

**Αριθμός 1385****ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΦΟΡΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 10 ΤΩΝ ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ ΤΟΥ 2001 ΕΩΣ 2009**

Ο Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων (εφεξής «ο Έφορος»), ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται δυνάμει του άρθρου 10 των περί Ελέγχου των Κρατικών Ενισχύσεων Νόμων του 2001 έως 2009 (εφεξής «ο Νόμος»), εκδίδει την ακόλουθη Απόφαση σε σχέση με το Μέτρο ενίσχυσης που τιλοφορείται:

Προμήθεια, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργική υποστήριξη συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε διάφορα σημεία του οδικού δικτύου της Κύπρου.

Το άρθρο 10(3) του Νόμου απαγορεύει να τεθεί σε ισχύ στη Δημοκρατία μέτρο κρατικής ενίσχυσης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) του άρθρου 9(A) του Νόμου, εκτός εάν έχει προηγουμένως εγκριθεί από τον Έφορο και έχουν τηρηθεί οι τυχόν όροι που ο Έφορος επέβαλε με την εκδοθείσα δυνάμει του εδαφίου (2) Απόφασή του.

**A. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Στις 18 Δεκεμβρίου 2017 το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων κοινοποίησε στον Έφορο προσχέδιο μέτρου με τίτλο «Προμήθεια, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργική υποστήριξη συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε διάφορα σημεία του οδικού δικτύου της Κύπρου» (εφεξής «το Μέτρο»). Στις 15 Ιανουαρίου 2018 το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών κοινοποίησε στον Έφορο πρόσθετα πληροφοριακά στοιχεία επί του Μέτρου.

**B. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΝΤΟΣ ΜΕΤΡΟΥ:****1. Αρμόδια Αρχή:**

Αρμόδια Αρχή για την εφαρμογή του κοινοποιηθέντος Μέτρου είναι το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (εφεξής «η Αρμόδια Αρχή»).

**2. Στόχοι:**

Σύμφωνα με την Αρμόδια Αρχή, στόχος του Μέτρου είναι η εφαρμογή της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη από τα κράτη μέλη της ΕΕ υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και στις υποστηρικτικές δράσεις και μέτρα πολιτικής που θα πρέπει να προωθηθούν, έτσι ώστε να καταστεί εφικτό στην ιδιωτική πρωτοβουλία να αναλάβει δράσεις για την εγκατάσταση αντίστοιχων υποδομών. Σύμφωνα με την πιο πάνω Οδηγία θα πρέπει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 να υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης. Οι υποδομές που θα υλοποιηθούν από το δημόσιο τομέα θα είναι περιορισμένης έκτασης και μόνο στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο.

Η Αρμόδια Αρχή στην προσπάθειά της για προώθηση της χρήσης του ηλεκτρικού αυτοκινήτου και λόγω του περιορισμένου ενδιαφέροντος στο παρόν στάδιο για την ανάπτυξη των σχετικών υποδομών στην Κύπρο, θα χρηματοδοτήσει την εγκατάσταση δέκα σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε διάφορα σημεία του υπεραστικού οδικού δικτύου της Κύπρου.

**3. Δικαιούχος:**

Δικαιούχος του Μέτρου είναι το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών.

**4. Τρόπος εφαρμογής:**

Η Αρμόδια Αρχή θα αναθέσει την προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργική υποστήριξη των συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ανάδοχο, ο οποίος θα επιλεγεί με ανοιχτή διαδικασία, σύμφωνα με τον περί της Ρύθμισης των Διαδικασιών Σύναψης Δημοσίων Συμβάσεων και για Συναφή θέματα Νόμο [73(I)2016] και τις ΚΔΠ 201/2007, ΚΔΠ 249/2009, ΚΔΠ 242/2012 και ΚΔΠ 243/2012. Το κριτήριο ανάθεσης θα είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά βάσει τιμής. Τα έσοδα της χρήσης των συσκευών φόρτισης από τους καταναλωτές δε θα εισπράττονται από τον ανάδοχο αλλά απ' ευθείας από την Αρμόδια Αρχή σε τραπεζικό λογαριασμό που θα καθορίσει αυτή. Οι τιμές του ηλεκτρικού ρεύματος που θα πωλείται στους καταναλωτές θα καθορισθούν με βάση τη διατίμηση 15 της ΑΗΚ, με την οποία χρεώνει και η ίδια για την χρήση των δικών της υφιστάμενων φορτιστών του ιδιόκτητου δικτύου της.

**5. Νομική βάση:**

Νομική βάση του Μέτρου είναι «Ο περί Προώθησης και Ανάπτυξης των Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων Νόμος του 2017 [59(I)2017]» και η Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με Αρ. 82.663 και ημερ. 25 Μαΐου 2017, με την οποία εγκρίθηκε το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής.

**6. Προϋπολογισμός – Επιλέξιμες Δαπάνες**

Οι επενδυτικές δαπάνες, δηλαδή οι δαπάνες για την προμήθεια και εγκατάσταση των σημείων φόρτισης, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού και των οικοδομικών εργασιών ανέρχονται σε 845 χιλ. ευρώ και θα καλυφθούν με πόρους του Ταμείου Συνοχής. Οι λειτουργικές δαπάνες του αναδόχου για περίοδο 5+2 ετών, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Αρμόδιας Αρχής, θα κυμανθούν γύρω στις 40 χιλ. ευρώ ετησίως και θα χρηματοδοτηθούν με κρατικούς πόρους.

**7. Διάρκεια:**

Η διάρκεια εκτέλεσης της σχετικής σύμβασης για την προμήθεια και εγκατάσταση της υποδομής, θα είναι 6 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της και πέντε χρόνια με προαίρεση για άλλα δύο χρόνια από την ημερομηνία παραλαβής των συσκευών για τις υπηρεσίες συντήρησης και λειτουργικής υποστήριξης.

## 8. Ένταση της ενίσχυσης

Η επενδυτική ενίσχυση, δηλαδή η χρηματοδότηση του κόστους προμήθειας και εγκατάστασης των φορτιστών αυτοκινήτων θα καλύψει το 100% του σχετικού κόστους. Η λειτουργική ενίσχυση θα ισούται με την διαφορά μεταξύ των εξόδων λειτουργικής υποστήριξης που θα καταβάλλονται από την Αρμόδια Αρχή προς τον ανάδοχο και των εσόδων εκμετάλλευσης της υποδομής που θα εισπράττονται απευθείας από την Αρμόδια Αρχή. Σύμφωνα με προκαταρκτικές εκτιμήσεις της Αρμόδιας Αρχής τα έσοδα αυτά θα είναι περίπου της τάξης των 5 χιλ. ευρώ με αναμενόμενη αύξηση που θα εξαρτηθεί από το βαθμό αύξησης της χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

### Γ. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ:

1. Ο Έφορος, βάσει του άρθρου 9Α (α) του Νόμου, αξιολογεί και εγκρίνει, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 10 του Νόμου, τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στη Δημοκρατία οι οποίες, σύμφωνα με Κανονισμούς ή Αποφάσεις που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση, δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1588 του Συμβουλίου της 13<sup>ης</sup> Ιουλίου 2015<sup>1</sup>, απαλλάσσονται από την υποχρέωση της κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108, παράγραφος 3, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής «η ΣΛΕΕ»).

### 2. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου, «κρατική ενίσχυση» σημαίνει κάθε μέτρο το οποίο πληροί όλα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107, παράγραφος 1, της ΣΛΕΕ.

Το άρθρο 107, παράγραφος 1, της ΣΛΕΕ αναφέρει ότι «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».

Όπως αναφέρει και η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης<sup>2</sup>, στις περιπτώσεις ενισχύσεων για τη δημιουργία υποδομών, ενδέχεται να στοιχειοθετείται κρατική ενίσχυση σε τρία διαφορετικά επίπεδα, ήτοι του κύριου/ ιδιοκτήτη της υποδομής, του διαχειριστή της και των χρηστών της.

Στην προκειμένη περίπτωση, όσον αφορά στο επίπεδο του αναδόχου της εν λόγω υποδομής, δεν τίθεται ζήτημα κρατικής ενίσχυσης, κυρίως διότι ο ανάδοχος της υποδομής δε θα αποτελεί ουσιαστικά το διαχειριστή της, καθότι τα έσοδα της λειτουργίας της υποδομής θα εισπράττονται απευθείας από το κράτος και όχι από τον ανάδοχο. Συνεπώς, για σκοπούς των κανόνων των κρατικών ενισχύσεων, ο ιδιοκτήτης και ο διαχειριστής της υποδομής σε μεγάλο βαθμό ταυτίζονται. Επιπρόσθετα ο ανάδοχος, ο οποίος απλώς θα παρέχει υπηρεσίες προς τον ιδιοκτήτη του έργου θα επιλεγεί με ανοιχτή και διάφανη διαδικασία προσφορών, στοιχείο που στην προκειμένη περίπτωση αποκλείει τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης.

Στο επίπεδο των χρηστών μπορεί εξ' αντικειμένου να αποκλεισθεί η κρατική ενίσχυση, καθότι η υποδομή που θα δημιουργηθεί θα είναι προς όφελος του συνόλου των καταναλωτών/χρηστών, οι οποίοι θα είναι χρήστες ηλεκτρικών αυτοκινήτων και όχι προς όφελος συγκεκριμένων επιχειρήσεων.

Παραταύτα στο επίπεδο του ιδιοκτήτη του έργου, δηλαδή του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, το οποίο παράλληλα θα διατηρήσει το δικαίωμα της οικονομικής εκμετάλλευσης του έργου, το κοινοποιηθέν Μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση διότι ικανοποιεί σωρευτικά όλα τα κριτήρια του άρθρου 107, παράγραφος 1, της ΣΛΕΕ. Το γεγονός ότι το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών αποτελεί οργανικό τμήμα του κράτους δεν σημαίνει ότι αποκλείεται συνολικά από την εφαρμογή των κανόνων των κρατικών ενισχύσεων. Το κράτος, παρότι γενικά δεν θεωρείται ως επιχείρηση για το ενωσιακό δίκαιο, μπορεί για διάφορους λόγους να εμπλακεί σε οικονομική δραστηριότητα και συνεπώς να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση υπό την έννοια των κανόνων του ανταγωνισμού, αποκλειστικά ως προς την οικονομική δραστηριότητα. Το Δικαστήριο της ΕΕ έχει επανειλημμένα ορίσει τις επιχειρήσεις ως οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους<sup>3</sup>. Συνεπώς, ο χαρακτηρισμός μιας συγκεκριμένης οντότητας ως επιχείρησης εξαρτάται αποκλειστικά από τη φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί. Η κυριότητα και εκμετάλλευση υποδομής παροχής ενέργειας σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ακόμα και αν αυτή ανήκει σε φορέα που αποτελεί οργανικό τμήμα του κράτους, συνιστά οικονομική δραστηριότητα και ως εκ τούτου η κρατική χρηματοδότηση της υποδομής αυτής εμπίπτει στους κανόνες των κρατικών ενισχύσεων.

Ειδικότερα το Μέτρο ικανοποιεί σωρευτικά όλα τα κριτήρια του άρθρου 107, παράγραφος 1, της ΣΛΕΕ καθώς :

- α) Χορηγείται με κρατικούς πόρους, αφού η χρηματοδότηση της λειτουργίας της υποδομής θα προέλθει από τον κρατικό προϋπολογισμό ενώ η χρηματοδότηση της κατασκευής της από το Ταμείο Συνοχής της ΕΕ. Σημειώνεται ότι οι πόροι της ΕΕ, οι οποίοι όμως τίθενται υπό τον έλεγχο των κρατών μελών, λογίζονται ως κρατικοί πόροι για σκοπούς εφαρμογής των κανόνων των κρατικών ενισχύσεων.
- β) Συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα, διότι καλύπτει με κρατικούς πόρους τις επενδυτικές και λειτουργικές δαπάνες μιας οικονομικής δραστηριότητας τις οποίες, υπό κανονικές συνθήκες, θα έπρεπε να επωμισθεί η ίδια η επιχείρηση που την ασκεί.
- γ) Είναι επιλεκτικό, καθότι συνιστά ad hoc οικονομική ενίσχυση μιας συγκεκριμένης επιχείρησης που ως τέτοια χαρακτηρίζεται το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών ως προς την άσκηση της εν λόγω οικονομικής δραστηριότητας.

<sup>1</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 248, ημερ. 24.9.2015.

<sup>2</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 262, 19.7.2016, σελ. 1-50

<sup>3</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA και λοιποί, C-222/04, σκέψη 107.

δ) Νοθεύει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Στο σημερινό στάδιο λειτουργίας της συγκεκριμένης αγοράς, επιχειρήσεις που εδρεύουν σε ένα κράτος μέλος παρέχουν υπηρεσίες φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε άλλα κράτη μέλη και κατά συνέπεια η εν λόγω δραστηριότητα είναι ανοιχτή στο ανταγωνισμό και αποτελεί αντικείμενο ενδοκοινοτικών συναλλαγών. Η όποια οικονομική ενίσχυση προς μια τέτοια οικονομική δραστηριότητα θεωρείται ότι, τουλάχιστον δυνητικά, νοθεύει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

### 3. Συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά:

Η νομική βάση για την αξιολόγηση της κοινοποιηθείσας κρατικής ενίσχυσης στο μέρος της που αφορά στην χρηματοδότηση της προμήθειας και εγκατάστασης της υποδομής αποτελεί ο Κανονισμός (ΕΕ) αρ. 651/2014 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου του 2014 για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ (εφεξής «ο Κανονισμός»).

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού, τα καθεστώτα ενισχύσεων που πληρούν όλες τις προϋποθέσεις του κεφαλαίου I του Κανονισμού καθώς και τις ειδικές προϋποθέσεις για την αντίστοιχη κατηγορία ενισχύσεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο III του Κανονισμού, συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 2 ή 3 της ΣΛΕΕ και απαλλάσσονται της υποχρέωσης κοινοποίησης που προνοείται από το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

α) Όσον αφορά το μέρος του Μέτρου που αφορά στην επενδυτική ενίσχυση, ο Έφορος, αφού το αξιολόγησε σύμφωνα με τις πρόνοιες του Κανονισμού, κατέληξε στα εξής:

Ως προς την πλήρωση των προϋποθέσεων του κεφαλαίου I του Κανονισμού:

#### i. Πεδίο Εφαρμογής:

Το Μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού [άρθρο 1 (1)(ιβ)], καθότι αφορά ενίσχυση για τοπική υποδομή.

Το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών αποτελεί κρατική υπηρεσία και ο προϋπολογισμός αποτελεί μέρος του προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Ως εκ τούτου δεν μπορεί να θεωρηθεί ως προβληματική επιχείρηση και η ενίσχυσή του να εξαιρεθεί από τον Κανονισμό, βάσει του άρθρου 1(4)(γ).

Εις βάρος του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών δεν εκκρεμεί διαταγή ανάκτησης, μετά από προηγούμενη απόφαση της Επιτροπής και ως εκ τούτου ικανοποιείται η πρόνοια του άρθρου 1(4)(α) του Κανονισμού.

Περαιτέρω, με βάση την παράγραφο 5 του άρθρου 1 του Κανονισμού, κρίνεται ότι τόσο οι ενισχύσεις που προβλέπει το Μέτρο όσο και οι όροι που το συνοδεύουν καθώς και η εφαρμοζόμενη μέθοδος χρηματοδότησής του δε συνιστούν παραβίαση του δικαίου της Ένωσης που να το καθιστά παράνομο στο σύνολό του.

#### ii. Όρια κοινοποίησης:

Ο προϋπολογισμός του Μέτρου είναι χαμηλότερος από το όριο κοινοποίησης που θέτει το άρθρο 4(1)(κθ) του Κανονισμού σχετικά με ενισχύσεις για τοπικές υποδομές, το οποίο ανέρχεται σε 10 εκ. ευρώ ως προς το ποσό της ενίσχυσης ή τα 20 εκ. ευρώ ως προς το συνολικό κόστος του έργου.

#### iii. Διαφάνεια:

Η ενίσχυση που θα χορηγήσει η Αρμόδια Αρχή θα είναι υπό τη μορφή άμεσης επιχορήγησης και χαρακτηρίζεται ως «διαφανής ενίσχυση», σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 5(2)(α) του Κανονισμού.

#### iv. Χαρακτήρας κινήτρου:

Το άρθρο 6 του Κανονισμού προνοεί ότι οι ενισχύσεις πρέπει να έχουν χαρακτήρα κινήτρου και εν συνεχεία στο εν λόγω άρθρο καθορίζονται οι σχετικοί όροι που πρέπει να πληρούνται κατά περίπτωση. Οι προϋποθέσεις του άρθρου 6(2) του Κανονισμού, στις οποίες αναφέρεται ότι, ο δικαιούχος θα πρέπει να έχει υποβάλει γραπτή αίτηση ενίσχυσης στο οικείο κράτος μέλος πριν από την έναρξη των εργασιών για το έργο ή τη δραστηριότητα, στην οποία θα πρέπει να περιλαμβάνονται συγκεκριμένα στοιχεία, δεν μπορεί να τύχουν εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση, καθότι η Αρμόδια Αρχή εφαρμογής του Μέτρου ταυτίζεται με τον δικαιούχο. Οι πρόσθετες προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 6(3) του Κανονισμού, αναφορικά με τις ad hoc ενισχύσεις σε μεγάλες επιχειρήσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και το κράτος, με βάση τα έγγραφα που κοινοποιήθηκαν στον Έφορο από την Αρμόδια Αρχή, καταδεικνύεται η απόλυτη ανάγκη κρατικής χρηματοδότησης της ανάπτυξης υποδομής φορτιστών ηλεκτρικών αυτοκινήτων για την επίτευξη συγκεκριμένων περιβαλλοντικών στόχων (βλ. παράγραφο Β (2) της παρούσας Απόφασης). Συνεπώς πληρούται η πρόνοια του άρθρου 6(3)(β) του Κανονισμού που αναφέρει ότι οι ενισχύσεις αυτές θα πρέπει να καταδεικνύουν «ουσιώδη αύξηση του αντικείμενου του έργου/της δραστηριότητας ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης ή ουσιώδη αύξηση του συνολικού ποσού που δαπανά ο δικαιούχος για το έργο/τη δραστηριότητα ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης».

#### v. Η Ένταση της ενίσχυσης και επιλέξιμες δαπάνες:

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 7 του Κανονισμού «για τον υπολογισμό της έντασης και των επιλέξιμων δαπανών, όλα τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται υπολογίζονται πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων».

Οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του Μέτρου δεν υπολογίζονται ως ποσοστό επί των επιλέξιμων δαπανών της επένδυσης πριν την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων και συνεπώς θα πρέπει η Αρμόδια Αρχή να καταγράψει το σχετικό ποσό.

## vi. Σύρρευση:

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Κανονισμού για να διαπιστωθεί κατά πόσον τηρούνται οι ανώτατες εντάσεις ενίσχυσης και τα ανώτατα ποσά ενίσχυσης που καθορίζονται στο κεφάλαιο III του Κανονισμού, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό της κρατικής ενίσχυσης προς τον δικαιούχο. Συνεπώς θα πρέπει να υπάρξει δέσμευση της Αρμόδιας Αρχής ότι η επιχορηγούμενη δραστηριότητα δε θα τύχει πρόσθετης χρηματοδότησης από άλλους κρατικούς πόρους.

## vii. Δημοσίευση και Πληροφορίες:

Με βάση το άρθρο 9(1) του Κανονισμού το κράτος μεριμνά ώστε να δημοσιεύονται σε εμπειριστατωμένο δικτυακό τόπο για τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο:

- οι συνοπτικές πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11 με τον τυποποιημένο μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα II ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση σε αυτές·
- το πλήρες κείμενο κάθε μέτρου ενίσχυσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11, ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενο·
- οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα III για κάθε χορήγηση μεμονωμένης ενίσχυσης που υπερβαίνει τα 500.000 ευρώ.

Στο κοινοποιηθέν Μέτρο η Αρμόδια Αρχή δεν αναφέρεται στην υποχρέωσή της, η οποία απορρέει από την παράγραφο 9(1)(β) του πιο πάνω άρθρου.

Ως προς τη πλήρωση των προϋποθέσεων του κεφαλαίου III του Κανονισμού:

- i) Σύμφωνα με το άρθρο 56 του Κανονισμού η χρηματοδότηση της κατασκευής ή της αναβάθμισης τοπικών υποδομών που αφορά υποδομές, οι οποίες συμβάλλουν σε τοπικό επίπεδο στη βελτίωση του επιχειρηματικού και καταναλωτικού περιβάλλοντος, καθώς και στον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της βιομηχανικής βάσης, συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης και απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

Σύμφωνα με ανεπίσημο επεξηγηματικό κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επί του Κανονισμού<sup>4</sup>, οι κρατικές ενισχύσεις για τη δημιουργία φορτιστών ηλεκτρικών αυτοκινήτων μπορεί να τύχουν απαλλαγής, βάσει του άρθρου 56 του Κανονισμού.

- ii) Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 56 του Κανονισμού, οι υποδομές πρέπει να τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερόμενων μερών με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και η τιμή που χρεώνεται για τη χρήση ή την πώληση της υποδομής να αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς.

Η υποδομή θα είναι προφανώς ανοιχτή στους χρήστες, αφού αφορά στην πώληση ηλεκτρικού ρεύματος σε κάθε χρήστη ηλεκτρικού αυτοκινήτου. Οι δε τιμές του ηλεκτρικού ρεύματος που θα πωλείται στους καταναλωτές θα καθορισθούν με βάση τη διατίμηση 15 της ΑΗΚ, με την οποία χρεώνει και η ίδια για την χρήση των δικών της υφιστάμενων φορτιστών του ιδιόκτητου δικτύου της. Συνεπώς οι εν λόγω όροι του Κανονισμού τηρούνται.

- iii) Σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 56 του Κανονισμού, οποιαδήποτε παραχώρηση ή άλλη ανάθεση σε τρίτο μέρος της λειτουργίας της υποδομής πραγματοποιείται με ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των ισχυόντων κανόνων σύναψης δημοσίων συμβάσεων.

Η σύμβαση για την προμήθεια, εγκατάσταση, και λειτουργική υποστήριξη των συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων θα ανατεθεί από την Αρμόδια Αρχή με ανοικτή διαδικασία, σύμφωνα με την νομοθεσία που αναφέρεται στην παράγραφο Β(4) της παρούσας Απόφασης. Το κριτήριο ανάθεσης θα είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομικής άποψης προσφορά βάσει τιμής. Τα έσοδα της χρήσης των συσκευών φόρτισης από τους καταναλωτές δε θα εισπράττονται από τον ανάδοχο αλλά απ' ευθείας από την Αρμόδια Αρχή σε τραπεζικό λογαριασμό που θα καθορίσει αυτή. Συνεπώς ο πιο πάνω όρος ικανοποιείται υπό την προϋπόθεση ότι η Αρμόδια Αρχή θα ελέγξει την συμβατότητα του διαγωνισμού με την ενωσιακή και κυπριακή περί Συμβάσεων νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος της γλώσσας των εγγράφων διαγωνισμού.

- iv) Σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 56 του Κανονισμού, οι επιλέξιμες δαπάνες είναι οι επενδυτικές δαπάνες σε ενσώματα και άυλα στοιχεία ενεργητικού.

Στο κοινοποιηθέν μέτρο οι επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες είναι εκείνες για την προμήθεια και εγκατάσταση των σημείων ταχείας φόρτισης, δηλαδή δαπάνες σε ενσώματα στοιχεία ενεργητικού.

- v) Σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 56 του Κανονισμού, το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης, το οποίο αφαιρείται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβλέψεων, ή μέσω μηχανισμού ανάκτησης.

Σύμφωνα με τα κοινοποιηθέντα στοιχεία, η διαχείριση της επιχορηγούμενης υποδομής θα παρουσιάσει τουλάχιστον τα πρώτα 5 χρόνια σημαντικές ζημιές. Τα έσοδα προβλέπεται να ανέρχονται σε 5 χιλ. ευρώ το χρόνο ενώ οι δαπάνες λειτουργίας που θα καταβάλλει η Αρμόδια Αρχή στον ανάδοχο θα κυμαίνονται στις 40 χιλ. ευρώ το χρόνο. Συνεπώς δεν προβλέπεται κέρδος εκμετάλλευσης, το οποίο θα πρέπει να αφαιρεθεί κατά τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης της υποδομής. Επίσης, σύμφωνα με τις προθέσεις της Αρμόδιας Αρχής, η υποδομή μετά τη λήξη της αρχικής σύμβασης ανάθεσης της διαχείρισής της θα πωληθεί με ανοικτή διαδικασία προσφορών. Ως εκ τούτου, το κράτος θα ανακτήσει μέρος της αρχικής επενδυτικής δαπάνης.

<sup>4</sup> General Block Exemption Regulation (GBER) Frequently Asked Questions, March 2016.

vi) Η ενισχυόμενη υποδομή σαφώς δεν αποτελεί «ειδική υποδομή», δηλαδή υποδομή που κατασκευάζεται για εκ των προτέρων προσδιορισμένη επιχείρηση ή επιχειρήσεις και προσαρμόζεται στις ανάγκες τους. Συνεπώς το Μέτρο συνάδει με τις πρόνοιες της παραγράφου 7 του άρθρου 56 του Κανονισμού.

β) Όσον αφορά την ενίσχυση λειτουργίας, ο Έφορος κατέληξε στα ακόλουθα:

Η ενίσχυση λειτουργίας της υποδομής των φορτιστών των ηλεκτρικών αυτοκινήτων ισούται με τη διαφορά μεταξύ του ποσού που θα καταβάλλει η Αρμόδια Αρχή προς τον ανάδοχο της σύμβασης (περίπου 40 χιλ. ευρώ ετησίως) και των εισπράξεων της Αρμόδιας Αρχής από την εκμετάλλευση της υποδομής (περίπου 5 χιλ. ευρώ ετησίως). Δεδομένου ότι το άρθρο 56 του Κανονισμού δεν προνοεί την συμβατότητα των ενισχύσεων λειτουργίας για τοπικές υποδομές και ότι το συνολικό ποσό ενίσχυσης θα είναι σχετικά μικρό, η ενίσχυση αυτή θα πρέπει να λογισθεί ως ενίσχυση ήσσονος σημασίας (de minimis) προς το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1407/2013 και των περί Ελέγχου των Κρατικών Ενισχύσεων (Ενισχύσεις Ήσσονος Σημασίας) Κανονισμών του 2009 και 2012.

#### Δ. ΑΠΟΦΑΣΗ:

Ο Έφορος, αφού έλαβε υπόψη τα πιο πάνω, αποφασίζει ως ακολούθως:

1. Το Μέτρο ενισχύσεων με τίτλο «Προμήθεια, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργική υποστήριξη συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε διάφορα σημεία του οδικού δικτύου της Κύπρου» πληροί σωρευτικά όλες τις προϋποθέσεις του άρθρου 107, παράγραφος 1, της ΣΛΕΕ και συνεπώς συνιστά κρατική ενίσχυση.
2. Το Μέτρο, στο μέρος του που αφορά στην επενδυτική ενίσχυση, δηλαδή στη χρηματοδότηση της προμήθειας και εγκατάστασης των συσκευών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, κρίνεται ως συμβατό με τον Κανονισμό (ΕΕ) αρ. 651/2014, υπό τους εξής όρους:
  - α) Να περιληφθεί πρόνοια για ευθυγράμμισή του με την παράγραφο 9(1)(β) του Κανονισμού, η οποία προνοεί ότι το κράτος δημοσιεύει σε εμπειριστατωμένο δικτυακό τόπο για τις κρατικές ενισχύσεις το πλήρες κείμενό του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11, ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενό του.
  - β) Να ελεγχθεί η συμβατότητα του διαγωνισμού για την προμήθεια, εγκατάσταση, συντήρηση και λειτουργική υποστήριξη της υποδομής με την ενωσιακή και κυπριακή περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσία, κυρίως όσον αφορά στην γλώσσα των εγγράφων του διαγωνισμού.
  - γ) Να καταγραφούν τα ακαθάριστα ποσά της επενδυτικής ενίσχυσης πριν την αφαίρεση οποιωνδήποτε φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων.
  - δ) Να δεσμευτεί η Αρμόδια Αρχή ότι η επιχορηγούμενη δραστηριότητα δε θα τύχει πρόσθετης χρηματοδότησης από κρατικούς πόρους.
3. Η λειτουργική ενίσχυση της υποδομής ισούται με τη διαφορά μεταξύ του ποσού που θα καταβάλλει η Αρμόδια Αρχή προς τον ανάδοχο της σύμβασης και των εισπράξεων της Αρμόδιας Αρχής από την εκμετάλλευση της υποδομής και θα πρέπει να λογισθεί ως ενίσχυση ήσσονος σημασίας προς το Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 1407/2013 και των περί Ελέγχου των Κρατικών Ενισχύσεων (Ενισχύσεις Ήσσονος Σημασίας) Κανονισμών του 2009 και 2012.

ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΘΕΟΦΑΝΟΥΣ,  
Έφορος Ελέγχου Κρατικών Ενισχύσεων.

Λευκωσία, 2 Μαρτίου 2018.

Ε.Ε.Κ.Ε.25.06.001.918.371