υπό τις κανονικές συνθήκες της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας.
- (iii) συνιστά εννοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων, αφού το σύστημα εκπτώσεων παρόλο που θεωρητικά απευθύνεται προς όλες τις αεροπορικές εταιρείες εντούτοις, εκ της φύσεώς του, ευνοεί τις αεροπορικές εταιρείες που προσγειώνονται στους δύο αερολιμένες της Δημοκρατίας συχνότερα. Επίσης, οι αεροπορικές εταιρείες που προσγειώνονται στην Πάφο επωφελούνται αναλογικά περισσότερο, διότι το σύστημα εκπτώσεων ξεκινά από πολύ χαμηλότερο αριθμό πτήσεων.

Από στοιχεία που υποβλήθηκαν στον Έφορο από την Αρμόδια Αρχή για το έτος 2001 αναφορικά με το αεροδρόμιο Λάρνακας, η μοναδική αεροπορική εταιρεία που επωφελείται από το σύστημα εκπτώσεων είναι η Cyprus Airways. Συγκεκριμένα, η εταιρεία αυτή πραγματοποίησε 5.262 προσγειώσεις και κατέβαλε ως τέλη προσγειώσεως £703.739 ενώ θα έπρεπε να καταβάλει £1.017.226, δηλαδή επωφελήθηκε εκπτώσεων ύψους £313.487. Όσον αφορά το αεροδρόμιο Πάφου, επωφελήθηκαν 4 μόνο εταιρείες ως εξής:

- (i) Britannia £45.926
- (ii) Cyprus Airways £32.963
- (iii) Air 2000 £27.336
- (iv) Eurocyprria £16.483.

Συνεπώς, το μέτρο είναι επιλεκτικό γιατί δεν απευθύνεται σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες αλλά περιορίζεται σε ένα πολύ μικρό αριθμό. Το γεγονός ότι η Cyprus Airways και η θυγατρική της Eurocyprria επωφελήθηκαν το 83,2% των συνολικών εκπτώσεων του 2001 που παραχώρησε η Αρμόδια Αρχή και για τα δύο αεροδρόμια κάνει το μέτρο ακόμη πιο

επιλεκτικό. Ταυτόχρονα, το δεδομένο αυτό αποδεικνύει ότι η Αρμόδια Αρχή δεν επιτυγχάνει μεγαλύτερη αξιοποίηση των υποδομών του κράτους όπως ισχυρίζεται, αφού σχεδόν το σύνολο των κινήτρων παραχωρούνται στον εθνικό αερομεταφορέα που έτσι κι αλλιώς έχει ως βάση του τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας.

- (iv) τέλος, επειδή το κοινοποιηθέν πρόγραμμα επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεων στις δικαιούχους επιχειρήσεις (2(δ) ανωτέρω) και επειδή οι ενισχύσεις αποτελούν πλεονέκτημα προς αυτές, γι' αυτό το μέτρο είναι σε θέση να νοθεύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που επωφελούνται περισσότερο από το σύστημα εκπτώσεων και αυτών που επωφελούνται λιγότερο ή καθόλου.
- Η διαπίστωση και μόνο της ύπαρξης νόθευσης ή της δυνατότητας νόθευσης του ανταγωνισμού ικανοποιεί και την τελευταία προϋπόθεση που θέτει ο Νόμος στο άρθρο 2 στον ορισμό του όρου δημόσια ενίσχυση. Ακόμα και στις περιπτώσεις εκείνες που το μερίδιο αγοράς των ενισχυόμενων επιχειρήσεων είναι αμελητέο, η πιο πάνω προϋπόθεση ικανοποιείται.
- (γ) Εφόσον από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση συνιστά δημόσια ενίσχυση σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου, εξετάστηκε κατά πόσο αυτή ανήκει στις κατηγορίες ενισχύσεων που δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του Νόμου σύμφωνα με το άρθρο 6 του Νόμου, για τις οποίες, όμως, απαιτείται κοινοποίηση.

Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία ενισχύσεων που προνοεί το άρθρο 6 του Νόμου, δηλαδή τις δημόσιες ενισχύσεις προς τη γεωργία, την κτηνοτροφία και την αλιεία, δεν εφαρμόζεται στο παρόν πρόγραμμα.

Αναφορικά, εξάλλου, με τη δεύτερη κατηγορία ενισχύσεων που προνοεί το άρθρο 6 του Νόμου, δηλαδή τις δημόσιες ενισχύσεις προς τις επιχειρήσεις που ανήκουν άμεσα ή έμμεσα κατ' αποκλειστικότητα σε αλλοδαπούς και οι οποίες κτώνται το εισόδημά τους από πηγές εκτός της Δημοκρατίας, κρίθηκε ότι, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές κτώνται το εισόδημά τους από πηγές εκτός της Δημοκρατίας, δεν μπορούν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα της μεταφοράς επιβατών από και προς τη Δημοκρατία. Τούτο υποστηρίζεται και από σχετικές διατάξεις των περί Φορολογίας του Εισοδήματος Νόμων του 1961 έως 2002.

- (δ) Λαμβανομένων υπόψη των πιο πάνω, εξετάστηκε περαιτέρω σε ποια κατηγορία ενισχύσεων, από τις κατηγορίες που προνοούν τα άρθρα 4, 5 και 5Α του Νόμου, εμπίπτει η κοινοποιηθείσα ενίσχυση.

Αρχικά εξετάστηκε κατά πόσο η κοινοποιηθείσα ενίσχυση εμπίπτει στις κατηγορίες των ενισχύσεων του άρθρου 4 του Νόμου που ο Έφορος υποχρεούται να εγκρίνει. Επειδή η ενίσχυση παρέχεται αποκλειστικά σε αεροπορικές εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν

συχνά τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας, κρίθηκε ότι η ενίσχυση δεν επιπίπτει σε καμιά από τις πέντε κατηγορίες που ορίζει το άρθρο 4.

Στη συνέχεια εξετάστηκε κατά πόσο η δημόσια ενίσχυση επιπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 5Α. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου, ενίσχυση για εξαγωγές σημαίνει δημόσια ενίσχυση που συνδέεται άμεσα με τις εξαγόμενες ποσότητες, τη δημιουργία και λειτουργία δικτύου διανομής ή τις τρέχουσες δαπάνες εξαγωγικής δραστηριότητας. Νοείται ότι δεν αποτελούν ενισχύσεις για εξαγωγές οι δημόσιες ενισχύσεις που συνδέονται με το κόστος συμμετοχής σε εκθέσεις και το κόστος μελετών και συμβουλών για την εισαγωγή σε νέα γεωγραφική αγορά νέου ή υπάρχοντος προϊόντος. Κατά συνέπεια κρίθηκε ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν επιπίπτει στο άρθρο 5Α του Νόμου.

Ενόψει των πιο πάνω, κρίθηκε ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση επιπίπτει στις πρόνοιες του άρθρου 5 και πιο συγκεκριμένα του 5(1)(β) του Νόμου, δηλαδή στις ενισχύσεις που μπορεί να εγκριθούν από τον Έφορο και αφορούν την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο με το κοινό συμφέρον.

Αφού λήφθηκε περαιτέρω υπόψη ότι το άρθρο 5(2) του Νόμου προνοεί την έκδοση κανονισμών, όπου είναι απαραίτητο, που περιέχουν λεπτομερή κριτήρια για την έγκριση δημόσιων ενισχύσεων δυνάμει του άρθρου 5(1) του Νόμου, κρίθηκε ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 5 του Νόμου, η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δύναται να εγκριθεί από τον Έφορο με βάση τις πρόνοιες του Νόμου ή και των δυνάμει του άρθρου 5(2) του Νόμου εκδοθέντων Κανονισμών.

Ο Έφορος, αφού έλαβε υπόψη τις λεπτομέρειες της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, έκρινε ότι αυτή είναι λειτουργικής φύσεως, διότι το κόστος προσγειώσεως αεροπλάνων δεν επιπίπτει σε κανένα επιτρεπτό επιλέξιμο κόστος που προνοούν ο Νόμος και οι δυνάμει αυτών εκδοθέντες Κανονισμοί και συνιστά απαραίτητη και αναπόφευκτη δαπάνη για κάθε αεροπορική εταιρεία.

Οι λειτουργικές ενισχύσεις αποβλέπουν στο να απαλλάξουν τις δικαιούχους επιχειρήσεις από μέρος των δαπανών που θα έπρεπε οι ίδιες να εφομισθούν στα πλαίσια της τρέχουσας διαχείρισης των συνήθων δραστηριοτήτων τους. Το αποτέλεσμα είναι να νοθεύεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των ενισχυόμενων και μη ενισχυόμενων επιχειρήσεων τόσο εντός όσο και εκτός Κύπρου και να υπάρχει σαφής κίνδυνος αλλοίωσης των όρων των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο με το κοινό συμφέρον. Λειτουργικές ενισχύσεις δύναται να εγκριθούν από τον Έφορο υπό πολύ αυστηρές προϋποθέσεις και κατά κανόνα σε περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται ρητά στους Κανονισμούς που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 5(2) του Νόμου και περιέχουν λεπτομερή κριτήρια για την έγκριση κατηγοριών δημόσιων ενισχύσεων που επιπίπτουν στους τομείς που καλύπτει το άρθρο 5. Οι ενισχύσεις λειτουργικής φύσεως που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 5 πρέπει να μην ξεπερνούν τα όρια του τι είναι κατάλληλο και αναγκαίο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών του συγκεκριμένου άρθρου.

Η πιο πάνω ενίσχυση, δηλαδή η παραχώρηση εκπτώσεων ανάλογα με τον ετήσιο αριθμό προσγειώσεων, δεν επιπίπτει στις κατηγορίες λειτουργικών ενισχύσεων που δύναται να εγκριθούν ούτε πληροί όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις. Η εν λόγω λειτουργική ενίσχυση δε χορηγείται υπέρ επιχειρήσεων που τελούν υπό αναδιάρθρωση, δεν έχει κοινωνικό χαρακτήρα, αλλά ούτε και προορίζεται να παράσχει στις δικαιούχους επιχειρήσεις τη δυνατότητα να ανταποκριθούν σε τυχόν υποχρεώσεις τους περί παροχής υπηρεσίας δημόσιου χαρακτήρα. Ενόψει των πιο πάνω, ο Έφορος έκρινε ότι το πρόγραμμα δεν εγκρίνεται, διότι λειτουργικές ενισχύσεις που παρέχονται με αυτές τις προϋποθέσεις δεν είναι επιτρεπτές σύμφωνα με το Νόμο ή και τους Κανονισμούς. Συνεπώς, το κοινοποιηθέν πρόγραμμα, με βάση το άρθρο 21 του Νόμου, θα πρέπει να καταργηθεί το αργότερο μέχρι τις 30.4.2003.

Εάν ο στόχος της Αρμόδιας Αρχής είναι η μεγαλύτερη αξιοποίηση των δύο αεροδρομίων της Δημοκρατίας, αυτός μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με μία γενική μείωση των τελών προσγειώσεως η οποία να απευθύνεται προς όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Με αυτό τον τρόπο δε θα γίνεται οποιαδήποτε διάκριση σε βάρος ορισμένων αεροπορικών εταιρειών, ενώ ταυτόχρονα τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας θα γίνουν πιο ανταγωνιστικά. Συνεπώς, μια γενική μείωση στα τέλη προσγειώσεως, η οποία δε θα συνιστά δημόσια ενίσχυση διότι δε θα ισχύει η προϋπόθεση της επιλεκτικότητας, θα ωθήσει περισσότερες αεροπορικές εταιρείες να χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια της Δημοκρατίας σε μεγαλύτερη έκταση.

#### 4. Απόφαση:

Για τους λόγους αυτούς,

#### Ο ΕΦΟΡΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

A. Το κοινοποιηθέν πρόγραμμα ενισχύσεων με τίτλο «Περί αεροπλοΐας (Τέλη Αεροδρομίου) Κανονισμοί 1982 (Κ.Δ.Π. 310/82)» συνιστά δημόσια ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου.

Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση δεν μπορεί να εγκριθεί διότι συνιστά λειτουργική ενίσχυση και ως εκ τούτου ο Έφορος αποφασίζει αρνητικά. Σύμφωνα με το άρθρο 21 του Νόμου, το υφιστάμενο πρόγραμμα μπορεί να συνεχισθεί με την παρούσα μορφή το αργότερο μέχρι τις 30.4.2003 οπότε και θα πρέπει να καταργηθεί.

B. Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας.

Λευκωσία, 18 Σεπτεμβρίου 2002.

ΧΡ. ΑΝΑΡΤΟΥ,

Έφορος Δημοσίων Ενισχύσεων.

E.A.E. 25.06.002.134 (402.1.2.21.7.1.5)