DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 7 de marzo de 2007

Ayuda estatal C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — Plan de reestructuración

[notificada con el número C(2007) 300]

(El texto en lengua griega es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/137/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con las disposiciones arriba citadas ([1]),

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) El 3 de mayo de 2005 la Comisión decidió autorizar una ayuda de salvamento (N69/2005) para Cyprus Airways Public Ltd (Decisión 2005/1322).

(2) En cumplimiento del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y de los compromisos dados en relación con esa ayuda, las autoridades chipriotas enviaron a la Comisión una carta, sin fecha, registrada el 9 de noviembre de 2005 (DG TREN A/28405), en la que le informaban de un plan de reestructuración para Cyprus Airways Public Ltd. Esa carta fue registrada el día 14 del mismo mes por la Secretaría General de la Comisión con la referencia SG(05)A10041, y el caso recibió el número N 555/2005.

(3) El día 18 (D(05)125084), la Comisión pidió a las autoridades chipriotas información complementaria. Dichas autoridades respondieron a las preguntas de la Comisión por carta fechada el 23 de enero de 2006 y registrada al día siguiente (DG TREN A/11819). El 30 de enero, tras la reunión de representantes de la República de Chipre y de la Comisión mantenida en Bruselas el 14 de diciembre del año anterior, se celebró, también en Bruselas, una reunión de alto nivel para revisar la situación del caso.

(4) Por decisión de 22 de marzo de 2006, notificada a las autoridades chipriotas por carta fechada al día siguiente (SG-Greffe (2006) D/201246), la Comisión inició el procedimiento dispuesto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado. El procedimiento se registró con el número C 10/2004.

(5) La decisión de la Comisión de iniciar el procedimiento de investigación formal se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre el caso, y Chipre le envío las suyas por carta de 20 de abril de 2006.

(6) Dentro del plazo fijado en la publicación del inicio del procedimiento, la Comisión recibió las observaciones de una parte interesada. Estas observaciones se comunicaron a las autoridades chipriotas (D(2006) 213376) para que presentaran las suyas, que fueron recibidas el 28 de julio de 2006 (y registradas el 1 de agosto siguiente con la referencia A/28810). A estas observaciones siguieron después otras aclaraciones, enviadas por las autoridades chipriotas en un fax de 19 de diciembre de 2006 (registrado el día 31 del mismo mes con la referencia A/40766), y el 28 de febrero de 2007 se recibió un segundo fax con nuevas aclaraciones y compromisos.

II. HECHOS

(7) Creada en 1947 como empresa pública, Cyprus Airways Public Ltd tiene como actividades principales el transporte aéreo de pasajeros y de carga y otros servicios de aerolínea. El mayor accionista de la empresa es el Estado chipriota (69,62 %), y el resto de las acciones se encuentra en manos de unos 4 200 pequeños inversores privados.

(8) La compañía Cyprus Airways Public Ltd (en lo sucesivo denominada «Cyprus Airways») forma parte del grupo Cyprus Airways (en lo sucesivo «el Grupo»).

(9) En la actualidad, Cyprus Airways presta servicios regulares en Europa y Oriente Medio con una flota de 11 aeronaves: dos A319, entregados en 2002, propiedad de Cyprus Airways; siete A320–200, entregados entre mayo de 1989 y marzo de 1993, que son propiedad también de Cyprus Airways y uno de los cuales estuvo antes arrendado con tripulación a la compañía Eurocypria; y dos A330-200, entregados en 2002 y 2003, que están arrendados.

([1]) DO C 113 de 13.5.2006, p. 2.

([2]) Véase la nota de pie de página 1.

(10) En el momento de la notificación del plan de reestructuración, éstas eran las otras compañías componentes del Grupo, todas ellas propiedad al 100 % de Cyprus Airways Public Ltd:

Eurocypria Airlines

(11) Eurocypria Airlines (en lo sucesivo denominada «Eurocypria») opera vuelos chárter desde algo más de 50 aeropuertos europeos. La flota de Eurocypria se compone de cinco aeronaves: cuatro Boeing 737-800 en arrendamiento, entregados entre febrero y abril de 2003, cada uno de ellos con una capacidad de 189 pasajeros; y un A320 de Cyprus Airways, arrendado con tripulación.

Hellas Jet SA

(12) Esta compañía (en lo sucesivo denominada «HellasJet») se constituyó en Atenas el 1 de julio de 2002, iniciando sus operaciones el 24 de junio de 2004. Concebida como una nueva aerolínea europea con base en Atenas, Hellas Jet comenzó a operar desde el Aeropuerto Internacional de esa ciudad tres Airbus A320 arrendados. Sin embargo, los planes de la compañía no se cumplieron y sus operaciones regulares tuvieron que suspenderse desde mayo de 2005. El fracaso financiero de esta empresa representó para el Grupo un coste acumulado que a junio de 2005 se elevaba a 29,5 millones de CYP (51,4 millones de EUR).

Zenon National Distribution Centre Ltd

(13) Esta filial (en lo sucesivo denominada «Zenon») suministra servicios a agencias de viajes chipriotas, facilitándoles y distribuyéndoles información electrónica que les permite despachar billetes, reservar asientos y hacer reservas de hoteles y coches.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd

(14) Esta empresa inició sus operaciones en 1996 al hacerse cargo de la explotación de las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos de Larnaca y Pafos. En el momento de notificarse el plan de reestructuración, se pretendía que estas tiendas quedaran a cargo del nuevo concesionario y dejaran de formar parte del Grupo, lo que sucedió efectivamente en junio de 2006.

III. INICIO DEL PROCEDIMIENTO

(15) La decision de la Comisión de iniciar el procedimiento dispuesto en el artículo 88, apartado 2, se basó en algunos de los resultados del examen del plan de reestructuración. La Comisión expresó sus dudas sobre la compatibilidad de ese plan con el marco comunitario aplicable, a saber, las Directrices de 2004 sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([3]) (en lo sucesivo denominadas «Directrices de 2004»).

Préstamo a largo plazo de 55 millones de CYP (96 millones de EUR) y medidas de recorte de gastos

(16) El principal elemento del plan de reestructuración era un préstamo comercial de diez años de duración, garantizado por el Gobierno de Chipre, que se utilizaría en primer lugar para reembolsar el préstamo a corto plazo de 30 millones de CYP (51 millones de EUR) obtenido tras la aprobación de la ayuda de salvamento en mayo de 2005. El importe que sobrase tras ese reembolso se destinaría a la reestructuración de la aerolínea.

(17) Durante los 24 primeros meses del plan de reestructuración, la atención debía centrarse en reducir los costes y en aumentar determinados ingresos. El Gobierno y la Dirección de la compañía calcularon que era preciso reducir el coste total un 13 %. Para ello, había que proceder a una reducción de plantilla de alrededor de un 20 % y, al mismo tiempo, a una reducción salarial del 15 % como media. Esto significa que, de los 1 840 trabajadores que tenía la empresa a 1 de septiembre de 2005, 385 debían ser despedidos en aplicación del plan de reestructuración. Estos despidos permitirían un ahorro anual de aproximadamente 7 millones de CYP (12 millones de EUR), y a él se sumaría un ahorro adicional de unos 4,6 millones de CYP (8 millones de EUR) producido por el recorte de los costes salariales.

(18) La Comisión expresó sus dudas sobre la capacidad del plan de reestructuración para restablecer de forma rápida y sin necesidad de nuevas ayudas futuras la viabilidad a largo plazo de la compañía. Indicó, asimismo, no disponer de suficiente información para comprobar si el nivel del elemento de ayuda previsto en el plan era o no el mínimo indispensable. Además, puso en duda la necesidad de que el préstamo a largo plazo tuviera que devolverse en diez años y, afirmando no tener datos suficientes para saber si las proyecciones financieras eran razonables o si las presunciones en las que éstas se basaban eran válidas, declaró estar muy interesada en conocer la opinión de los competidores de Cyprus Airways sobre dicho plan.

Venta de Eurocypria

(19) El plan de reestructuración preveía la venta de Eurocypria (filial chárter de Cyprus Airways) al Estado por un precio que determinaría un experto independiente. El precio calculado inicialmente era de 15 millones de CYP (26 millones de EUR). Eurocypria se separaría del Grupo Cyprus Airways y operaría como entidad completamente independiente. El producto de la venta (pagado por el Gobierno a Cyprus Airways) sería utilizado por esta compañía para financiar su reestructuración. La Comisión expresó dudas sobre la venta y sobre la forma de calcular el precio de ésta: si el precio pagado por Eurocypria no era un precio de mercado, se trataría entonces de una ayuda estatal.

([3]) DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

Ampliación de capital

(20) Otro elemento del plan de reestructuración -que debía aplicarse 18 meses después de que éste se iniciara- era una ampliación de capital de 14 millones de CYP (24 millones de EUR). Todos los accionistas (públicos y privados) participarían en esta operación proporcionalmente a su número de acciones. El Estado pondría 9,8 millones de CYP (17 millones de EUR) y los accionistas privados contribuirían con un importe aproximado de 4,2 millones de CYP (7,3 millones de EUR). Al iniciar el procedimiento, la Comisión declaró no poder excluir que esa participación del Estado fuera en realidad una ayuda estatal.

Contrapartidas

(21) La Comisión expresó también sus dudas en cuanto al hecho de que las contrapartidas propuestas en el plan de reestructuración fueran suficientes para corregir la perturbación del mercado ocasionada por la ayuda. Además de algunas reducciones relativamente pequeñas de la flota y de la red de rutas de Cyprus Airways, el plan preveía la venta de su rama chárter (Eurocypria) así como el cierre de otra filial (HellasJet) y la liberación de sus tres aeronaves. La Comisión manifestó una preocupación especial por el hecho de que se pretendiera vender Eurocypria al principal accionista de Cyprus Airways e invitó así a los competidores de esta compañía a presentar sus observaciones al respecto.

Contribución propia

(22) En el caso de las compañías del tamaño de Cyprus Airways, lo normal es que la contribución propia a los costes de reestructuración se sitúe en torno al 50 %. La Comisión expresó sus dudas sobre el nivel de la contribución de la compañía y sobre el hecho de que ésta pudiera considerarse como contribución propia.

IV. OBSERVACIONES RECIBIDAS DURANTE EL PROCEDIMIENTO

Observaciones iniciales de las autoridades chipriotas

(23) Respondiendo al inicio del procedimiento, las autoridades chipriotas enviaron observaciones a la Comisión para tratar de aclarar algunas de las cuestiones planteadas por ella. Dichas observaciones exponían los argumentos que figuran a continuación.

Préstamo a largo plazo de 55 millones de CYP (96 millones de EUR) y medidas de recorte de gastos

(24) Por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Cyprus Airways, el plan de reestructuración prevé que los costes de ésta (financiados por el préstamo a largo plazo de 55 millones de CYP y por el producto de la venta de Eurocypria) se repartan de la forma siguiente:

Período	Importe (millones de CYP)	Descripción
2006	30	Reembolso de la ayuda de salvamento
2006	10,6	Indemnizaciones por despido
2006	2	Otros costes de despido
2006-2008	5	Capital de explotación para Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Gastos de capital previstos
2006-2010	10	Déficit de caja
Total	71,1	

(25) En relación con el funcionamiento futuro de la compañía, tanto las autoridades chipriotas como Cyprus Airways reconocen que el modelo estratégico y operativo que sirvió en el pasado a la aerolínea ha dejado de ser adecuado en el entorno competitivo en el que ésta opera actualmente. El problema esencial radica en el hecho de que Cyprus Airways funciona con el nivel de costes propio de una compañía tradicional plenamente desarrollada, mientras que la realidad del mercado chipriota —liberalizado y dominado por los viajes de ocio— sólo permite un volumen de ingresos equiparable al de las líneas aéreas chárter y/o de bajo coste, que de hecho son las verdaderas competidoras de Cyprus Airways.

(26) En el entorno empresarial actual y habida cuenta de la liberalización completa del mercado del transporte aéreo de Chipre, las posibilidades de Cyprus Airways de crecer o de incrementar sus ingresos son más bien limitadas. Si no se toman medidas complementarias, ni siquiera el crecimiento de más del 4 % que se prevé en el mercado de la aviación permitirá a Cyprus Airways salir de su difícil situación actual. Es por ello por lo que la compañía ha emprendido una profunda reestructuración que debe incluir inevitablemente un drástico recorte de gastos.

(27) Según el plan de reestructuración de la compañía, el total de costes debe reducirse un 13 %, para lo cual es preciso disminuir alrededor de un 20 % los costes de personal y recortar al mismo tiempo los niveles salariales en un 15 % como media.

(28) Pero, además de esta reducción de costes, es necesario acometer otros elementos del plan de reestructuración en curso, que aboga desde estas primeras fases por la viabilidad a largo plazo de la compañía. Lo que se pretende ahora es que Cyprus Airways sea capaz de reposicionarse de forma que, sin necesidad de nuevas ayudas ni subvenciones, pueda sobrevivir y alcanzar a medio plazo un rendimiento de la inversión que sea aceptable. Se prevé que en 2007 tenga lugar un segundo ejercicio de recorte de gastos y que la atención se centre en la externalización y en las mejores prácticas del sector.

Evolución de los beneficios y pérdidas de Cyprus Airways (previsiones) (*)

Miles de CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total ingresos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total costes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultados de explotación	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Beneficios (pérdidas) antes de impuestos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) La futura reconversión de la aerolínea requiere que se consoliden los beneficios derivados de la reducción de costes y que la compañía logre experimentar un crecimiento regular. El plan de reestructuración prevé en este sentido que el tráfico de pasajeros siga entre 2004 y 2010 la evolución siguiente:

Evolución del tráfico de pasajeros de Cyprus Airways (previsiones) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tráfico total de Chipre (millones)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tráfico de CA (millones)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cuota de mercado de CA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Venta de Eurocypria

(30) En relación con esta venta, las autoridades chipriotas aclaran que, además de la valoración inicial realizada por PricewaterhouseCoopers (PwC) en nombre de Cyprus Airways para establecer el precio de mercado de Eurocypria, se encargó a HSBC que efectuara en nombre del Gobierno una segunda valoración para fijar un precio de venta con arreglo a una metodología ya probada y generalmente reconocida que garantizase la venta de Eurocypria al Estado en condiciones de mercado.

(31) PwC realizó la valoración de la compañía utilizando el método de los flujos de caja descontados (en inglés DCF) y comparando los múltiplos de valor implícitos con el enfoque de mercado. En esa valoración, se tuvieron en cuenta también las transacciones de compra y venta de compañías comparables efectuadas en el sector.

(32) PwC señaló que los ingresos de la compañía se derivaban de la venta de billetes a operadores de viajes, que el número de pasajeros transportados por la compañía en 2005 se había elevado a 662 561 y que se esperaba que aumentase a 829 092 en 2006. PwC observó también que los ingresos previstos para 2006 ya habían sido contratados y que los costes de explotación se habían desglosado en 2005 de la forma siguiente: combustible de aviación (30 %), pagos por el arrendamiento de aeronaves (22 %), gastos en aeropuerto y en ruta (15 %), gastos de tripulación (11,5 %) y costes de mantenimiento/ingeniería (9,5 %).

(*) Secreto comercial.

Principales indicadores de resultados

	2004 (1)	2005 (2) M	2006 (3) E	2007E	2008E	2009E
Total de vuelos operados	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasajeros transportados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total de ingresos (miles de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Beneficios brutos (miles de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Beneficios (pérdidas) de explotación (miles de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Beneficios (pérdidas) antes de impuestos (miles de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Estados financieros auditados.
(2) M = cuentas de gestión aún no auditadas.
(3) E = estimación.
(*) Secreto comercial.

(33) Para el ejercicio financiero 2005, Eurocypria anunció unos beneficios de alrededor de 440 000 CYP, lo que supone un empeoramiento de los resultados en comparación con ejercicios anteriores y con las cifras proyectadas. La causa fue el brusco aumento que sufrieron en 2005 los precios del combustible, cuyo efecto no pudo trasladarse a los pasajeros debido a las condiciones de los acuerdos con los operadores de viajes.

(34) El método de los flujos de caja descontados, que es el que utilizó PwC, ofrece una indicación del valor de una empresa basándose en el valor de los flujos de caja libres que puedan esperarse de ella en el futuro. Este método está diseñado para calcular el valor actual de los futuros flujos de caja para los inversores. Los flujos de caja que resulten deben actualizarse al tipo de rendimiento requerido para obtener una estimación del valor actual de la empresa.

(35) Las proyecciones financieras preparadas por los gestores de Eurocypria para el período 2006-2009 calcularon el «valor terminal» de la empresa, que es el importe que un inversor pagaría hoy por los derechos sobre los flujos de caja de la empresa en los años subsiguientes a ese período. El valor terminal calculado (14,54 millones de CYP) se descontó a un «coste de capital medio ponderado» del 9,35 %, lo que arrojó un «valor neto actual» de la empresa de 14,21 millones de CYP.

(36) Este valor neto actual se sometió a continuación a una serie de análisis de sensibilidad para tener en cuenta las posibles variaciones de algunos parámetros, como, por ejemplo, los tipos de cambio USD/CYP (muchos de los costes de la compañía son en dólares estadounidenses, mientras que sus ingresos son en otras monedas), las previsiones de crecimiento o los precios del combustible. Estos análisis pusieron de manifiesto la alta sensibilidad de Eurocypria (como de la mayoría de las aerolíneas de la Comunidad) a las fluctuaciones de los tipos de cambio y de los precios del combustible.

(37) De esos análisis obtuvo PwC una gama de valores indicativos para Eurocypria situados entre 12,5 y 16 millones de CYP.

(38) PwC realizó también un análisis de mercado comparado del valor de Eurocypria. Este análisis, en el que se comparó la compañía con otras dedicadas a líneas o tipos de negocio similares, se considera un método complementario válido ya que las condiciones y perspectivas de esas otras compañías dependen de factores comunes, entre ellos, la demanda total de sus productos y servicios o su estructura de costes y el entorno en el que operan.

(39) Dado que no hay compañías chárter que se coticen en bolsa, PwC manejó en sus cálculos una mezcla de transportistas de bajo coste y de compañías que combinan los vuelos regulares con los chárter. Basándose en los BAIIA (en inglés EBITDA), es decir, los beneficios -actuales y previstos- antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, PwC calculó un valor indicativo del capital de la compañía situado entre 12,5 y 13,5 millones de CYP, resultado este que es comparable al obtenido por el método DCF.

(40) PwC llevó a cabo, asimismo, una tercera y última valoración de Eurocypria apoyándose en las transacciones realizadas recientemente por la compañía. En su opinión, este ejercicio debía servir para comprobar si eran o no razonables los resultados arrojados por los otros dos métodos anteriores. La base teórica de este enfoque es que el precio al que llegan en condiciones de mercado un comprador y un vendedor interesados constituye un buen indicador del valor de una empresa. De esta forma, haciendo uso de los datos de su red mundial, PwC calculó para Eurocypria un valor indicativo de entre 10,5 y 13 millones de CYP, lo que, como señaló el consultor, converge con el resultado arrojado por el método DCF.

(41) Como resultado final de estos diversos análisis, PwC obtuvo un valor indicativo de Eurocypria situado entre los 12,5 y los 15,5 millones de CYP.

(42) PwC indicó que esta valoración se había basado en las proyecciones financieras de la compañía en caso de que siguiese manteniendo algún tipo de relación con Cyprus Airways. En opinión de PwC, esa relación impondría a Eurocypria ciertos obstáculos, particularmente a su crecimiento y expansión, y limitaría sus posibilidades de alcanzar precios competitivos en la externalización de servicios. Es probable, además, que, de seguir formando parte del Grupo, le fuera imposible competir con Cyprus Airways en las mismas rutas.

(43) Basándose en estas previsiones, PwC llegó a la conclusión de que el precio de Eurocypria como entidad separada —y libre, por tanto, de esos obstáculos- podría ser probablemente más alto.

(44) HSBC, por su parte, realizó una segunda valoración de Eurocypria siguiendo un enfoque similar al aplicado por PwC. Aunque inicialmente calculara un valor de capital total de 13 millones de CYP, HSBC realizó después una valoración comparada con compañías cotizadas en Bolsa que son equiparables a Eurocypria, y el valor obtenido fue de 11,8 millones de CYP.

(45) HSBC señaló la sensibilidad de la compañía, especialmente a las variaciones del precio del combustible, y situó su valor medio ponderado en una cifra comprendida entre los 12,3 y los 13,8 millones de CYP.

Ampliación de capital

(46) Con la ampliación de capital, señalan las autoridades chipriotas, lo que se pretende es superar el negativo patrimonio neto que presenta Cyprus Airways como resultado de las pérdidas acumuladas del pasado y de la consiguiente erosión de su capital. Con este fin, se emitirán derechos de suscripción que se ofrecerán a los accionistas proporcionalmente a su participación. El 70 % deberá ir al Estado y, el 30 % restante, a los accionistas privados. En opinión de las autoridades de Chipre, esta ampliación de capital constituirá una inversión similar a la que realiza cualquier inversor en una economía de mercado.

Contrapartidas

(47) En lo que atañe a las contrapartidas, las autoridades chipriotas reiteran su opinión de que la reestructuración de las operaciones de la aerolínea viene realizándose efectivamente desde 2004. A finales de ese año, Cyprus Airways redujo su flota en dos aeronaves y, al tiempo que abandonó una serie de rutas, disminuyó en otras la frecuencia de sus vuelos. Teniendo en cuenta que la compañía disponía en 2004 de doce aeronaves, dichas autoridades consideran que esas medidas fueron muy significativas y que cualquier nueva reducción de tamaño en estos momentos tendría un negativo efecto en la viabilidad de la aerolínea a largo plazo.

(48) Las autoridades chipriotas sostienen también que la decisión de vender HellasJet y de no renovar el arrendamiento de las tres aeronaves que ésta tenía representa una notable reducción de capacidad del Grupo y ha de considerarse por tanto como contrapartida. De la misma forma tiene que considerarse la venta de Eurocypria, dado que con ella la flota del Grupo se reducirá en otras seis aeronaves. Tras su venta, estas dos compañías serán jurídica y financieramente independientes.

(49) En opinión de esas autoridades, no es posible añadir al proceso actual ninguna otra contrapartida sin poner en peligro el propio objetivo de la reestructuración. Las autoridades destacan que Cyprus Airways ocupa un pequeñísimo espacio en el mercado comunitario de la aviación y que sus actividades difícilmente pueden influir en la competencia.

(50) El mercado chipriota es principalmente de destino. Está liberalizado desde hace algún tiempo y hay en la actualidad unas 99 aerolíneas que realizan vuelos regulares o chárter hacia y desde Chipre. El 80 % del tráfico tiene lugar dentro de la Comunidad o del EEE y no está sujeto por tanto a ningún tipo de restricción. Otro 8 o 9 % corresponde a servicios chárter de terceros países, que también están totalmente liberalizados, y el 10 u 11 % restante es tráfico procedente de países de Oriente Medio y de la región del Golfo, sujeto a las condiciones aeropolíticas estipuladas en acuerdos bilaterales entre Chipre y esos países. A la vista de estos datos, las autoridades chipriotas piensan que es muy difícil liberalizar más el mercado chipriota de la aviación con medidas adoptadas a nivel nacional.

Contribución propia

(51) En lo referente a la contribución propia, las autoridades chipriotas desean aclarar una serie de puntos. Con relación a la flota de su propiedad, Cyprus Airways no ha podido ofrecerla como garantía para pedir un préstamo a un banco comercial debido a la relativa antigüedad de sus aparatos (los siete A320 de los que es propietaria le fueron entregados entre 1989 y 1993). Pese a sus esfuerzos para que se aceptaran como garantía, la respuesta de los bancos comerciales a los que se ha dirigido ha sido en todos los casos negativa. En igual sentido, las autoridades explican que la venta de parte de la flota no puede contemplarse como una verdadera alternativa dado que ello imposibilitaría a la compañía la continuación normal de sus operaciones. La única alternativa real es, pues, la venta de Eurocypria, cuyo producto ha de considerarse como contribución propia.

(52) En cuanto a HellasJet, esta compañía cesó sus operaciones como aerolínea regular en mayo de 2005 y, por un acuerdo celebrado con la compañía griega Trans World Aviation, se convirtió en operador chárter y agente de compra y venta de aviones. Las autoridades chipriotas señalan que ya se ha vendido el 51 % del capital de la compañía y que el Gobierno se halla en negociaciones para vender el resto.

(53) Dichas autoridades consideran, asimismo, que la ampliación de capital prevista para mediados de 2007 forma parte de la contribución propia a la reestructuración y creen que

como tal debe considerarse también el producto de tres transacciones por un importe de 7,4 millones de CYP: la venta de un avión en 2005 (5 millones), la de un motor de avión A320 (1,7 millones) y la de diversas piezas de repuesto (0,7 millones).

(54) Por último, en relación con el nivel de la contribución propia, las autoridades chipriotas remiten a la Comisión al punto 56 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis, que dispone:

> *«No obstante, en el caso de estas regiones subvencionadas y salvo que se indique lo contrario en las normas sobre ayudas estatales sectoriales, las condiciones para la autorización de la ayuda podrán ser menos estrictas en lo que respecta a la introducción de contrapartidas y a la dimensión de la contribución del beneficiario.».*

(55) Dichas autoridades añaden que entre los años 2000 y 2006 todo el territorio de Chipre estuvo considerado como región cubierta por el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado CE y que, por la importancia especial que reviste Cyprus Airways para una economía como la chipriota basada en el turismo, cualquier nueva reducción de la capacidad de la aerolínea —ya sea en forma de contrapartidas o de un porcentaje muy elevado de contribución propia— está abocada a tener repercusiones de gran alcance en el sector del turismo y en el desarrollo general de la región.

Comentarios de terceras partes

(56) Tras la publicación en el Diario Oficial de la carta dirigida a las autoridades chipriotas, se recibieron dentro del plazo fijado las observaciones de una parte interesada.

(57) La Comisión toma nota de que no hubiera ningún competidor que presentase observaciones en el marco del inicio del procedimiento.

Pasypi

(58) Las observaciones recibidas proceden del sindicato Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), que quiso dar su opinión sobre el plan de reestructuración de Cyprus Airways y sobre la forma de gestionar correcta y eficazmente esta compañía. PASYPI aduce los «muy desastrosos» efectos que podría sufrir la compañía si el plan de reestructuración actual se aprobara sin cambios en la «filosofía de gestión dominante».

(59) PASYPI afirma también que Cyprus Airways no presentó a sus empleados un plan de empresa idóneo y viable, porque la Comisión había autorizado la concesión a la compañía de una ayuda de salvamento. La gestión de la compañía no se reestructuró, como tampoco sus operaciones, debido a interferencias e intereses políticos.

(60) Según PASYPI, la aerolínea tiene exceso de personal y los planes que han aplicado sus gestores no han sido capaces de reducir la plantilla a niveles que respondan a los estándares internacionales y a los datos de los estudios comparados. Las presiones y las consideraciones de orden político son los motivos que señala el sindicato para explicar ese fallo.

(61) PASYPI indica que los accionistas privados de la compañía no ayudan a su supervivencia y que los únicos interesados que contribuyen a la reducción de costes son los propios empleados.

(62) El sindicato de pilotos critica también a los gestores de la compañía por el trato dado a dos filiales de ésta, Eurocypria y HellasJet. Con relación a la primera, se pregunta si su venta tendrá efectos adversos en Cyprus Airways y si limitará o no su futura expansión. En cuanto a HellasJet, el sindicato pone de relieve que los gestores de la compañía no han revelado nunca al personal las pérdidas sufridas por la filial, ni si ésta sigue siendo operativa.

(63) Como conclusión, PASYPI declara que la aerolínea, además de necesitar un nuevo plan de empresa, tiene que ser privatizada.

Respuesta de las autoridades chipriotas a las observaciones de la tercera parte

(64) En respuesta a las observaciones de PASYPI, las autoridades chipriotas aducen que las afirmaciones en ellas contenidas no se justifican ni se sustentan en ninguna lógica o experiencia empresarial sólida.

(65) Las autoridades chipriotas rechazan categóricamente la alegación de interferencias políticas en la compañía y señalan que, aunque la mayoría de los componentes del consejo de administración sean nombrados por el Gobierno, estos miembros tienen las mismas responsabilidades que los del consejo de administración de cualquier empresa que se cotice en bolsa. Las decisiones que toma el consejo de administración vienen motivadas exclusivamente por el interés de la compañía.

(66) Por lo que se refiere al plan de reestructuración, las autoridades chipriotas indican que sus previsiones se están aplicando ya y que ya son visibles algunos cambios dentro de la compañía. El ahorro que se consigue anualmente se corresponde con el previsto en el plan (19,5 millones de CYP). Dado que el objetivo fundamental de éste es reducir los costes para que la aerolínea pueda reestructurar sus operaciones ganando competitividad, y habida cuenta de que los costes laborales constituyen una importante partida, es inevitable que el personal se vea afectado por despidos o recortes salariales.

(67) En lo que respecta al exceso de personal alegado por PASYPI, las autoridades chipriotas rechazan esta alegación y prevén —en el momento de su respuesta al sindicato— que el número de despidos hasta finales de 2006 se eleve a cerca de 414, es decir, una cifra superior a los 385 que contempla el plan de reestructuración.

(68) En cuanto a la ampliación de capital, las autoridades chipriotas explican que ésta tendrá lugar a mediados de 2007, una vez que se observen resultados tangibles en la aplicación del plan de reestructuración. Para esa operación, se pretende mantener la ratio de accionistas públicos y privados ya existente en la compañía.

(69) Las autoridades de Chipre comentan, por otra parte, que la venta de Eurocypria se decidió para que Cyprus Airways pudiera cumplir las obligaciones de contribución propia que establecen las Directrices comunitarias sobre ayudas de salvamento y reestructuración. Afirman también —en el momento de su respuesta a las observaciones de PASYPI— que la venta de esa compañía tendrá lugar a principios de agosto de 2006 por un precio (calculado de forma independiente) de 13,425 millones de CYP.

(70) En lo que atañe a HellasJet, las autoridades indican que, tras un acuerdo tripartito entre Cyprus Airways, HellasJet y Trans World Aviation SA (que opera en Grecia con el nombre de Air Miles), la primera convino en vender la segunda a la tercera por un importe de 2 millones de EUR (1,16 millones de CYP). Lo que se proponía Cyprus Airways con esta venta era mitigar lo máximo posible las pérdidas de explotación de HellasJet y, una vez expiradas las garantías empresariales que debía prestar a la flota de esa compañía, retirarse de la asociación de empresas que había constituido con ella. Las autoridades chipriotas estiman que el producto de esa venta ha de considerarse como contribución propia.

(71) Por último, rechazan la petición de PASYPI de un nuevo plan de reestructuración, sostienen que el plan de empresa actual no necesita ningún tipo de revisión y no excluyen la posibilidad de que se privatice la compañía en caso de recibirse una oferta atractiva.

(72) Además de estas observaciones, y a petición de la Comisión, las autoridades chipriotas facilitaron por carta de 19 de diciembre de 2006 información complementaria sobre la ampliación de capital prevista para mediados de 2007. En dicha carta explicaban que, de acuerdo con el Derecho de sociedades chipriota, ninguna empresa pública puede emitir acciones por debajo del valor nominal. En ese momento, las acciones de Cyprus Airways se estaban cotizando en la Bolsa chipriota a un precio de entre 0,15 y 0,16 CYP, mientras que el valor nominal por acción se situaba en 0,50 CYP. Por considerarse que no daría buenos resultados una emisión situada en el valor a la par o por encima de él, se decidió reducir el valor nominal del capital en acciones procediendo a la cancelación de las pérdidas acumuladas (tal y como lo permiten los estatutos de la compañía).

(73) El procedimiento de reducción de ese valor ha comenzado ya. En su reunión de 12 de diciembre de 2006, el consejo de administración de Cyprus Airways dio el primer paso para la ampliación de capital preparando la garantía de la emisión. Para asegurar el éxito de ésta, el banco de inversiones comercial Cisco (filial del Banco de Chipre, que es propiedad privada) manifestó su disposición a garantizar la emisión propuesta. Cisco recibirá una remuneración por garantizar la ampliación de capital de Cyprus Airways y esta remuneración se le pagará a precios de mercado. Los servicios de la Comisión han recibido una copia de la declaración de intenciones hecha por el citado banco de inversiones.

(74) El siguiente paso fue la celebración a mediados de enero de 2007 de una asamblea general extraordinaria en la que el 75 % de los accionistas presentes aprobaron por mayoría una Resolución especial para la reducción del capital en acciones. Esta resolución tiene todavía que ser ratificada por el Tribunal de primera instancia de Chipre y ha de ser inscrita en el registro mercantil. Se prevé que este procedimiento dure entre seis y siete meses (incluido un plazo de tres meses para la decisión del Tribunal).

V. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

Existencia de una ayuda a efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE

(75) Por disposición del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, toda ayuda otorgada por un Estado miembro o con fondos estatales, bajo cualquier forma, que falsee o amenace falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o producciones es incompatible con el mercado común en la medida en que afecte a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(76) El concepto de ayuda estatal se aplica a cualquier ventaja o beneficio financiado con recursos estatales y otorgado directa o indirectamente por el propio Estado o por un organismo intermediario que actúe en virtud de los poderes a él conferidos.

(77) En el marco del inicio del procedimiento, la Comisión detectó tres elementos del plan de reestructuración que podrían hacer pensar en la existencia de una ayuda estatal. La Comisión debe por tanto examinar esos elementos para determinar si son o no constitutivos de una ayuda estatal.

Garantía crediticia

(78) Los costes de reestructuración de Cyprus Airways se cubrirán parcialmente y de forma temporal con un préstamo de 55 millones de CYP (96 millones de EUR) concedido por un banco comercial en condiciones de mercado. Como se explica en la decisión que inició el procedimiento de investigación, las autoridades chipriotas pretenden conceder a la citada compañía una garantía estatal que cubra ese préstamo.

(79) La *Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía* ([4]) establece una serie de criterios para asegurarse de que las garantías no encubran ayudas estatales (véase el punto 4.2 de la Comunicación). Hay, en este sentido, dos requisitos de obligado cumplimiento:

a) que la garantía pueda, en principio, obtenerse de los mercados financieros en condiciones normales y

b) que por esa garantía se pague el precio de mercado.

(80) En el presente caso no se cumple ninguno de esos dos requisitos: por un lado, Cyprus Airways no ha pagado al Estado precio alguno por la garantía de la que se beneficia y, por otro, su gravísima situación económica y el hecho de haber recibido ya una ayuda de salvamento hacen muy improbable que la compañía pudiera obtener por sí misma esa garantía.

(81) Además, la garantía forma parte de los recursos estatales, dado que es el Estado el que la otorga directamente. Se concede a una empresa (Cyprus Airways) que compite con otras aerolíneas comunitarias, particularmente desde la

([4]) DO C 71 de 11.3.2000, págs. 14 y ss.

entrada en vigor el 1 de enero de 1993 de la tercera fase de liberalización del transporte aéreo («tercer paquete»). La garantía entra en el ámbito del mercado común pues afecta a los intercambios comerciales entre los Estados miembros al dirigirse a una compañía que ejerce actividades de transporte entre ellos. Puede, en tal sentido, falsear la competencia en ese mercado.

(82) Por consiguiente, la garantía en cuestión debe considerarse como una ayuda estatal a los efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. Esta conclusión, por lo demás, es admitida por las autoridades chipriotas, que han tratado de ajustar la garantía para que cumpla las condiciones establecidas en las Directrices de 2004.

(83) Aunque el plan inicial preveía que el Gobierno chipriota garantizase íntegramente el préstamo de 55 millones de CYP, en el curso del procedimiento, para reducir la ayuda al mínimo y garantizar que la contribución de la compañía fuera suficiente para cubrir sus propios costes de reestructuración, las autoridades decidieron limitar a un máximo de 45 millones de CYP la parte del préstamo cubierta por la garantía estatal. Determinaron, además, que las dos partes del préstamo, la garantizada y la no garantizada, serían independientes la una de la otra, sin ningún tipo de subordinación de la segunda respecto de la primera. Esto significa que, del préstamo comercial de 55 millones de CYP, al menos 10 millones serán obtenidos por la aerolínea sin garantías ni otras intervenciones del Estado.

Venta de Eurocypria

(84) Las autoridades chipriotas han informado de que Eurocypria se vendió al Estado en agosto de 2006 por un precio de 13,425 millones de CYP. La Comisión debe por tanto examinar de qué forma se llegó a ese precio, para comprobar su validez, y ha de determinar si hubo en esa venta alguna forma de ayuda estatal. Según los puntos 59 y siguientes de la decisión que dio inicio al procedimiento de investigación, tal sería el caso si el precio pagado resultara demasiado alto en comparación con el precio de mercado de la compañía.

(85) A este respecto, la Comisión observa que ese precio se basó en dos valoraciones de expertos realizadas en nombre del vendedor y del comprador. Tras realizar un detenido análisis de ambas valoraciones, la Comisión puede afirmar que el precio en cuestión corresponde a un precio de mercado justo. Constata también que el precio de venta final fue, en todo caso, inferior a los 15 millones de CYP previstos en el plan de reestructuración y al inicio del procedimiento de investigación. Por todo ello, la Comisión concluye que la venta de Eurocypria no constituye una ayuda estatal a Cyprus Airways, dado que esa compañía no se vendió por un precio superior a su verdadero valor.

(86) La Comisión toma nota, asimismo, de la intención declarada por las autoridades chipriotas de que Eurocypria opere como compañía completamente independiente del Grupo Cyprus Airways. En opinión de la Comisión, sin embargo, dado que Eurocypria sigue siendo propiedad pública, existe el riesgo de que no pueda operar con verdadera independencia de su antigua matriz. Por ello, la Comisión se propone imponer a Chipre ciertas condiciones para garantizar que las dos compañías estén y se mantengan separadas durante un plazo adecuado y que cualquier transacción entre ellas se realice en condiciones de mercado.

Ampliación de capital

(87) El plan de reestructuración prevé para mediados de 2007, es decir, unos 18 meses después del inicio de la reestructuración, una ampliación de capital de Cyprus Airways por un importe aproximado de 14 millones de CYP. Las autoridades chipriotas pretenden que esta operación se realice proporcionalmente al reparto actual de las acciones y que se mantenga la ratio propiedad pública-propiedad privada existente en la compañía. Esto significa que el Estado contribuirá a la ampliación con un 70 % (9,8 millones de CYP o 17 millones de EUR) y que los otros accionistas aportarán el 30 % restante (4,2 millones de CYP o 7,3 millones de EUR).

(88) La Comisión tiene, por tanto, que determinar si esa contribución pública a la ampliación de capital propuesta es constitutiva o no de ayuda estatal. Al hacerlo, ha de basar su decisión en el «principio del inversor de mercado», enfoque este que ha sido confirmado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia Europeo (TJE) ([5]). De acuerdo con ella, para decidir si una inyección de capital público equivale a una ayuda estatal, es oportuno determinar qué grado de posibilidades tendría la empresa beneficiaria de obtener recursos financieros similares si recurriera a los mercados de capital. No hay ayuda estatal cuando el nuevo capital público se aporta en condiciones que serían aceptables para un inversor privado que operase en las condiciones normales de la economía de mercado.

(89) La actitud del inversor público tiene, pues, que compararse con la de un supuesto inversor privado —como una *holding* privada— o con la de un grupo de empresas privadas que sigan una política estructural, global o sectorial común y que se guíen por unas perspectivas de rentabilidad a largo plazo ([6]). De acuerdo con ello, la Comisión considera que las contribuciones de capital hechas con fondos públicos no son ayudas estatales, si en la operación participan accionistas privados y esta participación cumple tres condiciones: que al menos sea proporcional al número de acciones de esos accionistas, que se realice en condiciones idénticas a las del inversor público y que tenga un peso económico real. La Comisión considera también que la paridad en la presencia de inversores públicos y privados queda asegurada si un banco comercial se compromete a

([5]) Véanse la sentencia del TJE de 16 de mayo de 2002 en el asunto C482/99 (Rec. 2002, p. I-4397) y las conclusiones del Abogado General Geelhoed de 27 de septiembre de 2001 en los asuntos acumulados C-328/99 y C-399/00, *Italia contra Comisión* y *SIM 2 Multimedia SpA contra Comisión*.

([6]) Véase la sentencia del TJE de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89 (Rec. 1991, p. I-1603, punto 20), *Italia contra Comisión, «Alfa Romeo»*.

garantizar por anticipado y en condiciones de mercado la participación de inversores privados en la ampliación de capital y si a estos inversores se les aplican las mismas condiciones que las ofrecidas al inversor público. Este enfoque, que se basa en la concomitancia de las contribuciones, ha sido aplicado regularmente tanto por el TJE como por el Tribunal de Primera Instancia (TPI) ([7]).

(90) En el caso que nos ocupa, un banco de inversiones comercial, Cisco, ha acordado garantizar en condiciones de mercado la participación de los inversores privados hasta el 30 % de la recapitalización propuesta. Las autoridades chipriotas señalan aquí que todos los accionistas comprarán las acciones por el mismo precio —el que determinen conjuntamente Cyprus Airways y Cisco— y en las mismas condiciones de mercado que cualquier inversor privado.

(91) A este respecto, la Comisión ha recibido una copia de la declaración de intenciones que envió Cisco a Cyprus Airways por carta de 14 de diciembre de 2006. En esa carta, el banco acepta celebrar un contrato para garantizar o hacer garantizar el éxito de la operación de recapitalización. Es preciso señalar que, antes de comprometerse en este sentido, Cisco llevó a cabo un estudio pormenorizado del plan de reestructuración y de la propia operación. Además, como es práctica habitual en el mercado, antes de celebrar el contrato definitivo Cisco realizará (o hará realizar en su nombre) las acciones que impone la diligencia debida, es decir, aquéllas a las que procedería cualquier inversor antes de iniciar la operación. De esta forma, Cisco —que no está controlado ni directa ni indirectamente por el Estado miembro interesado— se rodea de todas las garantías y seguridades necesarias para ajustar su oferta a los riesgos corridos. Debe observarse que el contrato de garantía final con este banco se celebrará en fechas próximas al inicio del período de oferta y contendrá las cláusulas y compromisos normales en este tipo de contratos según las mejores prácticas nacionales e internacionales.

(92) Los requisitos a los que Cisco sujeta la celebración del contrato de garantía final pueden clasificarse en dos grupos. El primero engloba una serie de condiciones que son relativamente comunes y que no tienen una influencia directa en la evaluación de la Comisión, sino únicamente en su aplicación práctica. Tales condiciones son las siguientes:

a) la ausencia de acontecimientos extraordinarios que puedan ser desfavorables para llevar la operación a buen término;

b) la obligación de trasmitir al banco información completa sobre la situación económica y financiera de Cyprus Airways y sobre su gestión;

c) la participación del banco en la elección del procedimiento que haya de seguirse para la operación.

(93) En cambio, el segundo grupo de condiciones que establece el banco en su declaración de intenciones sí puede afectar a la evaluación de la Comisión y tiene, por tanto, que analizarse detenidamente. Estas condiciones se relacionan principalmente con:

a) la diferencia entre el precio de emisión de las acciones y su cotización en bolsa,

b) las remuneraciones/comisiones que vaya a cobrar el banco por la operación y

c) el acuerdo del banco y el Estado (principal accionista de Cyprus Airways) de participar ambos en la ampliación de capital.

(94) Por lo que se refiere, en primer lugar, al *precio de emisión de las nuevas acciones*, Cisco y Cyprus Airways han acordado fijarlo conjuntamente de acuerdo con las prácticas del mercado y a la vista de las condiciones que reinen en el mercado de valores en el momento de lanzarse la operación. Chipre ha confirmado a la Comisión que se cobrará un mismo precio a todos los suscriptores y que al fiador no se le hará ningún descuento especial.

(95) En lo que atañe, en segundo lugar, a las *comisiones del banco*, éstas se basan en el valor de la parte de la emisión (30 %) que ha de ser suscrita por el mercado. Las autoridades chipriotas han indicado que la remuneración que ha de pagarse a Cisco responde a los principios del mercado que rigen en los principales mercados de valores europeos para garantizar el éxito de operaciones de emisión comparables. La Comisión puede así concluir que la transacción entre Cyprus Airways y Cisco se ajusta a las condiciones de mercado aplicables a este tipo de operaciones y no conlleva para el banco ningún tipo de descuento sobre el precio de las acciones que pueda ser llamado a suscribir. Por consiguiente, la remuneración que se pague a Cisco no tendrá el efecto de permitirle participar en la operación en condiciones más favorables que las aplicables al Estado o a los otros accionistas.

(96) Y, en tercer lugar, en cuanto al *acuerdo del Estado y el banco de participar ambos en la ampliación de capital*, la Comisión considera que la obligación de participar en el ejercicio impuesta por cada parte a la otra constituye un elemento de importancia fundamental para garantizar el éxito de la operación.

(97) La Comisión toma nota del compromiso de las autoridades chipriotas de enviarle el contrato final que estipule esas obligaciones de suscripción formales e incondicionales y de efectuar ese envío inmediatamente después de la celebración del contrato y antes de la suscripción de las nuevas acciones por el Estado. Otro compromiso contraído por las autoridades chipriotas con la Comisión es el de presentarle, cuando concluya la operación, un informe que contenga los niveles de suscripción reales que se hayan registrado en esta ampliación de capital. La Comisión considera innecesario aclarar que no podrá haber ningún tipo de acuerdo colateral o implícito por el que el Estado exima al banco de sus obligaciones en caso de que la oferta de recapitalización reciba un número insuficiente de suscripciones. La

([7]) Véase la sentencia del TPI de 12 de diciembre de 2000 en el asunto T-296/97 (Rec. 2000, p. II-3871, punto 81), *Alitalia contra Comisión*.

Comisión vigilará con la máxima atención el estricto cumplimiento de esos compromisos para asegurarse de que los términos de la presente Decisión se respeten oportunamente.

(98) Se observa, por lo demás, que la operación proyectada permitirá al mercado privado suscribir una parte significativa (30 %) de la emisión en las mismas condiciones que los accionistas públicos. En efecto, el precio de las nuevas acciones y los derechos adscritos a ellas serán iguales para todos los accionistas.

(99) En resumen, a la vista del análisis que precede y teniendo en cuenta la práctica constante de la Comisión y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia Europeo en lo que respecta a la calificación de las participaciones estatales en ampliaciones de capital junto con inversores privados, se considera que la ampliación de capital prevista para mediados de 2007 —valorada en sí misma e independientemente de las otras medidas de reestructuración contempladas— es una operación en la que participan de forma concomitante inversores públicos y privados y, por ello, la participación del Estado en esta operación no es constitutiva de una ayuda estatal si se cumplen las condiciones arriba indicadas, a saber, que la ampliación de capital sea garantizada por un banco de inversiones comercial que asegure la participación efectiva en la emisión de accionistas públicos y privados, y que se respete la ratio propiedad pública-propiedad privada.

(100) La Comisión, no obstante, observa que la jurisprudencia de los tribunales europeos indica que «*es cierto que el mero hecho de que una empresa pública haya realizado ya aportaciones de capital calificadas como "ayudas" a su filial no excluye, a priori, la posibilidad de que una aportación de capital posterior pueda calificarse como inversión que se ajusta al criterio del inversor privado en una economía de mercado. No obstante, el Tribunal de Primera Instancia considera que, en un caso como el de autos, que se refiere a tres aportaciones de capital efectuadas por el mismo inversor durante un período de dos años, de las que las dos primeras no producían rentabilidad alguna, correspondía a la Comisión comprobar si la tercera podía razonablemente disociarse de las dos primeras y ser considerada, a los efectos del criterio del inversor privado, una inversión autónoma.*

El Tribunal de Primera Instancia considera que, entre los elementos pertinentes para apreciar si, en el presente asunto, la tercera aportación podía razonablemente disociarse de las dos primeras y ser considerada, a la luz del criterio del inversor privado, una inversión autónoma, figuran, en particular, la cronología de las aportaciones de que se trata, su finalidad y la situación de la empresa filial en el momento en que se tomaron las decisiones de efectuar cada una de las aportaciones de que se trata.» ([8]).

(101) En el presente caso, la Comisión observa que, aunque el Estado y los accionistas privados vayan a suscribir al mismo precio la ampliación de capital y aunque todas las nuevas acciones conlleven iguales derechos, el hecho cierto es que el Estado actúa al mismo tiempo como fiador del importante préstamo concedido al beneficiario (y ello durante un largo tiempo posterior al momento de la ampliación) y como comprador de una filial de la misma compañía que es objeto de la reestructuración. Sin embargo, a pesar de la concurrencia de la ampliación de capital con esas dos intervenciones, la Comisión no estima necesario evaluar con detenimiento si la participación estatal en la operación tendrá lugar en iguales términos que la de los accionistas privados, ya que, como se desprende con claridad del análisis que recogen las líneas siguientes, incluso aunque la participación del Estado en la ampliación de capital tuviera que equipararse a una ayuda estatal, esta ayuda se consideraría en cualquier caso compatible con el mercado común.

Base jurídica de la evaluación

(102) Habiendo resuelto que el préstamo a largo plazo de 55 millones de CYP garantizado por el Estado para financiar parte de la reestructuración de Cyprus Airways constituye ciertamente una ayuda estatal y que la participación del Estado en la ampliación de capital puede contener también elementos constitutivos de tal ayuda, la Comisión debe proceder a examinar la compatibilidad de ésta con el mercado común.

(103) Es preciso, pues, analizar esa compatibilidad en el marco de los apartados 2 y 3 del artículo 87 del Tratado CE, que prevén excepciones a la norma general de incompatibilidad establecida en el apartado 1 del mismo artículo.

(104) Las excepciones que contempla el artículo 87, apartado 2, no se aplican al presente caso ya que la medida de ayuda no se concede a consumidores individuales, y no tiene por tanto carácter social, ni se destina tampoco a reparar los perjuicios causados por desastres naturales u otros acontecimientos de carácter excepcional ni favorece la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división del país.

(105) Tampoco son aplicables a este caso las excepciones previstas en las letras a), b) y d) del apartado 3 del artículo 87 dado que la medida de ayuda no favorece el desarrollo económico de regiones con un nivel de vida anormalmente bajo o con una grave situación de subempleo, ni fomenta la realización de un proyecto importante de interés común europeo, ni intenta poner remedio a una grave perturbación de la economía de un Estado miembro ni tampoco promueve la cultura y la conservación del patrimonio.

(106) Por consiguiente, sólo puede aplicarse aquí la excepción dispuesta en la letra c) del apartado 3 del artículo 87, que prevé la posibilidad de autorizar ayudas estatales que, destinándose a facilitar el desarrollo de determinados sectores económicos, no alteren las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común.

(107) A este respecto, el marco comunitario que debe aplicarse para determinar la compatibilidad de esas ayudas con el mercado común es el constituido por las Directrices de 2004 sobre las ayudas de salvamento y reestructuración y por las Directrices de 1994 antes mencionadas.

Compatibilidad con el mercado común de las medidas proyectadas

(108) La Comisión tiene por tanto que evaluar si el plan de reestructuración de Cyprus Airways cumple las disposiciones de las directrices aplicables. El «principio básico», que figura en el punto 31 de las Directrices de 2004, es que «*sólo se deberían autorizar estas ayudas de reestructuración*

([8]) Asunto T11/95 BP (Rec. 1998, p. II-3235, puntos 170 y 171), *Chemicals Ltd contra Comisión*.

cuando pueda demostrarse que su concesión no es contraria al interés comunitario, lo que sólo será posible cuando la ayuda cumpla una serie de requisitos estrictos y se tengan garantías de que los posibles falseamientos de la competencia quedarán compensados por las ventajas que implica el mantenimiento de la actividad de la empresa … y, en principio, existan contrapartidas suficientes para los competidores.».

(109) Tras ese principio básico, las Directrices establecen varias condiciones para la autorización de las ayudas de reestructuración.

Subvencionabilidad de la compañía

(110) En primer lugar, la Comisión debe determinar si Cyprus Airways puede acogerse a una ayuda de reestructuración respetando las Directrices de 2004. Su punto 9 declara que, aunque no exista una definición comunitaria de «empresa en crisis», «*la Comisión considerará que una empresa se encuentra en crisis si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a inyectarle sus accionistas y acreedores, de enjugar pérdidas que la conducirán, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición económica casi segura a corto o medio plazo.*».

(111) El punto 10 aclara que «*en principio y sea cual sea su tamaño, se considera que una empresa está en crisis con arreglo a las presentes Directrices, en las siguientes circunstancias: a) tratándose de una sociedad de responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos 12 meses.*».

(112) En el punto 11 se añade que «*aun cuando no se presente ninguna de las circunstancias establecidas en el punto 10, se podrá considerar que una empresa está en crisis en particular cuando estén presentes los síntomas habituales de crisis como el nivel creciente de pérdidas, la disminución del volumen de negocios, el incremento de las existencias, el exceso de capacidad, la disminución del margen bruto de autofinanciación, el endeudamiento creciente, el aumento de los gastos financieros y el debilitamiento o desaparición de su activo neto.*».

(113) Según observó la Comisión en el inicio del procedimiento, Cyprus Airways es una empresa de responsabilidad limitada que ha perdido ya una parte significativa de su capital social autorizado. Mientras éste se situaba a 31 de diciembre de 2003 en 55,5 millones de CYP (95 millones de EUR), la compañía perdió hasta la misma fecha del año siguiente un importe de 26,2 millones de CYP (44,8 millones de EUR), lo que representa cerca del 50 % del capital social.

(114) La Comisión observó también que las pérdidas del Grupo (imputables principalmente a Cyprus Airways) habían pasado de 20,9 millones de CYP en 2003 a 39,4 millones a finales de 2004 y que el patrimonio neto de Cyprus Airways había descendido así de los 55,6 millones de CYP (95 millones de EUR) de 2003 a 14,4 millones de CYP (25 millones de EUR) en 2004. Dada esta desastrosa situación financiera, era muy improbable que la compañía pudiera obtener de fuentes comerciales la financiación que precisaba.

(115) Por consiguiente, tanto en su Decisión de 3 de mayo de 2005 sobre Cyprus Airways como al inicio del procedimiento, la Comisión concluyó que esa compañía era realmente una «empresa en crisis» con arreglo a las Directrices de 2004. Cyprus Airways es, pues, apta para acogerse a una ayuda de reestructuración en virtud de esas directrices.

Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

(116) Otra condición que debe cumplirse (establecida en el punto 35 de las Directrices de 2004) es que «*El plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más breve posible, ha de restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable, partiendo de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación.*».

(117) El punto 37, por su parte, dispone que ese plan «*debe proponer tal cambio en la empresa que, una vez llevado a cabo, ésta pueda cubrir todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. La rentabilidad prevista de los fondos propios de la empresa reestructurada debería bastar para que pueda afrontar la competencia con sus propias fuerzas.*».

(118) En este sentido, adentrándose en el proceso de reestructuración, Cyprus Airways ha reducido sus costes en 19,5 millones de CYP y ha prescindido de más personal que el previsto en el plan de reestructuración. El plan contemplaba una reducción de plantilla de 385 trabajadores (de un total de 1 800) y abría para otros 414 más la posibilidad de dejar la compañía. Esta significativa rebaja de la base de costes, unida a los descensos salariales negociados para el resto del personal y a la mejora de la productividad y de las prácticas laborales, permitirá a la compañía un notable ahorro y le brindará la flexibilidad y la capacidad de adaptación necesarias para alcanzar sus objetivos.

(119) La Comisión opina que Cyprus Airways podrá llevar a buen término su proceso de reestructuración dentro del plazo fijado. De hecho, aunque sólo hayan transcurrido 18 meses desde la concesión de la ayuda de salvamento (mayo de 2005), los resultados que está obteniendo la compañía son ya algo mejores que los previstos. Para conseguir nuevas mejoras, sería necesario prestar atención a la opinión de los empleados sobre la forma de gestionar la reestructuración de la compañía. En casos como el que nos ocupa, es muy importante la gestión de la reestructuración, y las observaciones enviadas por una parte interesada (antes comentadas) ponen de manifiesto que ello puede ser particularmente cierto en este caso.

(120) En relación con el préstamo a largo plazo de 55 millones de CYP (96 millones de EUR) garantizado parcialmente por el Estado, las autoridades chipriotas han demostrado que ese importe (junto con el producto de la venta de Eurocypria) se utilizará para reembolsar la ayuda de salvamento destinada a la reestructuración de la compañía

en los próximos años. La ampliación de capital de 14 millones de CYP prevista para mediados de 2007 se dedicará a reducir el importe del préstamo que siga pendiente. Además, el plan de reestructuración se ha concebido en estrecha conexión con un plan de recorte de gastos que permita maximizar los ingresos. Lo que se pretende con el tiempo es poder incrementar los ingresos de la compañía para reembolsar al banco con ellos el importe que reste del préstamo.

(121) La Comisión debe, por otra parte, evaluar si las hipótesis en las que se ha basado el plan de reestructuración son razonables a la vista de las circunstancias del caso y si las previsiones y proyecciones avanzadas se corresponden con lo requerido por las Directrices de 2004. El punto 35 de éstas dispone que «*El plan se ha de presentar a la Comisión con todas las* precisiones *necesarias, entre las que se incluye especialmente un estudio de mercado. La mejora de la viabilidad debe resultar principalmente de las medidas internas contenidas en el plan de reestructuración y sólo podrá basarse en factores externos, como el aumento de los precios o de la demanda, sobre los que la empresa no ejerza gran influencia, cuando las hipótesis sobre el mercado realizadas gocen de reconocimiento general.*».

(122) Se observa a tal respecto que esta parte del plan de reestructuración se ha desarrollado efectivamente de acuerdo con lo previsto. En lo que concierne a los flujos de tráfico y al desarrollo del mercado, la Comisión se remite a los dos estudios independientes realizados para la valoración de Eurocypria, dado que éstos describen adecuadamente la evolución del mercado chipriota de la aviación.

(123) El plan de reestructuración prevé que durante el período 2005-2010 el tráfico aéreo de Chipre aumente como media un 3,5 % anual. En cambio, las proyecciones realizadas sobre el tráfico de Cyprus Airways indican para ese mismo período un crecimiento medio anual de sólo un 2,4 %. Debe señalarse que el informe elaborado por PwC recoge el crecimiento total del tráfico aéreo chipriota previsto por la IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional), que lo sitúa en un 4,3 % durante el período 2006-2008. Esto hace pensar que las hipótesis que se barajaron en el plan eran razonables y que las previsiones de éste en cuanto a los resultados de Cyprus Airways son posibles si se tienen en cuenta también las otras medidas de racionalización aplicadas por la compañía.

(124) En definitiva, a la vista de los distintos factores mencionados, la Comisión considera que, como prevé el plan de empresa de Cyprus Airways, esta compañía será capaz de alcanzar su viabilidad financiera dentro de un plazo razonable.

Contrapartidas

Cyprus Airways

(125) Las Directrices de 2004 disponen en su punto 38 que «*Con objeto de velar por reducir todo lo posible los efectos negativos sobre las condiciones comerciales, de tal modo que los efectos positivos perseguidos sobrepasen a los negativos, es necesario introducir contrapartidas. De lo contrario, la ayuda se considerará "contraria al interés común" y, por consiguiente, incompatible con el mercado común.*».

(126) En su punto 39, añaden que «*Estas medidas pueden consistir en la venta de activos, en reducciones de la capacidad o de la presencia en el mercado, y en la disminución de los obstáculos a la entrada en los mercados afectados. Al evaluar si las contrapartidas son adecuadas, la Comisión tendrá en cuenta la estructura del mercado y las condiciones de la competencia con objeto de garantizar que ninguna de estas medidas suponga un deterioro de la estructura del mercado, …*».

(127) La Comisión debe, pues, examinar el proceso de reestructuración y determinar si se han tomado para Cyprus Airways y el Grupo del mismo nombre las medidas necesarias a fin de reducir al mínimo los efectos perturbadores que pueda tener la ayuda en la competencia.

(128) A finales de 2004 Cyprus Airways emprendió un «plan de acción» aplicando dos primeras medidas: la reducción de su flota en dos aeronaves (una de las cuales fue arrendada después con tripulación a Eurocypria) y el abandono de una serie de rutas a las que la compañía había atendido anteriormente (Varsovia, Budapest y Colombo).

(129) En el momento de iniciarse la aplicación del plan de reestructuración, Cyprus Airways operaba 10 aeronaves (dos A319, seis A320-200 y dos A330-200) y tenía arrendado a Eurocypria otro A320-200 con tripulación. Este arrendamiento fue cancelado al finalizar la temporada estival de 2006. La Comisión observa que mientras el crecimiento medio anual del tráfico aéreo previsto para el período 2005-2010 se sitúa entre el 3,5 y el 4,3 %, las proyecciones de Cyprus Airways presentan un crecimiento anual de sólo un 2,4 %. Esto reducirá la cuota de mercado de la compañía, que descenderá en el curso de ese período de un 26,6 a un 23,2 % como máximo. En estas condiciones, la Comisión puede admitir que cualquier nueva reducción del tamaño de la flota o de la cuota de mercado podría hacer peligrar las posibilidades de recuperación de la aerolínea, sin abrir tampoco para los competidores oportunidades de mercado significativas.

(130) La Comisión no ha recibido ninguna observación sobre esta cuestión pese a la invitación expresa en tal sentido que hizo a los terceros interesados al iniciarse el procedimiento.

(131) Además, la Comisión destaca que el punto 55 de las Directrices de 2004 establece que «*la cohesión económica y social es un objetivo prioritario de la Comunidad. … la Comisión ha de tener en cuenta las necesidades de desarrollo regional a la hora de evaluar una ayuda de reestructuración en las regiones subvencionadas.*». Destaca también el punto 56, según el cual «*en el caso de estas regiones subvencionadas …, las condiciones para la autorización de la ayuda podrán ser menos estrictas en lo que respecta a la introducción de contrapartidas y a la dimensión de la contribución del beneficiario.*».

(132) En este contexto, es preciso recordar que, desde su adhesión a la Unión el 1 de mayo de 2004 hasta el 31 de diciembre de 2006 ([9]), todo el territorio de Chipre estuvo considerado apto para acogerse a la excepción que dispone el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE. Para el

([9]) Ayuda estatal CY 14/2003 — Chipre — Mapa de ayudas regionales 2004-2006 (C(2004) 1757/1 de 28.4.2004).

período 2007-2013, se prevé que dos regiones que agrupan juntas al 50 % de la población chipriota puedan optar al amparo de esa excepción a una ayuda a la inversión regional de una intensidad del 15 %. También debe tenerse en cuenta que Chipre presenta una serie de características territoriales —y, por tanto, permanentes— que tienen un impacto en el desarrollo socio-económico del país. Su situación periférica meridional le plantea problemas de accesibilidad al resto de la Unión Europea y, como resultado de ello, sufre una fuerte dependencia del transporte marítimo y, especialmente, del aéreo. De hecho, el aéreo es el único medio de transporte viable para los viajeros de negocios. Las estadísticas de Eurostat del año 2003, que presentaban lo que se llama la «dependencia aérea» de las economías, demuestran que Chipre es el Estado miembro que mayor dependencia tiene del transporte aéreo ([10]).

Conclusión

(133) Visto lo que precede, considerando las particularidades del mercado chipriota del transporte aéreo y teniendo en cuenta que Cyprus Airways ha reducido ya su flota y que su antigua filial Eurocypria operará a partir de ahora como una sociedad jurídica y financieramente independiente de la propiedad y el control de esa compañía, la Comisión puede concluir afirmando que las contrapartidas propuestas por las autoridades chipriotas son suficientes para compensar las perturbaciones del mercado que pueda ocasionar la reestructuración de dicha compañía.

Limitación de la ayuda al mínimo necesario

(134) El punto 43 de las Directrices de 2004 dispone que «*El importe y la intensidad de la ayuda deberán limitarse a los costes de reestructuración estrictamente necesarios para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, de sus accionistas o del grupo comercial del que forme parte. Su evaluación tendrá en cuenta cualquier ayuda de salvamento concedida por anticipado*.». La Comisión considera que se cumple esta condición.

(135) Debe tenerse en cuenta, en efecto, que los costes de reestructuración de la compañía se elevan a 71,1 millones de CYP y que los recursos utilizados para financiar esta reestructuración tienen diversos orígenes: el préstamo (parcialmente garantizado por el Estado) de 55 millones de CYP, el producto de la venta de Eurocypria por un valor de 13,425 millones y un importe de unos 8,5 millones procedente de otras fuentes, particularmente la cesión de diversos activos. Es preciso señalar aquí que los recursos aportados por la ampliación de capital que se proyecta no se añadirán a los consagrados a la reestructuración, sino que se utilizarán íntegramente para reembolsar parte del préstamo de 55 millones de CYP. Así pues, el importe total dedicado a la reestructuración se eleva a unos 76,9 millones de CYP. Considerando aceptable este importe, la Comisión resuelve que, en el presente caso, los recursos permanentes no exceden de los costes correspondientes, dado que la mayor parte del importe destinado a la reestructuración procede de un préstamo que tendrá que ser reembolsado por la compañía con sus propios recursos. Dicho importe, por tanto, no constituye una financiación permanente ya que Cyprus Airways deberá hacer frente de forma efectiva a los costes de su reestructuración.

(136) La Comisión observa, además, que el compromiso de las autoridades chipriotas de reducir dentro del préstamo de 55 millones la parte que será cubierta por la garantía del Estado supone una limitación más del elemento de ayuda estatal que conlleva la operación de reestructuración en comparación con lo previsto inicialmente.

Nivel de la contribución propia

(137) En relación con el nivel de la contribución propia, el punto 43 de las Directrices establece que «*Los beneficiarios de la ayuda deberán contribuir de forma importante al plan de reestructuración con cargo a sus propios recursos, incluida la venta de activos que no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en* condiciones *de mercado. Esta contribución constituye un indicio de que los mercados creen que es factible el restablecimiento de la viabilidad. La contribución debe ser real, es decir auténtica, sin incluir ningún beneficio previsto en el futuro como puede ser el flujo de tesorería, y debe ser lo más alta posible*.». El punto 44, por su parte, indica los niveles de contribución propia que habrán de considerarse adecuados según el caso: en el de una empresa del tamaño de Cyprus Airways, tal nivel sería del 50 %.

(138) La Comisión ha determinado que los costes de reestructuración de la compañía ascenderán a 71,1 millones de CYP, aproximadamente.

(139) Dentro de esos costes, los importes que deben considerarse como contribución propia son los siguientes: una suma de al menos 4,2 millones de CYP correspondiente a la parte de la ampliación de capital de 14 millones que será suscrita por los inversores privados; dentro del préstamo comercial de 55 millones de CYP, otra suma de por lo menos 10 millones que será obtenida por la aerolínea en los mercados sin la garantía del Estado ni otras intervenciones públicas; y una última suma de 8,5 millones de CYP procedente de la venta de diversos activos (véase más arriba el punto 53).

(140) Las autoridades chipriotas aducen que el producto de la venta de Eurocypria debe considerarse también como contribución propia. La práctica de la Comisión a este respecto ([11]) es que la venta de activos a su valor real (independientemente de quien sea el comprador) no constituye una ayuda estatal a la empresa que vende esos activos. El producto de la venta puede ser utilizado por la empresa para financiar su reestructuración y ha de considerarse parte integrante de la contribución propia. De ello se deduce que el importe obtenido con la venta de Eurocypria (13,425 millones de CYP) debe considerarse en efecto como contribución propia. Esta conclusión viene reforzada, además, en el presente caso por el compromiso de las autoridades chipriotas, y la condición impuesta por la Comisión, de que Eurocypria opere de hecho como entidad separada de Cyprus Airways y compita con ella de forma efectiva.

([10]) Chipre tiene una ratio pasajero aéreo-habitante de 8,50 (1,30 en la UE de los Veinticinco).

([11]) Decisiones de la Comisión de 15 de octubre de 2003 (2005/406/CE) sobre RTP (DO L 142 de 6.6.2005, p. 1) y de 7 de julio de 2004 (2005/418/CE) sobre Alstom (DO L 150 de 10.6.2005, p. 24) y, en particular, sus puntos 125 y 215.

(141) Con el producto de la venta de Eurocypria, se llega a una contribución propia total de no menos de 36,2 millones de CYP, lo que equivale al 51 % de los costes de reestructuración. La Comisión puede, por tanto, concluir que en el presente caso se cumple la condición de que las compañías contribuyan a sus costes de reestructuración en la proporción que les corresponda.

(142) La Comisión destaca también que los costes de reestructuración están cubiertos en su mayor parte por un préstamo de 55 millones de CYP y que, aunque parcialmente garantizado por el Estado, este préstamo tendrá que ser reembolsado por la compañía con sus propios recursos, no con una subvención estatal ([12]). El esfuerzo que tendrá que hacer la compañía para ir cubriendo con el tiempo los costes de su propia reestructuración equivale a la autofinanciación de ésta. La única diferencia es que, en este caso, el esfuerzo puede repartirse en varios años gracias al préstamo comercial garantizado por el Estado.

A la vista de las consideraciones que anteceden, la Comisión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda de reestructuración concedida por Chipre a Cyprus Airways Public Ltd se considera compatible con el mercado común en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en los artículos 2 a 5.

Artículo 2

Chipre presentará a la Comisión no después del 31 de diciembre de 2007 un informe sobre la marcha del plan de reestructuración y sobre su gestión.

Artículo 3

1. Chipre garantizará que Cyprus Airways Public Ltd y Eurocypria operen permanentemente como reales competidoras. Ambas compañías serán gestionadas como entidades jurídicas separadas. Ninguna de las dos estará autorizada para adquirir acciones de la otra, ni podrán efectuarse entre ellas operaciones de capital equivalentes, como una fusión. Toda transacción entre Cyprus Airways Public Ltd y Eurocypria deberá realizarse en condiciones de mercado.

2. El apartado 1 se aplicará hasta que:

a) se ponga término a la garantía crediticia concedida por Chipre a Cyprus Airways Public Ltd o

b) Chipre deje de tener una participación y/o un control mayoritario, directo o indirecto, en el capital de ambas compañías.

Artículo 4

Chipre garantizará que la ampliación de capital de 14 millones de CYP (24,3 millones de EUR) prevista por Cyprus Airways Public Ltd para mediados de 2007 respete las condiciones siguientes:

a) que la ampliación de capital no tenga lugar sin que el banco comercial designado haya firmado antes el compromiso formal e incondicional de garantizar el éxito de la operación (salvo en caso de fuerza mayor, actos de guerra, terrorismo u otras situaciones similares);

b) que el Estado no pueda suscribir más del 70 % de la emisión;

c) que, sin perjuicio del calendario propuesto para esa garantía bancaria, el Estado suscriba las nuevas acciones con los mismos derechos, en las mismas condiciones y por el mismo precio que los inversores privados;

d) que la operación no vaya acompañada de ningún acuerdo colateral o implícito por el que el Estado exima al banco de sus obligaciones en caso de que la oferta de recapitalización no se suscriba suficientemente, o por el que le conceda cualquier descuento especial sobre el precio de emisión.

Artículo 5

Chipre facilitará a la Comisión los informes y documentos que sean pertinentes sobre los niveles de participación del Estado, del banco y de los accionistas privados de Cyprus Airways Public Ltd y, en particular, el contrato final que se firme con el banco y los justificantes de las comisiones y del precio de las acciones que se apliquen en el marco de la ampliación de capital.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será Chipre.

Hecho en Bruselas, 7 de marzo de 2007.

Por la Comisión

Jacques BARROT

Vicepresidente de la Comisión

([12]) Véase a este respecto la Decisión de la Comisión de 14 de julio de 2004 (2005/346/CE) sobre MobilCom (DO L 116 de 4.5.2005) y, en particular, su punto 173.