KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 7. marts 2007

statsstøtte C 10/2006 (ex N555/2005) — Cyprus Airways Public Ltd. — Omstruktureringsplan

(meddelt under nummer C(2007) 300)

(Kun den græske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2008/137/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) Den 3. maj 2005 besluttede Kommissionen at godkende redningsstøtte (N69/2005) til Cyprus Airways Public Ltd.. (beslutning 2005/1322).

(2) I et udateret brev, som blev registreret af Kommissionen den 9. november 2005 (DG TREN A/28405), gav de cypriotiske myndigheder i overensstemmelse med artikel 88, stk. 3, og med tilsagn i forbindelse med den ovennævnte anmeldte redningsstøtte Kommissionen meddelelse om en omstruktureringsplan for Cyprus Airways Public Ltd.. Den 14. november 2005 registrerede Kommissionens Generalsekretariat anmeldelsen med referencen SG(05)A10041, og sagen fik nummer N 555/2005.

(3) Den 18. november 2005 (D(05)125084) bad Kommissionen yderligere de cypriotiske myndigheder om nærmere oplysninger. De cypriotiske myndigheder besvarede Kommissionens henvendelse ved brev af 23. januar 2006, som blev registreret den 24. januar 2006 (med referencen DG TREN A/11819). Den 14. december 2005 fandt der et møde sted i Bruxelles mellem repræsentanter for Republikken Cypern og Kommissionen. Et efterfølgende møde på højt plan fandt sted den 30. januar 2006 i Bruxelles for at behandle sagens videre forløb.

(4) Ved beslutning af 22. marts 2006, som blev meddelt de cypriotiske myndigheder ved brev af 23. marts 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246), indledte Kommissionen proceduren i traktatens artikel 88, stk. 2. Proceduren er registreret under C 10/2004.

(5) Kommissionens beslutning om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure blev ligeledes offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i sagen. De cypriotiske myndigheder fremsendte kommentarer til Kommissionen ved brev af 20. april 2006.

(6) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra en enkelt interesseret part inden udløbet af den frist, der var meddelt ved procedurens indledning. Disse bemærkninger blev derpå videresendt til de cypriotiske myndigheder (D(2006) 213376) med anmodning om eventuelle kommentarer, og kommentarerne fra Cypern blev modtaget den 28. juli 2006 (registreret den 1. august 2006 med referencen A/28810). Nærmere oplysninger blev modtaget fra de cypriotiske myndigheder ved fax af 19. december 2006 (registreret den 31. december 2006 med referencen A/40766). Yderligere oplysninger og tilsagn blev modtaget ved fax af 28. februar 2007.

II. BAGGRUND

(7) Cyprus Airways Public Ltd.., der blev grundlagt i 1947 som et aktieselskab, har lufttransport af passagerer og gods og udførelse af andre luftfartstjenester som hovedaktivitet. Selskabets hovedaktionær er den cypriotiske stat (69,62 %), mens den resterende del af aktierne ejes af ca. 4 200 små private investorer.

(8) Cyprus Airways Public Ltd.. (i det følgende »Cyprus Airways«) indgår i Cyprus Airways-koncernen (i det følgende»koncernen«).

(9) Cyprus Airways driver for øjeblikket rutefart i Europa og Mellemøsten med 11 fly, to A319 leveret i 2002 og ejet af Cyprus Airways, syv A320–200 leveret mellem maj 1989 og marts 1993 og ejet af Cyprus Airways, hvoraf et fly tidligere var wet-leaset til Eurocypria, og to A330-200 leveret i 2002 og 2003 (leaset).

([1]) EUT C 113 af 13.5.2006, s. 2.

([2]) Jf. fodnote 1.

(10) På det tidspunkt, hvor omstruktureringsplanen blev anmeldt, var de øvrige selskaber i koncernen, som alle var ejet 100 % af Cyprus Airways Public Ltd.., følgende:

Eurocypria Airlines

(11) Dette selskab (i det følgende »Eurocypria«) gennemfører charterflyvninger fra over 50 europæiske lufthavne. Eurocyprias flåde består af fem fly, fire leasede Boeing 737-800, erhvervet mellem februar og april 2003 og hver især med en kapacitet på 189 passagerer, samt et A320-fly (A320) »wet-leaset« fra Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) Hellas Jet SA (i det følgende »HellasJet«) blev registreret i Athen den 1. juli 2002 og påbegyndte driften den 24. juni 2004. Hellas Jet skulle være et nyt europæisk luftfartsselskab med hjemsted i Athen. Det opererede tre leasede Airbus A320-fly med base i den internationale lufthavn i Athen. Forretningsplanerne blev imidlertid ikke opfyldt, og ruteflyvningerne blev indstillet i maj 2005. Resultaterne af dette projekt var derfor økonomisk ødelæggende og kostede koncernen et akkumuleret beløb på 29,5 mio. CYP (51,4 mio. EUR) pr. juni 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Dette datterselskab (i det følgende »Zenon«) stiller serviceydelser til rådighed for cypriotiske rejsebureauer. Zenon leverer og distribuerer navnlig elektronisk information, som gør det muligt for rejsebureauer at reservere flysæder og udstede billetter samt foretage hotel- og bilreservationer.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Dette selskab påbegyndte sin virksomhed i 1996, hvor det overtog driften af de toldfrie butikker i lufthavnene i Larnaca og Paphos. På det tidspunkt, hvor omstruktureringsplanen blev anmeldt, var det hensigten, at de toldfrie butikker i lufthavnene i Larnaca og Paphos ville blive overtaget af den nye lufthavnskoncessionshaver og ikke længere indgå i koncernen. Dette skete i juni 2006.

III. PROCEDURENS INDLEDNING

(15) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren efter artikel 88, stk. 2, var baseret på en række spørgsmål, som opstod i forbindelse med dens undersøgelse af omstruktureringsplanen. Kommissionen gav udtryk for tvivl om, hvorvidt planen var i overensstemmelse med Fællesskabets gældende regler, dvs. Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder fra 2004 ([3]) (i det følgende »rammebestemmelserne for redning og omstrukturering«).

([3]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

Det langfristede lån på 55 mio. CYP (96 mio. EUR) og foranstaltninger til nedskæring af omkostningerne

(16) Det centrale i omstruktureringsplanen er et lån, som er på markedsvilkår og garanteres af den cypriotiske stat, og som løber over 10 år og i første række skal anvendes til tilbagebetaling af det kortfristede lån på 30 mio. CYP (51 mio. EUR), som blev optaget efter redningsstøttens godkendelse i maj 2005. Den øvrige del skal derefter anvendes til omstrukturering af luftfartsselskabet.

(17) I omstruktureringsplanens første 24 måneder skulle hovedvægten lægges på omkostningsnedskæring og forøgelse af udvalgte indtægter. Staten og selskabets ledelse anslog, at de samlede omkostninger skulle reduceres med 13 %. Dette skulle ske ved at nedskære personalet med ca. 20 % og samtidig sænke lønniveauet med gennemsnitligt 15 %. Dette betyder, at 385 af 1 840 ansatte pr. 1. september 2005 ifølge omstruktureringsplanen skulle afskediges. Disse afskedigelser skulle føre til årlige besparelser på ca. 7 mio. CYP (12 mio. EUR); yderligere besparelser på ca. 4,6 mio. CYP (8 mio. EUR) opnås ved at nedskære de nuværende personaleomkostninger.

(18) Kommissionen gav udtryk for tvivl om, hvorvidt planen på kortest mulig tid ville gengive selskabet varig levedygtighed uden behov for yderligere støtte i fremtiden. Den anførte endvidere, at den ikke havde tilstrækkelige oplysninger til at kunne tage stilling til, om omstruktureringsplanens støttebeløb er blevet holdt på et minimum. Kommissionen satte endvidere spørgsmålstegn ved behovet for det langfristede lån, der skal tilbagebetales over 10 år. Kommissionen anførte, at den ikke havde tilstrækkelige oplysninger til at kunne sige, om de økonomiske beregninger er rigtige, eller om de antagelser, de bygger på, er gyldige, og den var især interesseret i at vide, hvad Cyprus Airways' konkurrenter mente om planen.

Salg af Eurocypria

(19) Ifølge omstruktureringsplanen skulle Eurocypria, Cyprus Airways' charterdatterselskab, sælges til staten til en pris, som skulle fastsættes af en uafhængig ekspert. Prisen var i første omgang blevet anslået til 15 mio. CYP (26 mio. EUR). Eurocypria ville derfor blive udskilt fra Cyprus Airways og drevet som et helt selvstændigt selskab. Salgsprovenuet (som staten betaler Cyprus Airways) kunne anvendes til finansiering af omstruktureringen. Kommissionen gav udtryk for tvivl med hensyn til salget og om, hvordan salgsprisen ville blive fastsat. Hvis den pris, der blev betalt for Eurocypria, ikke var en markedspris, ville der være tale om statsstøtte.

Kapitalforøgelse

(20) En anden del af omstruktureringsplanen, som skal udføres 18 måneder efter planens iværksættelse, er en kapitalforøgelse på 14 mio. CYP (24 mio. EUR). Alle aktionærer (staten og private aktionærer) vil bidrage i forhold til deres aktiepost. Staten vil indskyde 9,8 mio. CYP (17 mio. EUR), mens de private aktionærers bidrag til kapitalforøgelsen bliver på omkring 4,2 mio. CYP (7,3 mio. EUR). Ved procedurens indledning anførte Kommissionen, at den ikke kunne udelukke, at statens deltagelse i kapitalforøgelsen indebærer statsstøtte.

Modydelser

(21) Kommissionen gav udtryk for tvivl om, hvorvidt de modydelser, der var foreslået i omstruktureringsplanen, ville være tilstrækkelige til at modvirke støttens markedsforvridning. Planen omfattede forholdsvis små reduktioner af Cyprus Airways' luftflåde og rutenet. Charterselskabet Eurocypria skulle frasælges, og et andet datterselskab, HellasJet, ville blive nedlagt og dets tre fly frigjort. Kommissionen gav udtryk for tvivl, ikke mindst fordi Eurocypria skulle sælges til Cyprus Airways' hovedaktionær. Kommissionen opfordrede Cyprus Airways' konkurrenter til at fremsætte bemærkninger i denne henseende.

Eget bidrag

(22) For et selskab af Cyprus Airways' størrelse skal selskabets eget bidrag til omstruktureringsomkostningerne normalt udgøre 50 %. Kommissionen gav udtryk for tvivl med hensyn til størrelsen af selskabets eget bidrag og om, hvad der skulle anses for at udgøre selskabets eget bidrag.

IV. KOMMENTARER OG BEMÆRKNINGER MODTAGET SOM LED I PROCEDUREN

Indledende kommentarer fra de cypriotiske myndigheder

(23) De cypriotiske myndigheder besvarede procedurens indledning ved at søge at afklare visse spørgsmål, som Kommissionen havde rejst.

Det langfristede lån på 55 mio. CYP (96 mio. EUR) og foranstaltninger til nedskæring af omkostningerne

(24) Med hensyn til spørgsmålene vedrørende genoprettelsen af Cyprus Airways' langsigtede rentabilitet skulle omstruktureringsomkostningerne (finansieret af det langfristede lån på 55 mio. CYP og provenuet fra salget af Eurocypria) ifølge omstruktureringsplanen anvendes således:

Tidsrum	Beløb (mio. CYP)	Beskrivelse
2006	30	Tilbagebetaling af redningsstøtte
2006	10,6	Afskedigelsesgodtgørelser
2006	2	Andre afskedigelsesudgifter
2006-2008	5	Arbejdskapital til Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Forventet kapitaludgift
2006-2010	10	Likviditetsunderskud
I alt	71,1	

(25) Med hensyn til selskabets fremtidige drift har både de cypriotiske myndigheder og luftfartsselskabet erkendt, at den strategiske og operationelle model, som Cyprus Airways anvendte tidligere, ikke er bæredygtig på det konkurrenceprægede marked, hvor selskabet opererer i dag. Den grundlæggende uligevægt skyldes, at Cyprus Airways driver virksomhed med et omkostningsniveau, som kendetegner et fuldt udviklet ruteselskab, mens realiteten på det liberaliserede, fritidsprægede cypriotiske marked kun giver mulighed for indtægter svarende til niveauet hos charter- og/eller lavprisselskaber, som faktisk er Cyprus Airways' reelle konkurrenter.

(26) I det nuværende erhvervsklima og i betragtning af den fulde liberalisering af lufttransportmarkedet i Cypern har Cyprus Airways kun begrænsede muligheder for yderligere vækst eller indtægtsforøgelse. Selv ikke den forventede vækst på luftfartsmarkedet på over 4 % vil gøre det muligt for Cyprus Airways at komme ud af den nuværende vanskelige situation uden yderligere foranstaltninger. Selskabet har derfor iværksat en hård omstrukturering, hvor en drastisk omkostningsnedskæring er uundgåelig.

(27) I omstruktureringsplanen havde selskabet anslået, at de samlede omkostninger skulle reduceres med 13 %. Dette skulle ske ved at nedskære personaleomkostningerne med ca. 20 % og samtidig sænke lønniveauet med gennemsnitligt 15 %.

(28) Foruden denne omkostningsnedskæring skal selskabet gennemføre andre elementer i omstruktureringsplanen, som er vedvarende, og som på dette tidlige stadium taler for selskabets langsigtede rentabilitet. Det er nu hensigten, at selskabet skal blive i stand til med succes at forbedre sin stilling, således at det får mulighed for at overleve og give et acceptabelt investeringsafkast på mellemlang sigt uden yderligere tilskud eller støtte. Det er hensigten, at der i løbet af 2007 skal gennemføres endnu en runde med omkostningsnedskæringer med fokus på outsourcing og bedste praksis på området.

Resultatudvikling i Cyprus Airways (prognose) (*)

(i 1000 CYP)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Indtægter i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omkostninger i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultat før skat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Luftfartsselskabets fremtidige genoprettelse er baseret på en konsolidering af fordelene ved disse reducerede omkostninger og en løbende udvidelse af luftfartsselskabet. I denne henseende forventes der ifølge omstruktureringsplanen følgende udvikling i passagertrafikken i perioden 2004-2010:

Udvikling i Cyprus Airways' passagertrafik (prognose) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samlet trafik i Cypern (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY trafik (mio.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY markedsandele	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Salg af Eurocypria

(30) Med hensyn til salget af Eurocypria præciserede regeringen, at der foruden den evaluering, som tidligere var foretaget af PricewaterhouseCoopers på vegne af Cyprus Airways med henblik på at fastsætte en markedspris for Eurocypria, var bestilt endnu en værdiansættelse hos HSBC på vegne af regeringen med henblik på at fastsætte en salgspris på grundlag af en veletableret og accepteret metode. Salget af Eurocypria til staten ville derfor foregå på normale markedsvilkår.

(31) PwC har foretaget en værdiansættelse af selskabet ved hjælp af discounted cash flow-metoden (DCF), og ved at sammenligne de implicitte værdiansættelsesmultipler med markedssituationen har PwC også taget hensyn til transaktioner i forbindelse med køb og salg af sammenlignelige selskaber i sektoren.

(32) PwC har oplyst, at selskabets indtægter stammer fra salget af flysæder til rejsearrangører, at det samlede passagerantal i 2005 udgjorde 662 561, og at dette forventes at stige til 829 092 i løbet af 2006, og det skal bemærkes, at der allerede er indgået kontrakter i forbindelse med de forventede indtægter for 2006. De væsentligste elementer af driftsomkostningerne i 2005 var flybrændstof (30 %), leasingafgifter for fly (22 %), lufthavns- og en route-afgifter (15 %), udgifter til flybesætning (11,5 %) og vedligeholdelses-/teknikerudgifter (9,5 %).

(*) Forretningshemmelighed.

Nøgletal

	2004 (1)	2005 (2) (M)	2006 (3) (E)	2007 (E)	2008 (E)	2009 (E)
Samlet antal flyvninger	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagerantal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Indtægter i alt (i 1 000 CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bruttoresultat (i 1 000 CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftsresultat (i 1 000 CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultat før skat (i 1 000 CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Revideret årsregnskab.
(2) M = internt regnskab, endnu ikke revideret.
(3) E = prognose.
(*) Forretningshemmelighed.

(33) For regnskabsåret 2005 forventede Eurocypria et overskud på omkring 440 000 CYP, hvilket er et fald i performance i forhold til tidligere år og til de forventede tal som følge af en markant stigning i brændstofpriserne i 2005, som ikke kunne overvæltes på passagererne på grund af karakteren af de aftaler, der var indgået med rejsearrangører.

(34) DCF-metoden giver en indikation af værdien af en virksomhed på basis af værdien af de frie cash flows, som virksomheden kan forventes at generere i fremtiden, den skal finde nutidsværdien af de fremtidige cash flows til investorerne, de beregnede cash flows skal tilbagediskonteres på grundlag af afkastkravet for at nå frem til et skøn over virksomhedens nutidsværdi.

(35) Eurocyprias ledelse udarbejdede fireårige (2006-2009) økonomiske beregninger, hvorved fremkom en »terminalværdi« for selskabet, svarende til det beløb, som en investor i dag ville betale for rettighederne til virksomhedens cash flows for år efter den fireårige beregning. Man nåede frem til en terminalværdi på 14,54 mio. CYP, som derpå blev tilbagediskonteret med en »vægtet gennemsnitlig kapitalomkostning« på 9,35 %, hvorved man nåede frem til en »kapitalværdi« for selskabet på 14,21 mio. CYP.

(36) Denne kapitalværdi blev derpå underkastet en række følsomhedsanalyser for at tage højde for mulige varierende parametre som f.eks. udsving i USD/CYP-vekselkursen (mange af selskabets omkostninger er i US-dollar, mens indtægterne er i andre valutaer), afvigende vækstprognoser og udsving i brændstofpriser. I følsomhedsanalyserne blev der sat fokus på Eurocyprias store følsomhed (som de fleste luftfartsselskaber i EU) over for udsving i valutakurser og brændstofpriser.

(37) På grundlag af den ovenfor beskrevne analyse nåede PwC frem til en vejledende række af værdier for Eurocypria på mellem 12,5 mio. CYP og 16 mio. CYP.

(38) PwC har ligeledes gennemført en markedsrelateret sammenlignelig analyse af værdien ved at sammenligne Eurocypria med andre virksomheder i lignende brancher eller med lignende former for aktiviteter. Dette anses for at være en gyldig yderligere sammenligningsmetode, da betingelserne og udsigterne for lignende virksomheder afhænger af fælles faktorer som f.eks. den generelle efterspørgsel efter deres varer og tjenesteydelser samt omkostningsstruktur og driftsforhold.

(39) På grund af manglen på børsnoterede charterselskaber anvendte PwC en blanding af lavprisselskaber og blandede rute- og charterselskaber. En beregning foretaget på grundlag af det nuværende og forventede driftsresultat før renter, skat og afskrivninger (EBITDA) resulterede i en vejledende værdi af selskabets egenkapital på mellem 12,5 og 13,5 mio. CYP. PwC bemærker, at dette resultat nærmer sig resultatet i forbindelse med DCF-metoden.

(40) PwC har også foretaget en tredje og endelig værdiansættelse af Eurocypria på grundlag af nylige transaktioner, hvorved der efter PwC's opfattelse foretages en rimelighedsanalyse af de to ovennævnte metoder. Teorien bag denne metode er, at den pris, der opnås på normale markedsvilkår mellem en villig køber og en villig sælger, er en god indikator for værdien. PwC har gjort brug af de data, der er tilgængelige for deres globale netværk, og er ved hjælp af denne metode nået frem til en vejledende værdi på ca. 10,5-13 mio. CYP for Eurocypria. PwC peger på, at dette resultat ligeledes nærmer sig resultatet i forbindelse med DCF-metoden.

(41) Derfor og på grundlag af de ovennævnte analyser når PwC til den konklusion, at den vejledende værdi af Eurocypria ligger mellem 12 og 15,5 mio. CYP.

(42) PwC tilføjer endvidere, at værdiansættelsen af Eurocypria er baseret på økonomiske beregninger for selskabet, hvor Eurocypria fortsat vil have en vis form for tilknytningsforhold til Cyprus Airways. Ifølge PwC vil et sådant tilknytningsforhold resultere i visse hindringer for en udvidelse, frem for alt begrænsninger af væksten som følge af, at Eurocypria er datterselskab til Cyprus Airways, og det forhold, at Eurocyprias status som datterselskab til Cyprus Airways begrænser dets muligheder for at opnå konkurrencedygtige priser med hensyn til outsourcing af serviceydelser. Hvis Eurocypria forbliver en del af koncernen, er det også sandsynligt, at selskabet ikke vil kunne konkurrere med Cyprus Airways på de samme ruter.

(43) På grundlag heraf konkluderer PwC, at prisen for Eurocypria som en særskilt enhed formentlig kunne være højere uden disse begrænsninger.

(44) En anden evaluering er blevet foretaget af HSBC. HSBC har anvendt en lignende strategi som PwC. HSBC's indledende konklusion er, at Eurocypria har en samlet egenkapitalværdi på 13 mio. CYP. HSBC har derpå foretaget en sammenlignende værdiansættelse på grundlag af børsnoterede virksomheder, der er sammenlignelige med Eurocypria, og er i den forbindelse nået frem til en vurderingspris på 11,8 mio. CYP for Eurocypria.

(45) HSBC henviser til virksomhedens følsomhed over for navnlig udsving i brændstofpriserne og når frem til en vejet gennemsnitlig værdi af selskabet på mellem 12,3 og 13,8 mio. CYP.

Kapitalforøgelse

(46) Med hensyn til kapitalforøgelsen har denne til formål at afhjælpe den negative nettoværdi som følge af akkumulerede tidligere underskud, som har udhulet Cyprus Airways' egenkapital. Egenkapitalforøgelsen vil være i form af en emission med fortegningsret, som vil blive tilbudt aktionærerne pro rata, hvor staten tilbydes 70 % og private aktionærer 30 %. Efter den cypriotiske regerings opfattelse vil denne egenkapitalforøgelse være en investering svarende til den, der fortages af en markedsøkonomisk investor.

Modydelser

(47) Med hensyn til spørgsmålet om modydelser gentog de cypriotiske myndigheder deres opfattelse, at luftfartsselskabet faktisk har været i gang med at omstrukturere aktiviteterne siden 2004. I denne henseende nedskar luftfartsselskabet ved udgangen af 2004 sin flåde med to fly, opgav en række ruter og reducerede samtidig flyvefrekvensen på andre ruter. I forbindelse med et luftfartsselskab med 12 fly i 2004 var denne reduktion efter deres opfattelse meget betydelig, og en yderligere størrelsesmæssig reduktion på dette stadium ville indvirke negativt på luftfartsselskabets langsigtede rentabilitet.

(48) De cypriotiske myndigheder anfører også, at beslutningen om at sælge HellasJet og beslutningen om ikke at forlænge HellasJets leasingaftaler i forbindelse med tre leasede fly udgør en betydelig reduktion af koncernens kapacitet, som bør betragtes som en modydelse. Det samme gælder salget af Eurocypria, eftersom koncernens flåde vil blive reduceret med yderligere 6 fly, da de to selskaber efter salget vil være juridisk og økonomisk uafhængige.

(49) Efter de cypriotiske myndigheders opfattelse er der i forbindelse med denne omstrukturering ikke mulighed for yderligere modydelser, som ikke ville risikere at bringe formålet med omstruktureringen i fare. De cypriotiske myndigheder understreger, at Cyprus Airways er en meget lille aktør på luftfartsmarkedet i EU, og at selskabets aktiviteter formentlig ikke indvirker på konkurrencesituationen på dette område.

(50) Det cypriotiske marked, som hovedsagelig er et målmarked, har været liberaliseret i nogen tid, og på nuværende tidspunkt udfører omkring 99 luftfartsselskaber rute- og charterflyvninger til og fra Cypern. Det fremgår af en nærmere betragtning, at 80 % af trafikken foregår inden for Fællesskabet/EØS og derfor ikke er omfattet af nogen form for restriktioner. Andre 8-9 % udgøres af charterflyvninger fra tredjelande, som er fuldt ud liberaliserede. De resterende 10-11 % udgøres af trafik fra Mellemøsten og Golfregionen, hvor luftfartsområdet er baseret på bilaterale aftaler mellem Cypern og disse lande. I denne forbindelse er de cypriotiske myndigheder af den opfattelse, at der er meget begrænsede muligheder for en yderligere liberalisering af det cypriotiske luftfartsmarked på grundlag af de foranstaltninger, der er truffet på nationalt plan.

Eget bidrag

(51) Med hensyn til spørgsmålet om eget bidrag ønskede de cypriotiske myndigheder at præcisere en række spørgsmål. Med hensyn til den af Cyprus Airways ejede flåde havde selskabet ikke været i stand til at stille sine fly som sikkerhed for lån hos forretningsbanker på grund af flyenes alder (de 7 A320-fly, som Cyprus Airways ejer, blev leveret til selskabet mellem 1989 og 1993). Der var gjort forsøg i denne henseende, og svarene fra en række forretningsbanker havde været negative. I samme retning forklarede regeringen, at salget af en del af flåden ikke blev betragtet som et reelt alternativ, da dette ville gøre, at selskabet ikke kunne fortsætte aktiviteterne. Det eneste reelle alternativ var derfor salget af Eurocypria, og det er gjort gældende, at salget af dette datterselskab bør betragtes som selskabets eget bidrag.

(52) Med hensyn til HellasJet indstillede dette selskab aktiviteterne som rutefly i maj 2005 og omdannede virksomheden fra ruteselskab til flymægler og charterselskab ved at indgå en aftale med et græsk selskab kaldet Trans World Aviation. 51 % af selskabets egenkapital var allerede blevet solgt, og regeringen lå i forhandlinger om at sælge resten af selskabet.

(53) De cypriotiske myndigheder er også af den opfattelse, at den kapitalforøgelse, der er planlagt til midten af 2007, udgør et bidrag fra selskabet til omstruktureringen. Efter

deres opfattelse bør hertil lægges salget af et fly i 2005 (5 mio. CYP), salget af en ekstra A320-flymotor (1,7 mio. CYP) og salget af reservedele (0,7 mio. CYP), hvorved der fremkommer et yderligere bidrag på 7,4 mio. CYP.

(54) Med hensyn til størrelsen af selskabets eget bidrag til omstruktureringen gør de cypriotiske myndigheder endelig Kommissionen opmærksom på punkt 56 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering, hvori det er fastsat:

> »*Medmindre statsstøttereglerne for en bestemt sektor bestemmer noget andet, kan betingelserne for godkendelse af støtte imidlertid i støtteberettigede områder være mindre strenge med hensyn til modydelser og størrelsen af den støttemodtagende virksomheds eget bidrag til omstruktureringen.*«

(55) De påpeger endvidere, at hele Cypern i perioden 2000-2006 betragtes som én region, der er omfattet af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra a), og at Cyprus Airways er særlig værdifuld for Cyperns turismebaserede økonomi og en yderligere kapacitetsnedskæring i luftfartsselskabet enten via yderligere modydelser eller via et yderst stort eget bidrag nødvendigvis vil have vidtrækkende konsekvenser for turismesektoren og regionaludviklingen generelt.

Bemærkninger fra tredjeparter

(56) Efter offentliggørelsen af brevet til de cypriotiske myndigheder i Det Europæiske Fællesskabers Tidende blev der inden for den fastsatte frist modtaget bemærkninger fra en enkelt interesseret part.

(57) Kommissionen bemærker, at ingen konkurrenter fremsatte bemærkninger som led i procedurens indledning.

Pasypi

(58) Bemærkningerne blev modtaget fra pilotfagforeningen Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), som ønskede at udtale sig om omstruktureringsplanen for Cyprus Airways og om en passende og effektiv virksomhedsledelse. De tilkendegav, at hvis den nuværende omstruktureringsplan blev godkendt under den »gængse ledelsestankegang«, kunne dette blive »meget katastrofalt« for selskabet.

(59) Efter PASYPI's opfattelse havde Cyprus Airways ikke forelagt en passende og bæredygtig forretningsplan for sine ansatte, efter at Kommissionen havde godkendt redningsstøtte til selskabet. Der havde ikke fundet nogen omstrukturering sted af hverken selskabets ledelse eller aktiviteter, og dette skyldtes politiske interesser og politisk indblanding.

(60) Fagforeningen gør gældende, at luftfartsselskabet har for mange ansatte, og at planer, der er iværksat af selskabets ledelse, ikke havde reduceret antallet af ansatte til et niveau svarende til internationale standarder, og benchmarking, politisk pres og politiske hensyn blev nævnt som årsager til denne mangel.

(61) PASYPI påpeger, at selskabets private aktionærer ikke bidrager til dets overlevelse, og at de eneste interessenter, som bidrager til omkostningsreduktionen, er de ansatte.

(62) Piloternes fagforening kritiserer ligeledes selskabsledelsen med hensyn til behandlingen af to datterselskaber, Eurocypria og HellasJet. Med hensyn til Eurocypria sættes der spørgsmålstegn ved, om salget af dette selskab vil få negative virkninger og begrænsninger for Cyprus Airways' fremtid og udvidelse. Med hensyn til HellasJet kritiserer fagforeningen det forhold, at ledelsen aldrig har informeret de ansatte om de tab, der er opstået for HellasJet, og om dette selskab stadig opererer.

(63) Endelig anfører piloternes fagforening, at der er behov for en ny forretningsplan til luftfartsselskabet, og at luftfartsselskabet bør privatiseres.

De cypriotiske myndigheders svar på bemærkningerne fra tredjeparter

(64) I de cypriotiske myndigheders svar på bemærkningerne fra piloternes fagforening gjorde de for det første gældende, at de fremsatte bemærkninger hverken var underbygget eller baseret på en solid forretningsmæssig begrundelse eller baggrund.

(65) Regeringen imødegår på det bestemteste påstanden om politisk indblanding i selskabet, og har anført, at selv om flertallet af bestyrelsen er udpeget af regeringen, har disse medlemmer de samme forpligtelser som bestyrelsesmedlemmerne i ethvert børsnoteret selskab. De beslutninger, der træffes af bestyrelsen, er kun motiveret af, hvad der er i selskabets interesse.

(66) Med hensyn til omstruktureringsplanen anfører regeringen, at denne var ved at blive gennemført, og at ændringer i selskabet allerede var synlige. Besparelserne på årsbasis var i overensstemmelse med besparelserne i planen på 19,5 mio. CYP. Det centrale element i planen er at nedbringe omkostningerne for at gøre det muligt for selskabet at omstrukturere sine aktiviteter mere konkurrencedygtigt. Da arbejdskraftomkostningerne var en betydelig faktor, har dette betydet, at personalet uundgåeligt var blevet berørt enten gennem afskedigelse eller lønnedgang.

(67) Med hensyn til spørgsmålet om for mange ansatte afviser regeringen de påstande, som PASYPI har fremsat, og anfører, at antallet af ansatte, der skal afskediges og forlade selskabet ved udgangen af 2006, er ca. 414 og ikke de 385 personer, der er fastsat i omstruktureringsplanen.

(68) Med hensyn til kapitalforøgelsen forklarer regeringen, at denne vil finde sted i midten af 2007, når gennemførelsen af omstruktureringsplanen viser håndgribelige resultater. Det er hensigten, at forholdet mellem private og offentlige aktieposter i selskabet fastholdes.

(69) Regeringen forklarede, at beslutningen om at sælge Eurocypria blev truffet for at gøre det muligt for Cyprus Airways at opfylde kravene i Fællesskabets rammebestemmelser for redning og omstrukturering med hensyn til selskabets eget bidrag. Den anførte, at salget af Eurocypria til en uafhængigt vurderet pris på 13,425 mio. CYP skulle finde sted i begyndelsen af august 2006.

(70) Med hensyn til HellasJet forklarede regeringen, at Cyprus Airways efter en trepartsaftale mellem Cyprus Airways, HellasJet og Trans World Aviation SA (opererer i Grækenland som Air Miles) havde forestået salget af HellasJet til Trans World for 2 mio. EUR (1,16 mio. CYP). De anførte, at det havde været Cyprus Airways' hensigt i videst mulige udstrækning at afbøde driftstabene i forbindelse med HellasJet og at trække sig ud af dette foretagende, så snart den sikkerhed, som Cyprus Airways tidligere havde stillet i forbindelse med HellasJets flåde, var udløbet, og gjorde gældende, at dette beløb bør betragtes som selskabets eget bidrag.

(71) Regeringen afviste pilotfagforeningens krav om en ny omstruktureringsplan og bekræftede, at den nuværende forretningsplan ikke behøver at blive revideret. Regeringen udelukker ikke muligheden for at privatisere selskabet, såfremt der skulle komme et attraktivt tilbud.

(72) Med hensyn til den kapitalforøgelse, der er planlagt til midten af 2007, og efter anmodning fra Kommissionen fremlagde de cypriotiske myndigheder yderligere oplysninger ved brev af 19. december 2006. De forklarede, at et aktieselskab i henhold til bestemmelserne i den cypriotiske selskabslov ikke må udstede aktier under den nominelle værdi. Da Cyprus Airways' aktier på daværende tidspunkt blev handlet på Cyperns fondsbørs til en værdi på 0,15-0,16 CYP, selv om de havde en nominel værdi på 0,50 pr. aktie, og da man mente, at en eventuel udstedelse til eller over pålydende værdi ville give et godt resultat, ville det være nødvendigt at reducere aktiekapitalens nominelle værdi.

(73) Proceduren med henblik på at reducere den nominelle aktiekapital er allerede gennemført, og selskabet vil reducere denne værdi ved at afskrive akkumulerede underskud (som selskabets vedtægter giver mulighed for). På sit møde den 12. december 2006 indledte Cyprus Airways' bestyrelse proceduren med henblik på kapitalforøgelsen ved at sørge for garanti for emissionen. For at sikre et heldigt udfald heraf har en kommerciel investeringsbank, Cisco (et datterselskab af den privatejede Bank of Cyprus), givet tilsagn om at garantere den påtænkte emission. Cisco vil få en provision for at garantere Cyprus Airways' kapitalforøgelse, og denne provision vil svare til markedsprisen for sådanne transaktioner. En kopi af hensigtsskrivelsen fra investeringsbanken er blevet fremsendt til Kommissionens tjenestegrene.

(74) De næste skridt var, at et flertal på 75 % af de aktionærer, der var til stede på en ekstraordinær generalforsamling, i midten af januar 2007 godkendte en særlig beslutning om reduktion af aktiekapitalen. Denne beslutning skulle derpå godkendes af distriktsretten i Cypern og registreres hos aktieselskabsregistret. Hele denne procedure forventes at tage 6-7 måneder (hvoraf der er afsat tre måneder til rettens behandling).

V. VURDERING AF STØTTEN

Forekomst af støtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1

(75) Ifølge EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(76) Støttebegrebet omfatter enhver begunstigelse, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten.

(77) Som led i procedurens indledning identificerede Kommissionen tre elementer i omstruktureringsplanen, som potentielt kunne udgøre statsstøtte, og Kommissionen skal derfor undersøge disse elementer for at afgøre, om de udgør statsstøtte.

Lånegaranti

(78) Omstruktureringsomkostningerne i forbindelse med Cyprus Airways vil delvist og midlertidigt blive dækket af et lån på 55 mio. CYP (96 mio. EUR) fra en forretningsbank på markedsvilkår. Som forklaret i beslutningen om at indlede undersøgelsesproceduren har de cypriotiske myndigheder til hensigt at stille en statsgaranti til rådighed for Cyprus Airways til dækning af dette lån.

(79) *Meddelelsen fra Kommissionen om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 angående statsstøtte i form af garantier* ([4]) fastsætter kriterier, som sikrer, at en garanti ikke udgør statsstøtte (se punkt 4.2). To væsentlige kumulative betingelser er:

a) Garantien kunne i princippet opnås på markedsvilkår på finansmarkederne.

b) Der betales markedspræmie for garantien.

(80) I det foreliggende tilfælde er ingen af disse kriterier opfyldt, idet Cyprus Airways ikke betaler staten nogen præmie for den garanti, som kommer selskabet til gode, og i betragtning af dets vanskelige økonomiske situation og den omstændighed, at det allerede havde modtaget redningsstøtte, er det meget usandsynligt, at selskabet selv ville have opnået en sådan garanti.

(81) Endvidere er der i forbindelse med garantien tale om statsmidler, da den ydes direkte af staten. Den er rettet til et enkelt selskab (Cyprus Airways), som er i konkurrence med andre luftfartsselskaber i EU, navnlig efter ikrafttrædelsen af

([4]) EFT C 71 af 11.3.2000, s. 14.

den tredje fase af liberaliseringen af lufttransporten (»tredje pakke«) den 1. januar 1993. Den vil påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, eftersom den vedrører et selskab, der driver virksomhed inden for transport mellem medlemsstaterne og dækker fællesmarkedet, og da den kan fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene på dette marked.

(82) Statsgarantien skal derfor betragtes som statsstøtte som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Endvidere accepteres denne konklusion af de cypriotiske myndigheder, da de med hensyn til garantien har søgt at opfylde betingelserne i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

(83) Mens de cypriotiske myndigheder ifølge den oprindelige plan ville garantere lånet på 55 mio. CYP fuldt ud, besluttede myndighederne i løbet proceduren for at begrænse støtten til et minimum og sikre et tilstrækkeligt bidrag fra selskabet til dets egne omstruktureringsomkostninger at reducere den del af omstruktureringslånet, der er dækket af garantien, til maksimalt 45 mio. CYP. Endvidere fastsatte de cypriotiske myndigheder, at den garanterede og den ikke-garanterede del af lånet ville være uafhængige, og navnlig at sidstnævnte ikke vil være underordnet førstnævnte. Dette betyder, at luftfartsselskabet vil opnå mindst 10 mio. CYP af det kommercielle lån på 55 mio. CYP uden nogen garanti eller anden indgriben fra statens side.

Salg af Eurocypria

(84) De cypriotiske myndigheder har oplyst, at salget af Eurocypria blev afsluttet i august 2006, og at selskabet er blevet solgt til staten for 13,425 mio. CYP. Kommissionen skal derfor undersøge, hvordan denne pris er blevet fastsat, for at kontrollere gyldigheden heraf og afgøre, om transaktionen var forbundet med statsstøtte. Ifølge punkt 59 ff. i beslutningen om at indlede undersøgelsesproceduren kunne dette være tilfældet, navnlig hvis den pris, der er betalt, er for høj i forhold til selskabets markedspris.

(85) I denne henseende bemærker Kommissionen, at man er nået frem til dette tal på grundlag af to ekspertvurderinger foretaget på vegne af både sælger og køber. Efter at have foretaget en detaljeret analyse af ekspertvurderingerne kan Kommissionen konkludere, at denne pris svarer til en rimelig markedspris; den bemærker endvidere, at den endelige salgspris under alle omstændigheder er lavere end de 15 mio. CYP, der var fastsat i omstruktureringsplanen og ved indledningen af undersøgelsesproceduren. Kommissionen konkluderer derfor, at salget af Eurocypria ikke indebærer statsstøtte for Cyprus Airways, da selskabet ikke er blevet solgt til mere end dets sande værdi.

(86) Kommissionen bemærker endvidere de cypriotiske myndigheders erklærede hensigt om, at Eurocypria vil blive drevet som et fuldstændigt uafhængigt selskab uden for Cyprus Airways-koncernen; Kommissionen mener, at eftersom Eurocypria forbliver statsejet, er der risiko for, at selskabet ikke drives helt uafhængigt af sit tidligere moderselskab. Derfor og for at få løst disse problemer har Kommissionen til hensigt at pålægge Cypern forpligtelser for at sikre, at de to selskaber er og forbliver separate i en tilstrækkelig lang periode, og at eventuelle transaktioner mellem dem foregår på normale markedsvilkår.

Kapitalforøgelse

(87) Et andet aspekt af omstruktureringsplanen er, at Cyprus Airways' kapital i midten af 2007, omkring 18 måneder efter påbegyndelsen af omstruktureringen, vil blive forøget med ca. 14 mio. CYP. Det er de cypriotiske myndigheders hensigt, at denne kapitalforøgelse skal finde sted i forhold til de nuværende aktieposter, og at forholdet mellem offentlige og private aktieposter vil blive fastholdt. Dette vil betyde, at staten vil indskyde 9,8 mio. CYP (17 mio. EUR eller 70 %), mens de øvrige aktionærer vil bidrag med 4,2 mio. CYP (7,3 mio. EUR eller 30 %).

(88) Kommissionen skal derfor afgøre, om den offentlige del af denne påtænkte kapitalforøgelse i denne situation udgør statsstøtte. I den forbindelse baserer den sin vurdering på det »markedsøkonomiske investorprincip«, en tilgang, som er bekræftet i Domstolens retspraksis ([5]). For at fastslå, om en offentlig kapitaltilførsel udgør statsstøtte, er det ifølge Domstolens praksis hensigtsmæssigt at tage hensyn til, hvilke faktiske muligheder den begunstigede virksomhed har for at opnå en tilsvarende finansiering ved at tage tilflugt til de normale kapitalmarkeder. Der er ikke tale om statsstøtte, når den offentlige kapitaltilførsel sker på betingelser, der ville være acceptable for en privat investor, der opererer under normale markedsøkonomiske vilkår.

(89) En offentlig investors adfærd skal sammenlignes med den formodede adfærd, man kunne forvente lagt for dagen af en privat investor, f.eks. et privat holdingselskab eller en privat koncern af virksomheder, som følger en global eller sektorbestemt strukturpolitik, og som lader sig lede af langsigtede rentabilitetsudsigter ([6]). Kommissionen mener derfor, at kapitaltilførsler gennemført med offentlige midler ikke udgør statsstøtte, hvis der i transaktionen deltager private aktionærer i det mindste i forhold til antallet af deres aktier og på samme betingelser som den offentlige investor, og hvis den af de private investorer tegnede andel af aktierne har en reel økonomisk betydning; Kommissionen mener, at forholdet mellem offentlige og private investorers deltagelse er garanteret, når en forretningsbank

([5]) Se Domstolens dom af 16. maj 2002, sag C-482/99, Sml. 2002 I, s. 4397, samt forslag til afgørelse fra generaladvokat Geelhoed fremsat den 27. september 2001, forenede sager C-328/99 og C-399/00, *Italien mod Kommissionen* og *SIM 2 Multimedia SpA mod Kommissionen*.

([6]) Dom af 21. marts 1991, *Italien mod Kommissionen, »Alfa Romeo«*, sag C-305/89, Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 20.

eller investor er gået med til på forhånd og på markedsvilkår at garantere de private investorers deltagelse i kapitalforøgelsen på samme betingelser som dem, der tilbydes den offentlige investor. Denne synsvinkel, som er baseret på tilførslernes samtidighed, er konstant blevet fulgt af Retten i Første Instans og EF-Domstolen ([7]).

(90) I det foreliggende tilfælde har en investeringsbank, Cisco, indvilget i på markedsvilkår at garantere de private investorers engagement op til 30 % af den påtænkte rekapitalisering. De cypriotiske myndigheder har endvidere anført, at alle aktionærer vil købe aktierne til samme værdi, som skal fastsættes i fællesskab af Cyprus Airways og Cisco, og på samme markedsvilkår som de private investorer.

(91) I denne forbindelse har Kommissionen modtaget en kopi af hensigtsskrivelsen af 14. december 2006, som Cisco har sendt til Cyprus Airways, hvori banken accepterer at indgå en kontrakt med det formål at garantere eller lade garantere rekapitaliseringstransaktionens heldige udfald. Inden Cisco indgik forpligtelsen med hensyn til investeringen over for private investorer, undersøgte banken endvidere omstruktureringsplanen og transaktionen udførligt. Desuden vil den inden indgåelsen af den endelige kontrakt, som det er sædvanlig praksis på markedet, foretage (eller på egne vegne lade foretage) en »due diligence«-analyse, som enhver investor bør foretage, inden transaktionen igangsættes. Banken omgiver sig således med al den garanti og sikkerhed, som gør det muligt for den at afpasse sit tilbud efter de risici, den påtager sig. Det bemærkes, at denne bank hverken direkte eller indirekte er kontrolleret af den pågældende medlemsstat. Den endelige garantikontrakt med Cisco vil blive underskrevet umiddelbart inden udbudsperiodens start og vil indeholde de klausuler og vilkår, der generelt anvendes i denne type kontrakter i overensstemmelse med bedste nationale og internationale praksis.

(92) De betingelser, der er forudsætning for indgåelsen af den endelige garantikontrakt, kan samles i to blokke. Den første angår ret almindelige elementer, som ikke har nogen direkte indflydelse på Kommissionens vurdering, men udelukkende på den rent faktiske gennemførelse. Disse elementer er blandt andet:

a) fravær af ekstraordinære begivenheder, som kan indvirke negativt på transaktionens heldige udfald

b) fremsendelse til banken af alle vigtige oplysninger angående Cyprus Airways' økonomiske, finansielle og ledelsesmæssige situation

c) bankens medinddragelse i fastlæggelsen af transaktionens modaliteter.

(93) Den anden blok af betingelser, der er opstillet i bankens hensigtsskrivelse, er derimod af en sådan art, at de kan indvirke på Kommissionens vurdering af transaktionen. Disse bør følgelig analyseres i detaljer og vedrører i det væsentlige følgende forhold:

a) differencen mellem aktiernes emissionspris og børsnoteringen

b) de gebyrer/provisioner, som banken vil opkræve som vederlag for transaktionen

c) aftale fra både banken og staten (Cyprus Airways' hovedaktionær) om, at de begge vil deltage i kapitalforøgelsen.

(94) Hvad angår *tegningsprisen for de nye aktier,* har Cisco og Cyprus Airways bestemt, at de nye aktiers emissionspris eller -prisinterval vil blive fastsat i fællesskab i overensstemmelse med almindelig markedspraksis, afhængigt af børsvilkårene på tidspunktet for transaktionens lancering. Cypern har bekræftet over for Kommissionen, at der vil blive opkrævet samme pris hos alle tegnere af aktierne, og at der ikke vil blive indrømmet nogen specifik rabat til garanten.

(95) For det andet, hvad angår *bankernes vederlag i form af provisioner,* er disse baseret på værdien af den del af transaktionen (30 %), som tegnes af markedet. De cypriotiske myndigheder har oplyst, at den provision, der skal betales til Cisco, svarer til markedspraksis på de vigtigste europæiske børsmarkeder i forbindelse med garanti for heldigt udfald af lignende transaktioner omkring placering af aktier på markedet. Kommissionen kan derfor konkludere, at den mellem Cyprus Airways og Cisco aftalte transaktion er i overensstemmelse med de for denne type transaktioner praktiserede markedsvilkår og ikke fører til en reduktion af den pris, banken skal betale for de aktier, den måtte blive opfordret til at tegne. Den provision, der vil blive betalt til banken, vil følgelig ikke have den effekt, at den sættes i stand til at deltage i transaktionen på mere favorable vilkår end staten eller de andre aktionærer.

(96) For det tredje, hvad angår *kravet fra både statens og bankens side om, at den anden part deltager i kapitalforøgelsen,* understreger Kommissionen, at kravet fra begge parter om, at den anden deltager i transaktionen, er et væsentligt og afgørende aspekt med henblik på at garantere det heldige udfald af kapitalforøgelsen.

(97) Kommissionen tager til efterretning, at de cypriotiske myndigheder forpligter sig til umiddelbart efter de endelige aftalers indgåelse og før de offentlige myndigheders tegning af aktieforøgelsen at fremsende Kommissionen de omhandlede endelige, med banken indgåede aftaler indeholdende de nævnte formelle og uforbeholdne tegningsforpligtelser. En yderligere forpligtelse, som de cypriotiske myndigheder har indgået, består i at forelægge en rapport med oplysning om de faktiske tegningsniveauer for den omhandlede kapitalforøgelse, når transaktionen engang er gennemført. Kommissionen tager i den forbindelse for givet, at der ikke kan eksistere biaftaler eller implicitte aftaler, i kraft af hvilke staten kan dispensere banken fra dens forpligtelse, såfremt aktierne i forbindelse med rekapitaliseringen ikke tegnes i tilstrækkeligt omfang. Kommissionen vil med allerstørste opmærksomhed følge Cyperns nøje overholdelse af sine

([7]) Førsteinstansrettens dom af 12. december 2000, sag T-296/97, *Alitalia mod Kommissionen,* Sml. 2000 II, s. 3871, præmis 81.

ovennævnte forpligtelser, som skal sætte Kommissionen i stand til at verificere, at de i nærværende beslutning fastsatte betingelser er korrekt overholdt.

(98) Denne transaktion giver markedet mulighed for at tegne de nyudstedte aktier i en betydelig størrelsesorden (30 %) på samme vilkår som de offentlige investorer, eftersom prisen på aktierne er den samme og også de til hver aktie knyttede rettigheder er de samme for alle aktionærer.

(99) På grundlag af denne analyse samt Kommissionens faste praksis og Domstolens retspraksis med hensyn til kvalificeringen af statens deltagelse i kapitalforøgelser sammen med private investorer, er der på grundlag af de foreliggende omstændigheder og uafhængigt af de øvrige omstruktureringsforanstaltninger i forbindelse med den kapitalforøgelse, der er planlagt til midten af 2007, således tale om samtidig deltagelse af offentlige og private aktionærer, og statens deltagelse udgør derfor ikke statsstøtte, hvis de ovenfor anførte betingelser opfyldes, dvs. med hensyn til det forhold, at kapitalforøgelsen vil blive garanteret af en kommerciel investeringsbank på en måde, der sikrer en effektiv samtidighed i relation til offentlig og privat tegning, og med hensyn til ejerforholdet mellem offentlige og private investorer.

(100) Kommissionen bemærker dog, at det fremgår af retspraksis ved Fællesskabets retsinstanser, at »*den omstændighed, at en offentlig virksomhed allerede har foretaget kapitalindskud, der betegnes som »støtte«, i sit datterselskab, ikke i sig selv udelukker muligheden af, at et senere kapitalindskud kan betragtes som en investering, der opfylder kriteriet med den private investor, der virker under markedsøkonomiske vilkår. Retten finder dog, at det i en sag som den foreliggende, som vedrører tre kapitalindskud foretaget af samme investor i en toårig periode, og hvoraf de to første ikke har givet noget afkast, tilkommer Kommissionen at undersøge, om det er rimeligt at udskille det tredje indskud fra de to første og betragte det som en selvstændig investering, som opfylder kriteriet med den private investor.*

Retten finder, at der blandt de elementer, der har relevans for bedømmelsen af, om det er rimeligt at udskille det tredje kapitalindskud fra de to første og betragte det som en selvstændig investering, der opfylder kriteriet med den private investor, kan nævnes bl.a. den tidsmæssige rækkefølge af kapitalindskuddene, disses formål samt datterselskabets situation på det tidspunkt, hvor beslutningerne om de enkelte indskud blev truffet« ([8]).

(101) I det foreliggende tilfælde bemærker Kommissionen, at selv om staten og de private aktionærer vil tegne kapitalforøgelsen til samme pris, og alle de nye aktier vil have de samme rettigheder, er det en kendsgerning, at staten samtidig fungerer som garant for et betydeligt lån til støttemodtageren — og dette vil strække sig langt ud over tidspunktet for kapitalforøgelsen — og køber et datterselskab til det selskab, der omstruktureres. Det er imidlertid ikke nødvendigt præcist at vurdere, om statens deltagelse og de private aktionærers deltagelse i kapitalforøgelsen, i betragtning af kumuleringen af kapitalforøgelsen med disse to foranstaltninger, rent faktisk sker på tilsvarende vilkår, da Kommissionen under alle omstændigheder er af den opfattelse, som det fremgår af nedenstående analyse, at selv hvis statens deltagelse i kapitalforøgelsen skulle betragtes som statsstøtte, ville denne støtte blive betragtet som forenelig med fællesmarkedet.

([8]) Sag T-11/95, *BP Chemicals Ltd mod Kommissionen*, Sml. 1998 II, s. 3235, præmis 170 og 171.

Retsgrundlag for vurderingen

(102) Efter at have konkluderet, at det langfristede lån på 55 mio. CYP, der er garanteret af staten, til finansiering af en del af omstruktureringen af Cyprus Airways udgør statsstøtte, og at statens deltagelse i kapitalforøgelsen kunne indeholde elementer af statsstøtte, skal Kommissionen undersøge, om det er foreneligt med fællesmarkedet.

(103) Det er derfor nødvendigt at undersøge støttens forenelighed på grundlag af EF-traktatens artikel 87, stk. 2 og 3, som indeholder undtagelser til den generelle regel om støttes uforenelighed i artikel 87, stk. 1.

(104) Undtagelserne i EF-traktatens artikel 87, stk. 2, finder ikke anvendelse i det foreliggende tilfælde, fordi støtteforanstaltningen ikke har social karakter, idet den ikke ydes til enkelte forbrugere, ikke har til formål at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, og ikke skal gavne økonomien i visse af Forbundsrepublikken Tysklands områder, som er påvirket af Tysklands deling.

(105) Undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra a), artikel 87, stk. 3, litra b), og artikel 87, stk. 3, litra d), finder ikke anvendelse i dette tilfælde, fordi støtten ikke fremmer den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse, ikke fremmer virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse eller afhjælper en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi og ikke fremmer kulturen og bevarelse af kulturarven.

(106) Kun undtagelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), kan derfor finde anvendelse. I henhold til artikel 87, stk. 3, litra c), kan der ydes statsstøtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(107) I denne henseende er de regler, der skal anvendes til at fastslå støttens forenelighed med fællesmarkedet, rammebestemmelserne for redning og omstrukturering fra 2004 samt de tidligere nævnte rammebestemmelser fra 1994.

De påtænkte foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet

(108) Kommissionen skal derfor vurdere, om omstruktureringsplanen opfylder bestemmelserne i de gældende rammebestemmelser. Hovedreglen (punkt 31 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) heri er, at »*omstruktureringsstøtte kun kan godkendes i tilfælde, hvor det*

kan godtgøres, at den ikke strider mod Fællesskabets interesse. Omstruktureringsstøtte kan kun godkendes, hvis den opfylder en række strenge betingelser, og hvis der er sikkerhed for, at eventuelle konkurrencefordrejninger opvejes af fordelene ved at holde virksomheden i live(...), og at der i princippet er tilstrækkelige modydelser til fordel for konkurrenterne.«

(109) I rammebestemmelserne er det fastsat, på hvilke betingelser der kan ydes omstruktureringsstøtte.

Virksomheden skal opfylde betingelserne for at kunne modtage støtte

(110) For det første skal Kommissionen fastslå, om Cyprus Airways opfylder betingelserne for at kunne modtage omstruktureringsstøtte i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. I rammebestemmelsernes punkt 9 er det anført, at der ikke findes nogen fællesskabsdefinition af en kriseramt virksomhed, og det hedder videre, at »*Kommissionen imidlertid [anser] en virksomhed for kriseramt, når virksomheden ikke med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomheden kan opnå fra ejeren/aktionærer og kreditorer, er i stand til at standse de tab, som uden de offentlige myndigheders indgriben næsten med sikkerhed vil medføre virksomhedens ophør på kort eller mellemlang sigt.*«

(111) Efterfølgende præciseres det i rammebestemmelserne (punkt 10), at »*en virksomhed som udgangspunkt uanset dens størrelse [betragtes] som kriseramt under følgende omstændigheder: a) hvis der er tale om et selskab med begrænset ansvar, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste tolv måneder.*«

(112) I punkt 11 er der ligeledes anført følgende: »*Selv hvis ingen af de i punkt 10 nævnte omstændigheder foreligger, kan en virksomhed alligevel anses for kriseramt, især hvis de sædvanlige tegn på, at en virksomhed er kriseramt, er til stede, såsom voksende underskud, faldende omsætning, voksende lagerbeholdninger, overskudskapacitet, faldende cash flow, stigende gældsætning, stigende finansieringsudgifter og faldende eller opbrugt nettoformue.*«

(113) Kommissionen bemærkede ved procedurens indledning, at Cyprus Airways er et aktieselskab, som allerede har tabt en betydelig del af sin autoriserede kapital. Pr. 31. december 2003 havde Cyprus Airways en autoriseret kapital på 55,5 mio. CYP (95 mio. EUR), men havde pr. 31. december 2004 tabt 26,2 mio. CYP (44,8 mio. EUR), næsten 50 % af sin aktiekapital, i de foregående 12 måneder.

(114) Kommissionen bemærkede, at koncernens tab (hovedsagelig forårsaget af Cyprus Airways) steg fra 20,9 mio. CYP i 2003 til 39,4 mio. CYP ved udgangen af 2004. Cyprus Airways' egenkapital var derfor faldet fra 55,6 mio. CYP (95 mio. CYP) i 2003 til 14,4 mio. CYP (25 mio. EUR) i 2004. I betragtning af selskabets vanskelige økonomiske situation er der derfor særdeles usandsynligt, at det ville være i stand til at opnå nogen form for kommerciel finansiering.

(115) I sin beslutning af 3. maj 2005 om »Cyprus Airways (redningsstøtte)« konkluderede Kommissionen derfor, at Cyprus Airways klart er en kriseramt virksomhed som omhandlet i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering. Dette var også den konklusion, som Kommissionen nåede frem til ved procedurens indledning. Cyprus Airways kan derfor modtage omstruktureringsstøtte i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.

Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(116) Den anden betingelse (som anført i punkt 35 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering), der skal opfyldes, er følgende: »*Omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, skal inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet.*«

(117) Det fastsættes videre i de samme rammebestemmelse (punkt 37), at »*omstruktureringsplanen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstruktureringen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp.*«

(118) I forbindelse med omstruktureringen har selskabet indtil videre reduceret omkostningerne med 19,5 mio. CYP og har afskediget flere ansatte, end det var fastsat i omstruktureringsplanen. Ifølge planen skulle antallet af ansatte nedskæres med 385 (ud af 1 800 ansatte), og i sidste instans gjorde 414 personer brug af muligheden for at forlade selskabet. Denne betydelige nedskæring af omkostningsgrundlaget sammen med de aftalte lønnedgange for det tilbageblevne personale samt stigninger i produktivitet og arbejdspraksis vil medføre betydelige besparelser og skulle give selskabet den nødvendige fleksibilitet og tilpasningsningsevne til at opnå sine målsætninger.

(119) Kommissionen vurderer, at Cyprus Airways skulle være i stand til at gennemføre omstruktureringen med et godt resultat inden for den fastsatte frist. Selv om der kun er gået 18 måneder siden tildelingen af redningsstøtte (maj 2005), er resultaterne for selskabet allerede lidt bedre end forventet. Med henblik på yderligere forbedringer bør der tages hensyn til de ansattes udtalelser om, hvordan den nødvendige omstrukturering skal håndteres. I tilfælde af denne art er håndteringen af omstruktureringen meget vigtig, og bemærkningerne fra tredjeparten viser, at dette navnlig kan forholde sig således i dette tilfælde.

(120) Med hensyn til det langfristede lån på 55 mio. CYP (96 mio. EUR), der delvist er garanteret af staten, har de cypriotiske myndigheder påvist, at dette beløb (sammen med provenuet fra salget af Eurocypria) vil blive anvendt til at tilbagebetale redningsstøtten til omstrukturering af

luftfartsselskabet i de kommende år. Kapitalforøgelsen på 14 mio. CYP, der er planlagt til midten af 2007, vil blive anvendt til at nedbringe det resterende lånebeløb. Omstruktureringsplanen er tæt knyttet til en omkostningsnedskæringsplan for at maksimere indtægterne. Det er med tiden hensigten at øge selskabets indtægter og derved tilbagebetale det resterende lånebeløb til banken ved hjælp af indtægter.

(121) Kommissionen skal også vurdere, om de antagelser, som omstruktureringen har været baseret på, er rimelige efter omstændighederne, og om forudsigelserne og prognoserne svarer til det, der kræves i rammebestemmelserne. Rammebestemmelserne for redning og omstrukturering fastsætter (punkt 35), at *»denne plan skal forelægges Kommissionen med alle nødvendige detaljer og skal særligt omfatte en markedsanalyse. Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås gennem de interne foranstaltninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen. Den kan bygges på eksterne faktorer såsom pris- og efterspørgselssvingninger, som virksomheden ikke har større indflydelse på, men kun hvis de anførte forventninger til markedsudviklingen nyder generel anerkendelse.«*

(122) I denne henseende kan det konstateres, at denne del af omstruktureringsplanen har udviklet sig som forudset. I det foreliggende tilfælde henviser Kommissionen med hensyn til trafikstrømmene og udviklingen på markedet til de to uafhængige undersøgelser, der er gennemført i forbindelse med værdiansættelsen af Eurocypria, for så vidt disse vedrører udviklingen på det cypriotiske luftfartsmarked.

(123) Ifølge omstruktureringsplanen forventes lufttrafikken i Cypern at stige med 3,5 % i gennemsnit pr. år i perioden 2005-2010, mens trafikprognoserne for Cyprus Airways vil stige med 2,4 % i gennemsnit pr. år i perioden 2005-2010. Ifølge den af PwC udarbejdede rapport forventer IATA (Den Internationale Luftfartssammenslutning) en samlet vækst i lufttrafikken i Cypern på 4,3 % i perioden 2006-2008, hvilket tyder på, at de antagelser, som planen er baseret på, er rimelige. Prognoserne i omstruktureringsplanen forekommer derfor rimelige med hensyn til Cyprus Airways' resultater, under hensyntagen til de andre rationaliseringer, som foretages af selskabet.

(124) I lyset af ovennævnte faktorer vurderer Kommissionen, at Cyprus Airways vil være i stand til at blive økonomisk levedygtig inden for en rimelig tidshorisont som fastsat i forretningsplanen.

Modydelser

Cyprus Airways

(125) Rammebestemmelserne for redning og omstrukturering fastsætter også (punkt 38 deri), at *»der skal træffes bestemmelse om kompenserende modydelser for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt, således at de positive virkninger, der søges opnået, kommer til at opveje de skadelige virkninger. I modsat fald vil støtten blive anset for at »stride mod den fælles interesse« og dermed være uforenelig med fællesmarkedet.«*

(126) Det er endvidere anført (punkt 39), at *»disse modydelser kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder. Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelser er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet,(...).«*

(127) Kommissionen skal derfor undersøge omstruktureringen og afgøre, om modydelserne med hensyn til Cyprus Airways og Cyprus Airways-koncernen er tilstrækkelige til at begrænse støttens fordrejende virkning mest muligt.

(128) Ved udgangen af 2004 iværksatte selskabet det, der blev kaldt en »handlingsplan«, og begyndte at reducere sin flåde med to fly, hvoraf det ene efterfølgende blev wet-leaset til Eurocypria, og opgav en række ruter, som det tidligere havde, dvs. Warszawa, Budapest og Colombo.

(129) Som led heri blev luftfartsselskabets flåde reduceret med ét fly ved udgangen af 2004; på det tidspunkt, hvor omstruktureringsplanen blev gennemført, havde Cyprus Airways 10 fly (2 A319, 6 A320-200 og 2 A330-200) og wet-leasede et yderligere A320-200-fly til Eurocypria; denne leasingaftale ophørte ved udgangen af sommersæsonen 2006. Endvidere bemærker Kommissionen, at prognoserne for væksten i lufttrafikken ligger mellem 3,5 og 4,3 % pr. år i gennemsnit i perioden 2005-2010, mens prognoserne for Cyprus Airways viser en stigning på 2,4 % pr. år, hvilket vil medføre et fald i markedsandelen fra 26,6 % til højst 23,2 % i perioden. Kommissionen kan acceptere, at enhver yderligere reduktion i flådens eller markedsandelens størrelse risikerer at bringe luftfartsselskabets muligheder for at komme på fode igen i fare uden at give konkurrenterne betydningsfulde markedsmuligheder.

(130) Ved procedurens indledning opfordrede Kommissionen specifikt interesserede tredjeparter til at fremsætte bemærkninger i denne henseende; der blev ikke modtaget nogen bemærkninger om dette spørgsmål.

(131) Endvidere understreger Kommissionen, at rammebestemmelserne for redning og omstrukturering (punkt 55) fastsætter, at da *»økonomisk og social samhørighed er et af hovedmålene for Fællesskabet, (…) skal Kommissionen tage hensyn til behovet for regionaludvikling ved vurderingen af omstruktureringsstøtte i støtteberettigede områder.«* Det hedder videre (punkt 56), at *»betingelserne for godkendelse af støtte [kan] imidlertid i støtteberettigede områder være mindre strenge med hensyn til modydelser og størrelsen af den støttemodtagende virksomheds eget bidrag til omstruktureringen.«*

(132) I denne forbindelse skal det erindres, at hele Cypern i perioden mellem den 1. maj 2004 og den 31. december 2006 ([9]) var støtteberettiget i henhold til undtagelsen i EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c). I perioden 2007-2013 skulle to regioner, der sammen dækker 50 % af den

([9]) Statsstøtte CY 14/2003 — Cypern — Regionalstøttekort 2004-2006 (C(2004) 1757/1 af 28.4.2004).

cypriotiske befolkning, være berettiget til at modtage regional investeringsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med en støtteintensitet på 15 %. Endvidere udviser Cypern en række territoriale, og derfor permanente, særtræk, som indvirker på dets socioøkonomiske udvikling. Cyperns afsides beliggenhed resulterer i direkte problemer med hensyn til tilgængeligheden til resten af Den Europæiske Union, og som følge heraf er landet særdeles afhængigt af luft- og søtransport, men navnlig af lufttransport. Dette er vigtigt, da luftfart i Cyperns tilfælde er den eneste rentable transportmulighed for forretningsrejsende. Det fremgår af Eurostat-statistikker for 2003, som beregner en økonomis såkaldte »afhængighed af lufttransport«, at Cypern er den medlemsstat, der er allermest afhængig af luftfart ([10]).

Konklusion

(133) I denne henseende og under hensyntagen til de særlige forhold, der gør sig gældende på lufttransportmarkedet i Cypern, og på grundlag af, at Cyprus Airways allerede har reduceret sin flåde, og at det tidligere datterselskab Eurocypria nu vil operere som en juridisk og økonomisk uafhængig virksomhed, der ikke ejes og kontrolleres af Cyprus Airways, kan Kommissionen konkludere, at de cypriotiske myndigheder har foreslået tilstrækkelige modydelser til at afhjælpe de markedsfordrejninger, som omstruktureringen vil give anledning til.

Støtten skal begrænses til et minimum

(134) Rammebestemmelserne for redning og omstrukturering (punkt 43) fastsætter, at »*støttebeløbet og støtteintensiteten skal begrænses til det absolutte minimum af de omstruktureringsomkostninger, der er nødvendige for at kunne gennemføre omstruktureringen under hensyn til virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns finansielle ressourcer. Ved vurderingen heraf tages der hensyn til eventuel redningsstøtte, som virksomheden har modtaget på et tidligere tidspunkt.*« Kommissionen vurderer, at denne betingelse er opfyldt.

(135) Som påpeget ovenfor udgør omstruktureringsomkostningerne således på den ene side 71,1 mio. CYP. På den anden side omfatter de indtægter, der anvendes til at finansiere denne omstrukturering, lånet på 55 mio. CYP (delvist garanteret af staten), provenuet på 13,425 mio. CYP fra salget af Eurocypria plus andre midler på ca. 8,5 mio. CYP, som navnlig kommer fra afhændelsen af forskellige aktiver. Provenuet fra den planlagte kapitalforøgelse skal ikke lægges til disse foranstaltninger, da det vil blive anvendt fuldt ud til at tilbagebetalt en del af lånet på 55 mio. CYP og derfor ikke vil øge det samlede beløb, der anvendes til omstruktureringen, men kun træde i stedet for en tilsvarende del deraf. Midlerne udgør derfor i alt ca. 76,9 mio. CYP. Kommissionen finder dette beløb acceptabelt og konkluderer, at der ikke er tale om overskydende, varige midler i forhold til de tilsvarende omkostninger, da hovedparten af omstruktureringsmidlerne udgøres af et lån, som selskabet skal tilbagebetale ved hjælp af egne resultater, og som derfor ikke udgør en varig finansiering, mens selskabet vil stå over for endelige omstruktureringsomkostninger.

(136) Desuden bemærker Kommissionen, at de cypriotiske myndigheders tilsagn om at reducere den del af lånet på 55 mio. CYP, som vil blive dækket af statsgarantien, udgør en yderligere begrænsning af statsstøtteelementet i forhold til det, der oprindeligt var fastsat.

Størrelsen af selskabets eget bidrag

(137) Med hensyn til størrelsen af selskabets eget bidrag fastsætter rammebestemmelserne (punkt. 43), at »*støttemodtagerne (...) selv [skal] yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen med egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår. Et sådant bidrag er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel. Bidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cash flow, og det skal være så stort som muligt.*« Det anføres derpå i rammebestemmelserne, hvilket bidrag der normalt vil blive anset for at være passende, og når der er tale om en virksomhed af Cyprus Airways' størrelse, vil dette udgøre 50 %.

(138) Kommissionen har fastslået, at omstruktureringsomkostningerne vil udgøre ca. 71,1 mio. CYP.

(139) De beløb, der bør betragtes som selskabets eget bidrag, vil bestå af mindst 4,2 mio. CYP, svarende til den del af kapitalforøgelsen på 14 mio. CYP, der vil blive tegnet af de private investorer, mindst 10 mio. CYP af det kommercielle lån på 55 mio. CYP, som luftfartsselskabet vil optage på markedet uden garanti eller anden indgriben fra statens side, samt salgsprovenuet på 8,5 mio. CYP (som anført i punkt 53 ovenfor) fra forskellige aktiver.

(140) De cypriotiske myndigheder har også anført, at provenuet fra salget af Eurocypria ligeledes bør betragtes som selskabets eget bidrag. Det er Kommissionens praksis i denne henseende ([11]), at hvis et sådant salg finder sted til aktivernes faktiske værdi (uafhængigt af købertype), udgør det ikke statsstøtte for den virksomhed, der sælger aktiverne. Salgsprovenuet fra disse aktiver kan derpå anvendes til at finansiere omstruktureringen og bør anses for at udgøre selskabets eget bidrag. Dette betyder, at provenuet fra salget af Eurocypria på 13,425 mio. CYP ligeledes skal betragtes som selskabets eget bidrag. Denne konklusion underbygges i det foreliggende tilfælde yderligere af tilsagnet fra de cypriotiske myndigheder og Kommissionens betingelse om, at Eurocypria i realiteten vil blive drevet som en særskilt enhed fra og et reelt konkurrerende luftfartsselskab til Cyprus Airways.

([10]) Cypern har 8,50 flypassagerer pr. indbygger, mens tallet i EU-25 i sammenligning hermed er 1,30.

([11]) Kommissionens 2005/406/EF beslutning af 15. oktober 2003 vedrørende RTP — (EUT L 142 af 6.6.2005, s. 1) og Kommissionens 2005/418/EF beslutning af 7. juli 2004 vedrørende Alstom (EUT L 150 af 10.6.2005, s. 24) (navnlig punkt 125 og 215).

(141) Dette resulterer i et samlet eget bidrag på mindst 36,2 mio. CYP. Dette udgør 51 % af omstruktureringsomkostningerne. Kommissionen kan derfor konkludere, at kravet om at bidrage med et tilstrækkeligt beløb til omstruktureringsomkostningerne er blevet opfyldt i det foreliggende tilfælde.

(142) Kommissionen understreger endvidere, at hovedparten af omstruktureringsomkostningerne er dækket af et lån på 55 mio. CYP, som, selv om det delvist er blevet garanteret af staten, skal tilbagebetales af selskabet ved hjælp af dettes egne resultater, og ikke af et statstilskud på 55 mio. CYP ([12]). Den indsats, som selskabet vil skulle lægge for dagen for over tid at dække omkostningerne i forbindelse med sin egen omstrukturering, har samme virkning som egenfinansiering af omstruktureringen, idet den eneste forskel er, at denne indsats kan spredes over flere år takket være det kommercielle lån, der er garanteret af staten —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den omstruktureringsstøtte, som Cypern har ydet Cyprus Airways Public Ltd. betragtes som forenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), under forudsætning af, at betingelserne i artikel 2-5 opfyldes.

Artikel 2

Cypern forelægger senest den 31. december 2007 Kommissionen en rapport om gennemførelsen og forvaltningen af omstruktureringsplanen.

Artikel 3

1. Cypern sikrer, at Cyprus Airways Public Ltd. og Eurocypria drives og fortsat vil blive drevet som fuldt ud konkurrerende selskaber. Cyprus Airways Public Ltd. og Eurocypria drives som særskilte retlige enheder. Hverken Cyprus Airways Public Ltd. eller Eurocypria må erhverve en aktiepost i det andet selskab, og ingen tilsvarende kapitaltransaktion, f.eks. en fusion, må gennemføres mellem begge selskaber. Alle transaktioner mellem Cyprus Airways Public Ltd. og Eurocypria foregår på normale markedsvilkår.

2. Stk. 1 finder anvendelse, indtil enten:

a) den lånegaranti, som Cypern har stillet til rådighed for Cyprus Airways Public Ltd., ophører, eller

b) Cypern ikke længere har en direkte eller indirekte majoritetsdeltagelse og/eller kontrol i forbindelse med begge selskabers kapital.

Artikel 4

Cyprus sikrer, at den kapitalforøgelse på 14 mio. CYP (24,3 mio. EUR) i Cyprus Airways Public Ltd., der er planlagt til midten af 2007, opfylder følgende betingelser:

a) kapitalforøgelsen vil først finde sted, efter at den udpegede sikkerhedsstillende forretningsbank formelt og uden forbehold (med undtagelse af de sædvanlige forbehold for force majeure, krigshandlinger, terrorisme og lignende), har underskrevet en forpligtelse til at garantere transaktionens heldige udfald

b) staten kan kun tegne kapitalforøgelsen op til et maksimum på 70 % deraf

c) staten tegner de nye aktier med samme tilknyttede rettigheder, på samme vilkår og til samme pris som de private investorer og under forudsætning af, at den fastsatte tidsplan for bankens sikkerhedsstillelse ikke berøres

d) transaktionen er ikke behæftet med biaftaler eller implicitte aftaler, hvorefter staten kan fritage banken fra dens forpligtelse, såfremt de aktier, der er udstedt med henblik på rekapitaliseringen, ikke bliver tegnet af markedet i tilstrækkeligt omfang, eller hvorefter den kan give banken en særlig rabat på emissionsprisen.

Artikel 5

Cypern fremsender alle redegørelser og dokumenter til Kommissionen vedrørende såvel statens, bankens og Cyprus Airways Public Ltd.'s private aktionærers deltagelse og især de endelige aftaler indgået med banken samt rapporterne over provisionerne og den endelige pris på aktierne i forbindelse med kapitalforøgelsen.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til Cypern.

Udfærdiget i Bruxelles, den 7. marts 2007.

På Kommissionens vegne

Jacques BARROT

Næstformand i Kommissionen

([12]) Se i denne henseende Kommissionens 2005/346/EF beslutning af 14. juli 2004 vedrørende MobilCom (EUT L 116 af 4.5.2005) (navnlig punkt 173).