DÉCISION DE LA COMMISSION

du 7 mars 2007

concernant l'aide d'État C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — Plan de restructuration

[notifiée sous le numéro C(2007) 300]

(Le texte en langue grecque est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/137/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations ([1]), conformément aux dispositions précitées,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Le 3 mai 2005, la Commission a décidé d'autoriser une aide au sauvetage (N 69/2005) pour Cyprus Airways Public Ltd (décision 2005/1322).

(2) Par lettre non datée enregistrée par la Commission le 9 novembre 2005 (DG TREN A/28405) conformément à l'article 88, paragraphe 3, et aux engagements pris dans le cadre de l'aide au sauvetage notifiée mentionnée ci-dessus, les autorités chypriotes ont notifié à la Commission un plan de restructuration pour Cyprus Airways Public Ltd Le 14 novembre 2005, le secrétariat général de la Commission a enregistré cette notification sous la référence SG(05)A10041 et l'affaire a reçu le numéro N 555/2005.

(3) Le 18 novembre 2005 [D(05)125084], la Commission a demandé des clarifications supplémentaires aux autorités chypriotes. Celles-ci ont répondu aux questions de la Commission par lettre datée du 23 janvier 2006, enregistrée le 24 janvier 2006 (sous la référence DG TREN A/11819). Le 14 décembre 2005, une réunion a eu lieu à Bruxelles entre les représentants de la République de Chypre et la Commission. Une seconde réunion de haut niveau s'est déroulée le 30 janvier 2006 à Bruxelles pour examiner l'évolution de l'affaire.

(4) Par décision du 22 mars 2006, notifiée aux autorités chypriotes par lettre du 23 mars 2006 [SG-Greffe (2006) D/201246], la Commission a engagé la procédure fixée à l'article 88, paragraphe 2, du traité. Cette procédure a été enregistrée sous la référence C 10/2004.

(5) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen a également été publiée dans le *Journal officiel de l'Union européenne* ([2]). La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations à ce sujet. Chypre lui a envoyé ses observations par lettre datée du 20 avril 2006.

(6) Dans les délais prévus par l'ouverture de la procédure publiée, la Commission a reçu un avis des parties intéressées. Cet avis a ensuite été présenté aux autorités chypriotes [D(2006) 213376] pour observations. Les observations de Chypre ont été reçues le 28 juillet 2006 (enregistrées le 1er août 2006 sous la référence A/28810). Les autorités chypriotes ont fourni des clarifications complémentaires par télécopie le 19 décembre 2006 (enregistrées le 31 décembre sous la référence A/40766) et d'autres clarifications, assorties d'engagements complémentaires le 28 février 2007, également par télécopie.

II. LES FAITS

(7) Cyprus Airways Public Ltd a été créée en 1947 en tant qu'entreprise publique. Ses principales activités sont le transport aérien de passagers et de marchandises, ainsi que d'autres services liés à ces activités. Le gouvernement chypriote est le principal actionnaire de la compagnie (69,62 %) et environ 4 200 petits investisseurs privés détiennent le reste des actions.

(8) Cyprus Airways Public Ltd (ci-après dénommée «Cyprus Airways») appartient au groupe Cyprus Airways (ci-après dénommé «le groupe»).

(9) Cyprus Airways fournit actuellement des services réguliers en Europe et au Moyen-Orient et gère une flotte de 11 aéronefs: deux A319 livrés en 2002, propriété de Cyprus Airways, sept A320-200 livrés entre mai 1989 et mars 1993, propriété de Cyprus Airways, dont un avait précédemment fait l'objet d'un affrètement avec équipage *(wet lease)* à Eurocypria et deux A330-200, livrés en 2002 et 2003, loués.

([1]) JO C 113 du 13.5.2006, p. 2.

([2]) Voir la note 1 de bas de page.

(10) Au moment de la notification du plan de restructuration, les autres compagnies au sein du groupe, qui appartenaient toutes à 100 % à Cyprus Airways Public Ltd, étaient les suivantes.

Eurocypria Airlines

(11) Cette compagnie (ci-après dénommée «Eurocypria») gère des vols charter en provenance de plus de cinquante aéroports européens. La flotte d'Eurocypria comprend cinq aéronefs: quatre Boeing 737-800, loués, acquis entre février et avril 2003, qui disposent chacun d'une capacité de 189 passagers, et un A320, dans le cadre d'un affrètement avec équipage *(wet lease)* de Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) Hellas Jet SA (ci-après dénommée «Hellas Jet») a été créée à Athènes le 1er juillet 2002 et a entamé ses activités le 24 juin 2004. Hellas Jet était conçue comme une nouvelle compagnie européenne basée à Athènes. Elle gérait trois Airbus A320 loués, basés à l'aéroport international d'Athènes. Toutefois, la compagnie n'a pas atteint les objectifs de son plan d'entreprise et ses activités ont été interrompues à partir de mai 2005. Ce projet a donc été préjudiciable au groupe du point de vue financier et lui a coûté un total de 29,5 Mio CYP (51,4 Mio EUR) au total à partir de juin 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd

(13) Cette filiale (ci-après dénommée «Zenon») fournit des services aux agents de voyages chypriotes. Plus particulièrement, elle fournit et diffuse des informations électroniques qui permettent aux agences de voyages d'effectuer la réservation et la billetterie pour des voyages par avion et la réservation de chambres d'hôtel et la location de voitures.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd

(14) Cette entreprise a entamé ses activités en 1996, date à laquelle elle a repris la gestion des boutiques hors taxes des aéroports de Larnaca et de Paphos. Au moment de la notification du plan de restructuration, il était prévu que ces boutiques soient reprises par le nouveau concessionnaire de l'aéroport et ne fassent plus partie du groupe. Cette reprise a eu lieu en juin 2006.

III. L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

(15) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure prévue au titre de l'article 88, paragraphe 2, était fondée sur plusieurs questions qui se sont posées à la suite de l'examen du plan de restructuration. La Commission a exprimé des doutes quant à la compatibilité de ce plan avec le cadre communautaire, c.-à-d. les lignes directrices communautaires de 2004 concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([3]) (ci-après dénommées «les lignes directrices S & R»).

Le prêt à long terme de 55 Mio CYP (96 Mio EUR) et les mesures de réduction des coûts

(16) Le prêt à des conditions commerciales, assorti d'une garantie du gouvernement chypriote pour une période de dix ans, est l'élément clé du plan de restructuration. Il sera utilisé prioritairement pour rembourser le prêt à court terme de 30 Mio CYP (51 Mio EUR) accordé après l'approbation de l'aide au sauvetage en mai 2005. Le solde pourra ensuite être utilisé pour restructurer la compagnie aérienne.

(17) Au cours des 24 premiers mois d'exécution du plan de restructuration, la priorité devait être mise sur la réduction des coûts et sur un accroissement ciblé des recettes. Le gouvernement et la direction de l'entreprise ont estimé qu'une réduction de 13 % des coûts totaux était nécessaire. Celle-ci devait être réalisée en réduisant les effectifs de quelques 20 %, tout en diminuant simultanément les salaires du personnel restant dans l'entreprise, de 15 % en moyenne. En pratique, 385 personnes sur les 1 840 employées au 1er septembre 2005 devaient être licenciées dans le cadre du plan de restructuration; ces licenciements devaient entraîner des économies annuelles d'environ 7 Mio CYP (12 Mio EUR); la réduction des salaires du personnel restant devrait générer des économies supplémentaires à hauteur d'environ 4,6 Mio CYP (8 Mio EUR).

(18) La Commission a exprimé des doutes quant à la possibilité que le plan rétablisse la viabilité à long terme de l'entreprise dans le délai à bref délai et sans qu'une aide supplémentaire soit nécessaire à l'avenir. Elle a également indiqué qu'elle ne disposait pas d'informations suffisantes pour pouvoir prendre position sur la question de savoir si le montant de l'élément d'aide du plan de restructuration a été limité au minimum. La Commission a par ailleurs remis en question la période de 10 ans pour rembourser le prêt à long terme sur. Elle a précisé qu'elle ne disposait pas d'informations suffisantes pour pouvoir évaluer si les projections financières sont raisonnables ou si les hypothèses sur lesquelles elles reposent sont valables. Elle souhaite en particulier connaître l'avis des concurrents de Cyprus Airways sur le plan de restructuration.

Vente d'Eurocypria

(19) Le plan de restructuration prévoyait la vente d'Eurocypria, la filiale charter de Cyprus Airways, au gouvernement pour un prix fixé par un expert indépendant. Ce prix a été estimé initialement à 15 Mio CYP (26 Mio EUR). Eurocypria serait par conséquent séparée du groupe Cyprus Airways et exploitée en tant qu'entité totalement distincte. Le produit de la vente (payé par le gouvernement à Cyprus Airways) serait utilisé par cette dernière pour financer sa restructuration. La Commission a émis des doutes concernant la vente et les modalités de fixation du prix de vente. Si le prix payé pour Eurocypria ne correspond pas aux prix du marché, ce montant serait à considérer comme une aide d'État.

([3]) JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

Augmentation de capital

(20) Un autre volet du plan de restructuration, qui devait intervenir 18 mois après son lancement, consistait en une augmentation de capital de 14 Mio CYP (24 Mio EUR). Il était prévu que tous les actionnaires (l'État et les actionnaires privés) y prennent part proportionnellement à leur participation. L'État devait injecter 9,8 Mio CYP (17 Mio EUR) tandis que la contribution des actionnaires privés à cette augmentation de capital devait être d'environ 4,2 Mio CYP (7,3 Mio EUR). En ouvrant la procédure, la Commission a signalé qu'elle ne pouvait exclure que la participation de l'État à cette augmentation de capital puisse constituer une aide d'État.

Mesures compensatoires

(21) La Commission a indiqué qu'elle doutait que les mesures compensatoires proposées suffisent pour remédier à la distorsion du marché résultant de l'aide. Le plan prévoyait des réductions relativement faibles de la flotte et du réseau de lignes aériennes de Cyprus Airways. La branche charter d'Eurocypria devait être vendue et Cyprus Airways devait fermer une autre filiale, Hellas Jet, et se débarrasser de ses trois aéronefs. La Commission a exprimé des doutes, notamment parce qu'Eurocypria devait être vendue au principal actionnaire de Cyprus Airways. Elle a invité les concurrents de Cyprus Airways à donner leur avis à ce sujet.

Contribution propre

(22) Normalement, dans le cas d'une entreprise de la taille de Cyprus Airways, le niveau de la contribution propre aux coûts de la restructuration devrait être de l'ordre de 50 %. La Commission a exprimé des doutes sur le niveau de cette contribution propre de l'entreprise et sur ce qu'il convient de considérer comme constituant une contribution propre.

IV. OBSERVATIONS REÇUES PENDANT LA PROCÉDURE

Observations initiales des autorités chypriotes

(23) Les autorités chypriotes ont répondu à l'ouverture de la procédure en cherchant à apporter des éclaircissements sur certaines questions posées par la Commission.

Le prêt à long terme de 55 Mio CYP (96 Mio EUR) et les mesures de réduction des coûts

(24) Sur la question du rétablissement de la viabilité à long terme de Cyprus Airways, le plan de restructuration prévoyait que les coûts de cette opération (financés par un prêt à long terme de 55 Mio CYP et par le produit de la vente d'Eurocypria) seraient dépensés comme suit:

Période	Somme (Mio CYP)	Description
2006	30	Remboursement de l'aide au sauvetage
2006	10,6	Indemnités de licenciement
2006	2	Autres coûts de licenciement
2006-2008	5	Fonds de roulement pour Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Dépenses en capital prévues
2006-2010	10	Déficits de trésorerie
Total	71,1	

(25) À propos de l'exploitation future de l'entreprise, les autorités chypriotes et la compagnie aérienne ont reconnu que le modèle stratégique et opérationnel qu'utilisait Cyprus Airways par le passé n'était pas viable dans le contexte concurrentiel actuel de l'entreprise. À la base, le décalage provient du fait que Cyprus Airways fonctionne à un niveau de coûts qui correspond à celui d'un véritable «network carrier», c'est-à-dire une compagnie aérienne appliquant une logique de réseau, alors que la réalité du marché libéralisé de Chypre, qui est dominé par les loisirs, permet uniquement un niveau de revenus équivalent à celui des compagnies aériennes charter et/ou à bas prix *(low cost)*, les vrais concurrents de Cyprus Airways.

(26) Dans le contexte commercial actuel et vu la libéralisation complète du marché du transport aérien à Chypre, les possibilités pour Cyprus Airways de poursuivre sa croissance et d'accroître ses revenus sont limitées. Même la croissance de 4 % prévue sur le marché de l'aviation ne permettrait pas à la compagnie de se sortir de la situation difficile dans laquelle elle se trouve actuellement sans action supplémentaire. C'est pourquoi l'entreprise a entamé une restructuration difficile dans laquelle une réduction draconienne des coûts est inévitable.

(27) Dans son plan de restructuration, l'entreprise avait estimé qu'une réduction de 13 % des coûts totaux était nécessaire. Celle-ci devait être réalisée en réduisant les effectifs d'environ 20 %, tout en diminuant simultanément les salaires du personnel restant dans l'entreprise, de 15 % en moyenne.

(28) À cette réduction des coûts, l'entreprise doit ajouter d'autres éléments du plan de restructuration en cours, qui, à ce stade précoce, plaident en faveur de la viabilité à long terme de l'entreprise. L'objectif est de lui permettre de se repositionner avec succès de manière à assurer sa survie et à créer un retour sur investissement acceptable à moyen terme, sans aide ni subvention supplémentaire. Un deuxième volet de réduction des coûts est prévu en 2007, axé sur la sous-traitance et les meilleures pratiques du secteur.

Évolution des pertes et des profits de Cyprus Airways (prévisions) (*)

En milliers de CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Recettes totales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total des coûts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Résultat d'exploitation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profits (pertes) avant impôts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Le futur redressement de la compagnie aérienne repose sur la consolidation des recettes résultant de ces réductions des coûts et sur sa croissance stable. À cet égard, le plan de restructuration prévoit l'évolution du trafic de passagers pour la période 2004-2010 comme suit:

Évolution du trafic de passagers de Cyprus Airways (prévisions) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totalité du trafic chypriote (millions)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trafic CY (millions)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Parts de marché de CY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vente d'Eurocypria

(30) Concernant la vente d'Eurocypria, le gouvernement a expliqué qu'après l'évaluation effectuée précédemment par PricewaterhouseCoopers (PwC) pour le compte de Cyprus Airways en vue de fixer un prix de marché pour Eurocypria, une deuxième estimation pour le compte du gouvernement avait été commandée à HSBC pour déterminer un prix de vente selon une méthode reconnue et acceptée. La vente d'Eurocypria à l'État pourrait ainsi se dérouler dans des conditions de pleine concurrence.

(31) PwC a procédé à une estimation de l'entreprise en utilisant la méthode du flux monétaire actualisé et en comparant les multiples d'évaluation concernés à l'approche du marché. Il a également tenu compte des transactions qui concernaient la vente et l'achat d'entreprises comparables du secteur.

(32) PwC indique que les recettes de l'entreprise proviennent de la vente de places d'avion à des tour-opérateurs. Le total de passagers transportés en 2005 s'élève à 662 561 et ce chiffre devrait monter jusqu'à 829 092 en 2006. Il convient de noter que les recettes qui étaient prévues pour 2006 ont déjà été atteintes. Les principales composantes des coûts d'exploitation pour 2005 étaient le kérosène (30 %), la location d'avions (22 %), le coût des services de route et d'aéroport (15 %), les coûts d'équipage (11,5 %) et les coûts de maintenance/ingénierie (9,5 %).

(*) Secret commercial.

Principaux indicateurs de résultats

	2004 (1)	2005 (2) (G)	2006 (3) (E)	2007 (E)	2008 (E)	2009 (E)
Total des vols effectués	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passagers transportés	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Recettes totales (en milliers de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bénéfices brut (en milliers de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bénéfices d'exploitation (pertes) (en milliers de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bénéfices (pertes) avant impôts (en milliers de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) États financiers contrôlés.
(2) G = comptes de gestion, non encore contrôlés.
(3) E = estimation.
(*) Secret commercial.

(33) Pour l'exercice 2005, Eurocypria avait prévu des bénéfices de l'ordre de 440 000 CYP, un montant inférieur à celui des aux années précédentes et inférieur aux prévisions, en raison de la forte augmentation du prix des carburants en 2005, qui n'a pas pu être répercutée sur les passagers à cause de la nature des accords avec les tour-opérateurs.

(34) La méthode du flux monétaire actualisé donne une indication de la valeur de l'entreprise en fonction de la valeur des flux monétaires disponibles qu'elle devrait générer à l'avenir. Cette méthode vise à déterminer la valeur actuelle des flux monétaires futurs qui se présenteront aux investisseurs. Les flux monétaires ainsi dégagés doivent être actualisés au taux de rendement nécessaire pour atteindre une estimation de la valeur présente de l'entreprise.

(35) La direction d'Eurocypria a élaboré des projections financières sur quatre ans (2006-2009) afin de déterminer une «valeur terminale» de l'entreprise, qui représente le montant qu'un investisseur paierait aujourd'hui pour avoir droit aux flux monétaires de l'entreprise pour les années suivant la projection de quatre ans. La direction est parvenue à une valeur terminale de 14,54 Mio CYP, qui a ensuite été actualisée en fonction d'un «coût moyen pondéré du capital» de 9,35 % pour atteindre la «valeur actuelle nette» de l'entreprise, de 14,21 Mio CYP.

(36) Cette valeur actuelle nette a ensuite été soumise à une série d'analyses de sensibilité pour tenir compte de paramètres variables éventuels, tels que les différences de taux de change USD/CYP (de nombreux coûts de l'entreprise sont en dollars, tandis que ses recettes sont dans d'autres devises), des modifications des prévisions de croissance et les variations des prix des carburants. Ces analyses soulignent la grande sensibilité d'Eurocypria (partagée par la plupart des compagnies aériennes de la Communauté) aux fluctuations des taux de change et du prix des carburants.

(37) Sur la base de l'analyse décrite ci-dessus, PwC est parvenu à une fourchette indicative de valeurs pour Eurocypria qui oscille entre 12,5 et 16 Mio CYP.

(38) PwC a également effectué une analyse de marché comparative de la valeur entre Eurocypria et d'autres entreprises engagées dans le même type d'activité. Cette méthode de comparaison est jugée valable, puisque les conditions et les perspectives d'entreprises similaires dépendent de facteurs communs, tels que la demande globale pour leurs produits et leurs services, la structure des coûts et le contexte d'exploitation.

(39) En raison de l'absence de compagnies aériennes charter cotées en bourse, PwC a utilisé un mélange de compagnies aériennes à bas prix et de compagnies mixtes qui pratiquent des vols charter et des vols réguliers. Un calcul effectué sur la base des recettes actuelles et prévues avant impôts, intérêts, amortissements et provisions (EBITDA) a débouché sur une valeur indicative des capitaux de l'entreprise oscillant entre 12,5 et 13,5 Mio CYP. PwC note que ce résultat converge vers celui de la méthode du flux monétaire actualisé.

(40) PwC a également procédé à une troisième et dernière estimation d'Eurocypria sur la base des transactions récentes, qui lui a permis d'évaluer le caractère raisonnable des deux méthodes mentionnées précédemment. La théorie qui sous-tend cette approche est que le prix atteint dans des conditions de pleine concurrence entre un acheteur et un vendeur consentants est un bon indicateur de la valeur de l'entreprise. PwC a utilisé les chiffres disponibles dans son réseau et est parvenu, grâce à cette méthode, à une valeur indicative d'environ 10,5 à 13 Mio CYP pour Eurocypria. PwC souligne que ce résultat converge vers celui de la méthode du flux monétaire actualisé.

(41) Par conséquent, sur la base des analyses mentionnées ci-dessus, PwC conclut que la valeur indicative d'Eurocypria oscille entre 12,5 et 15,5 Mio CYP.

(42) PwC ajoute que son estimation d'Eurocypria repose sur des projections financières dans lesquelles Eurocypria conserverait une forme d'affiliation avec Cyprus Airways. Selon PwC, cette affiliation créerait des obstacles à l'expansion, notamment des restrictions sur la croissance, dues au fait qu'Eurocypria est une filiale de Cyprus Airways; avec ce statut de filiale, les possibilités de l'entreprise d'atteindre des prix compétitifs par rapport aux services de sous-traitance seraient limitées. Si Eurocypria restait membre du groupe, elle ne pourrait probablement pas non plus concurrencer Cyprus Airways sur les mêmes lignes.

(43) Par conséquent, PwC conclut que le prix d'Eurocypria en tant qu'entité distincte libérée de ces contraintes serait probablement plus élevé.

(44) Une deuxième estimation a été effectuée par HSBC qui a adopté une approche similaire à celle de PwC. Sa conclusion initiale était que la valeur totale des fonds d'Eurocypria s'élevait à 13 Mio CYP. HSBC a ensuite réalisé une évaluation comparative de la valeur en étudiant les entreprises cotées en bourse comparables à Eurocypria et est ainsi parvenu à une estimation de 11,8 Mio CYP.

(45) HSBC mentionne la sensibilité particulière de l'entreprise aux variations du prix des carburants et parvient à une valeur moyenne pondérée qui oscille entre 12,3 et 13,8 Mio CYP.

Augmentation de capital

(46) L'augmentation de capital sera conçue de manière à compenser le passif net négatif engendré par l'accumulation des pertes passées, qui ont érodé les fonds de Cyprus Airways. Cette opération s'effectuera via l'émission de droits de souscription offerts proportionnellement aux actionnaires, dont 70 % seront offerts à l'État et 30 % aux actionnaires privés. Le gouvernement chypriote estime que cette augmentation de capital constituera un investissement similaire à celui effectué par un investisseur opérant dans une économie de marché.

Mesures compensatoires

(47) Sur la question des mesures compensatoires, les autorités chypriotes ont répété qu'en pratique, la compagnie aérienne avait commencé à restructurer ses activités à partir de 2004. À la fin 2004, elle a réduit sa flotte, en se séparant de deux avions, et elle a abandonné plusieurs lignes, tout en réduisant sa fréquence sur les lignes restantes. Pour une compagnie disposant de 12 appareils en 2004, cette réduction était, selon elle, très importante, et une réduction supplémentaire de sa taille à ce stade aurait eu un impact négatif sur sa viabilité à long terme.

(48) Les autorités chypriotes affirment également que la décision de vendre Hellas Jet et de ne pas renouveler les baux pour la location de trois avions représente une réduction de capacité considérable pour le groupe et devrait être considérée comme une mesure compensatoire. De la même manière, la vente d'Eurocypria occasionnera la perte de 6 aéronefs pour la flotte du groupe puisque, ensuite, les deux entreprises seront juridiquement et financièrement indépendantes.

(49) Les autorités chypriotes estiment que, dans le cadre de cette restructuration, aucune mesure compensatoire supplémentaire ne peut désormais être mise en place sans risquer de compromettre l'objet de la restructuration. Elles soulignent que Cyprus Airways est un acteur minime sur le marché aérien communautaire et qu'il est peu probable que ses actions influencent la situation concurrentielle du secteur.

(50) Le marché chypriote, qui est essentiellement un marché de destination, est libéralisé depuis un certain temps. Actuellement, environ 99 compagnies aériennes fournissent des services réguliers et charter en provenance et à destination de Chypre. Un examen approfondi montre que 80 % du trafic est intracommunautaire/EEE et n'est par conséquent soumis à aucune restriction. Les services charter en provenance de pays tiers, qui sont totalement libéralisés, constituent 8 à 9 % supplémentaires. Les 10 à 11 % restants représentent le trafic en provenance du Moyen-Orient et de la région du Golfe, où le contexte aéro-politique est soumis à des accords bilatéraux entre Chypre et les pays de ces régions. Par conséquent, les autorités chypriotes estiment que le marché de l'aviation de Chypre offre peu de possibilités de poursuite de la libéralisation sur la base d'actions menées au niveau national.

Contribution propre

(51) Les autorités chypriotes souhaitent clarifier une série d'éléments au sujet de la contribution propre. En ce qui concerne la flotte propre de Cyprus Airways, l'entreprise n'a pas réussi à mettre ses avions en gage en vue d'emprunter à des banques commerciales, en raison de l'ancienneté relative de ses appareils (les 7 avions A320 dont Cyprus Airways est propriétaire ont été livrés à la compagnie entre 1989 et 1993). Des efforts ont été déployés à ce sujet, mais les réponses de plusieurs banques commerciales ont été négatives. Par ailleurs, le gouvernement a expliqué que la vente d'une partie de la flotte n'était pas envisagée comme une possibilité réelle, puisqu'elle empêcherait l'entreprise de poursuivre ses activités. La seule solution réaliste serait par conséquent de vendre Eurocypria. Le gouvernement estime que la vente de cette filiale constituerait une contribution propre.

(52) L'entreprise Hellas Jet, quant à elle, a suspendu ses activités en tant que compagnie aérienne régulière en mai 2005 et est devenue un courtier aérien et une compagnie de charters après avoir passé un accord avec l'entreprise grecque Trans World Aviation. 51 % de ses fonds propres ont déjà été vendus et le gouvernement était en cours de négociation pour vendre le reste.

(53) Les autorités chypriotes estiment également que l'augmentation de capital prévue pour la mi-2007 constitue une contribution propre à la restructuration. Selon elles, il

convient d'ajouter la vente d'un aéronef en 2005 (5 Mio CYP), celle d'un moteur d'avion A320 de rechange (1,7 Mio CYP) et celle de pièces de rechanges (0,7 Mio CYP), qui ont apporté une contribution supplémentaire de 7,4 Mio CYP.

(54) Enfin, en ce qui concerne le niveau de contribution propre à la restructuration, les autorités chypriotes ont attiré l'attention de la Commission sur le point 56 des lignes directrices S & R qui prévoient ce qui suit:

> *«Toutefois, pour ces régions assistées, et sauf indication contraire dans les règles sectorielles relatives aux aides d'État, les conditions d'autorisation de l'aide pourront être moins strictes en ce qui concerne la mise en œuvre de contreparties et l'importance de la contribution du bénéficiaire.»*

(55) Elles soulignent ensuite que, pour la période 2000-2006, l'ensemble du territoire de Chypre était considéré comme une seule région au sens de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE, que Cyprus Airways est particulièrement précieuse pour l'économie touristique de Chypre et qu'une réduction supplémentaire de la capacité de la compagnie aérienne via d'autres mesures compensatoires ou via une proportion extrêmement élevée de contributions propres aura nécessairement de lourdes conséquences sur le secteur du tourisme et sur le développement régional en général.

Avis de tiers

(56) À la suite de la publication au Journal officiel de la lettre adressée aux autorités chypriotes, l'avis d'une partie intéressée a été reçu dans les délais prévus.

(57) La Commission constate qu'aucun concurrent n'a émis d'avis dans le contexte de l'ouverture de la procédure.

Pasypi

(58) Le syndicat panchypriote des pilotes de ligne (Pasypi) a donné son avis sur le plan de restructuration de Cyprus Airways et sur la gestion correcte et efficace de l'entreprise. Il estime que l'approbation du plan de restructuration actuel dans le cadre du «mode de gestion actuel» pourrait s'avérer «totalement désastreuse» pour l'entreprise.

(59) Selon le Pasypi, Cyprus Airways n'a pas présenté à ses salariés un plan d'entreprise correct et viable depuis que la Commission a autorisé une aide au sauvetage pour l'entreprise. Aucune restructuration de la direction ou du fonctionnement de l'entreprise n'a eu lieu, en raison d'intérêts et d'ingérences politiques.

(60) Le syndicat affirme que la compagnie aérienne est en sureffectifs et que les plans mis en place par la direction n'ont pas réduit le personnel à un niveau cohérent par rapport aux normes et aux références internationales. Il explique cet échec par des pressions et des considérations politiques.

(61) Le Pasypi souligne que les actionnaires privés de l'entreprise ne contribuent pas à sa survie et que les seuls actionnaires qui contribuent à la réduction des coûts sont les salariés.

(62) Le syndicat des pilotes critique également la direction de l'entreprise dans sa gestion des deux filiales Eurocypria et Hellas Jet. En ce qui concerne Eurocypria, il craint que la vente de cette entreprise n'engendre des effets négatifs et des restrictions pour l'avenir et l'expansion de Cyprus Airways. Pour Hellas Jet, le syndicat désapprouve le fait que la direction n'ait jamais informé son personnel des pertes encourues par cette entreprise et de l'état de ses activités.

(63) En conclusion, le syndicat estime que la compagnie aérienne a besoin d'un nouveau plan d'entreprise et qu'elle doit être privatisée.

Réponse des autorités chypriotes à l'avis du tiers

(64) Pour commencer, les autorités chypriotes ont répondu que le syndicat des pilotes n'avait fourni aucune preuve à l'appui de ses déclarations et que celles-ci ne reposaient pas sur un raisonnement ou un contexte commercial solide.

(65) Le gouvernement a vivement réfuté l'allégation d'ingérence politique dans l'entreprise et a indiqué que bien que la majorité du conseil d'administration soit nommée par le gouvernement, ces membres ont les mêmes responsabilités que n'importe que membre du conseil d'administration d'une entreprise publique. Les décisions prises par le conseil d'administration ne sont motivées que par les meilleurs intérêts de l'entreprise.

(66) À propos du plan de restructuration, le gouvernement a signalé qu'il était en cours de réalisation et que les changements au sein de l'entreprise étaient déjà visibles. Les économies annuelles sont conformes à celles prévues dans le plan, soit 19,5 Mio CYP. L'essentiel du plan vise à réduire les coûts afin de donner à la compagnie aérienne la capacité de restructurer ses activités d'une manière plus compétitive. Étant donné que le coût de la main-d'œuvre constituait un facteur important, le personnel a inévitablement été touché, sous la forme soit de licenciements, soit de baisses de salaire.

(67) Le gouvernement a rejeté les allégations du Pasypi concernant l'état de sureffectifs et indique que le nombre de salariés licenciés qui quitteront l'entreprise à la fin 2006 s'élève à environ 414, au lieu des 385 personnes prévues dans le plan d'action.

(68) Le gouvernement a expliqué que l'augmentation de capital aura lieu à la mi-2007, lorsque les résultats de la mise en œuvre du plan de restructuration seront tangibles. Il importe que la proportion des actionnaires privés et publics dans l'entreprise soit maintenue.

(69) Le gouvernement a précisé que la vente d'Eurocypria avait été décidée afin de permettre à Cyprus Airways de respecter les prescriptions des lignes directrices communautaires S & R en ce qui concerne les contributions propres. Il a indiqué que la vente d'Eurocypria à un prix évalué d'une manière indépendante, qui s'élève à 13,425 Mio CYP, devait avoir lieu début août 2006.

(70) À propos d'Hellas Jet, le gouvernement a répondu qu'à la suite d'un accord tripartite entre Cyprus Airways, Hellas Jet et Trans World Aviation SA (actif en Grèce sous le nom d'Air Miles), Cyprus Airways avait convenu de vendre d'Hellas Jet à Trans World pour 2 Mio EUR (1,16 Mio CYP). Il a expliqué que l'intention de Cyprus Airways était d'atténuer autant que possible les pertes d'exploitation d'Hellas Jet et de se séparer de l'entreprise dès que les garanties précédemment fournies par Cyprus Airways concernant la flotte d'Hellas Jet auraient expiré. Il a indiqué que cette somme devait être considérée comme une contribution propre.

(71) Le gouvernement a rejeté la demande du syndicat des pilotes visant à élaborer un nouveau plan de restructuration et affirme que le plan d'entreprise actuel ne nécessite aucune révision. Il n'exclut pas la possibilité de privatiser l'entreprise si une offre attrayante lui est proposée.

(72) À la demande de la Commission, les autorités chypriotes ont fourni un complément d'informations sur l'augmentation de capital prévue à la mi-2007 dans une lettre datée du 19 décembre 2006. Elles ont expliqué que selon les dispositions du droit des sociétés chypriote, une entreprise publique n'est pas autorisée à émettre des actions à un prix inférieur à leur valeur nominale. Étant donné que les actions de Cyprus Airways à l'époque se négociaient à la Bourse de Chypre pour une valeur avoisinant les 0,15 à 0,16 CYP, alors que leur valeur nominale était de 0,50 CYP et puisqu'il avait été estimé qu'une émission d'actions à une valeur égale ou supérieure à la valeur au pair fonctionnerait avec succès, il serait nécessaire de réduire la valeur nominale du capital actions.

(73) La procédure de réduction de la valeur nominale du capital actions a déjà eu lieu. L'entreprise réduira cette valeur en annulant les pertes cumulées (comme l'autorisent ses statuts). Lors de sa réunion du 12 décembre 2006, le conseil d'administration de Cyprus Airways a engagé la procédure d'augmentation de capital en organisant la souscription des actions. Afin d'assurer la réussite de l'opération, la banque commerciale d'investissement Cisco (une filiale de la Banque de Chypre, qui est privée) a signalé qu'elle était prête à garantir l'émission proposée. En guise de garantie de l'augmentation de capital de Cyprus Airways, Cisco recevra un montant conforme au prix du marché pour ce type de transaction. Une copie de la lettre d'intention de la banque a été envoyée aux services de la Commission.

(74) L'étape suivante a été l'approbation, à la mi-janvier 2007, d'une résolution spéciale en vue de la réduction du capital d'actions, à une majorité de 75 % des actionnaires, fixée lors d'une assemblée générale extraordinaire. Cette résolution devra ensuite être ratifiée par la cour de grande instance de Chypre et enregistrée dans le registre des entreprises. L'ensemble de la procédure devrait durer 6 à 7 mois (donnant ainsi une période de trois mois à la cour).

V. ÉVALUATION DE L'AIDE

Existence d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE

(75) Conformément à l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(76) Est considéré comme aide d'État tout avantage direct ou indirect qui est financé au moyen de ressources d'État et accordé par l'État lui-même ou par un organisme intermédiaire agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'État.

(77) Dans le cadre de l'ouverture de la procédure, la Commission a identifié trois éléments du plan de restructuration qui pourraient constituer des aides d'État et qu'elle devra donc examiner afin de déterminer si c'est le cas.

Garantie de prêt

(78) Les coûts de restructuration de Cyprus Airways seront partiellement et temporairement couverts par un prêt de 55 Mio CYP (96 Mio EUR) accordé par une banque commerciale aux conditions du marché. Comme l'indique la décision d'ouvrir la procédure d'enquête, les autorités chypriotes ont l'intention d'accorder une garantie d'État à Cyprus Airways pour ce prêt.

(79) La *communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties* ([4]) fixe les critères selon lesquels une garantie ne constitue pas une aide d'État (voir paragraphe 4, point 2). Les deux conditions cumulatives essentielles sont les suivantes:

a) la garantie peut en principe être obtenue sur les marchés financiers aux conditions de marché;

b) la prime de marché pour la garantie est payée.

(80) Dans le cas présent, aucun de ces deux critères n'est satisfait: Cyprus Airways ne paie pas de prime à l'État pour la garantie dont elle bénéficie et, étant donné sa situation économique alarmante et le fait qu'elle a déjà reçu une aide au sauvetage, l'entreprise n'aurait certainement pas pu obtenir une telle garantie par elle-même.

(81) En outre, la garantie repose sur des ressources de l'État, puisqu'elle est directement accordée par celui-ci. Elle vise une entreprise (Cyprus Airways) qui est en concurrence avec d'autres compagnies aériennes communautaires,

([4]) JO C 71 du 11.3.2003, p. 14.

notamment depuis l'entrée en vigueur de la troisième étape de la libéralisation des transports aériens («troisième paquet») le 1er janvier 1993. Elle affectera le commerce entre États, puisqu'elle concerne une entreprise qui participe aux activités de transport entre les États membres, et couvre le Marché commun, puisqu'elle peut entraîner ou menacer d'entraîner des distorsions sur le marché intérieur.

(82) Par conséquent, la garantie de l'État doit être considérée comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cette conclusion est d'ailleurs acceptée par les autorités chypriotes, qui, en ce qui concerne la garantie, ont veillé à respecter les conditions fixées dans les lignes directrices S & R.

(83) Alors que le plan initial prévoyait que les autorités chypriotes garantissent la totalité du prêt de 55 Mio CYP, au cours de la procédure, afin de limiter l'aide au minimum et de garantir une contribution suffisante de l'entreprise pour couvrir ses propres coûts de restructuration, les autorités ont décidé de réduire la part du prêt de restructuration couverte par la garantie à un maximum de 45 Mio CYP. En outre, les autorités chypriotes ont précisé que la part garantie et la part non garantie du prêt seront indépendantes et, en particulier, qu'il n'existera pas de rapport de subordination de la seconde à la première. Autrement dit, au moins 10 Mio CYP sur les 55 Mio CYP du prêt commercial seront obtenus par la compagnie aérienne sans aucune garantie ou autre intervention de l'État.

Vente d'Eurocypria

(84) Les autorités chypriotes ont indiqué que la vente d'Eurocypria avait eu lieu en août 2006 et que l'entreprise avait été vendue à l'État pour la somme de 13,425 Mio CYP. La Commission doit donc examiner comment ce prix a été fixé, vérifier sa validité et déterminer si une quelconque aide d'État a fait partie de la transaction. Les paragraphes 59 et suivants de la décision d'ouverture de la procédure d'enquête rappelle que cela pourrait être le cas, en particulier si le prix payé est trop élevé par rapport au prix de l'entreprise sur le marché.

(85) À cet égard, la Commission constate que ce montant a été fixé à l'aide de deux évaluations d'experts effectuées pour le compte du vendeur et de l'acheteur. Après une analyse détaillée de ces estimations, la Commission peut conclure que ce prix correspond à un prix de marché équitable; elle note également que le prix de vente final est, dans tous les cas, inférieur aux 15 Mio CYP prévus dans le plan de restructuration et lors de l'ouverture de la procédure d'enquête. La Commission conclut donc que la vente d'Eurocypria ne constitue pas une aide d'État pour Cyprus Airways, puisque l'entreprise n'a pas été vendue à un prix supérieur à sa vraie valeur.

(86) La Commission note également l'intention des autorités chypriotes d'exploiter Eurocypria comme une entreprise totalement indépendante du groupe Cyprus Airways; elle estime cependant qu'Eurocypria risque de ne pas être exploitée de manière réellement indépendante de son ancienne maison mère, puisqu'elle demeure la propriété du gouvernement. Par conséquent, la Commission imposera à Chypre des conditions afin de garantir que les deux entreprises demeureront distinctes pendant une période suffisante et que les transactions commerciales entre elles se déroulent dans des conditions de pleine concurrence.

Augmentation de capital

(87) Un autre volet du plan de restructuration, qui devait intervenir à la mi-2007, 18 mois après le lancement du plan, consistait en une augmentation du capital de Cyprus Airways de 14 Mio CYP. Les autorités chypriotes avait prévu que cette augmentation soit effectuée proportionnellement à l'actionnariat actuel et que le rapport entre l'actionnariat public et privé soit conservé. Autrement dit, l'État injectera 9,8 Mio CYP (17 Mio EUR, ou 70 %) tandis que la contribution des actionnaires privés à cette opération représentera environ 4,2 Mio CYP (7,3 Mio EUR, ou 30 %).

(88) La Commission doit donc déterminer si, dans cette situation, la part de l'augmentation de capital proposée constitue une aide d'État. Son avis doit reposer sur le «principe de l'investisseur privé dans une économie de marché», une approche confirmée par la jurisprudence de la Cour ([5]). D'après cette jurisprudence, pour déterminer si une injection de capital public constitue une aide d'État, il convient de tenir compte des possibilités réelles dont dispose l'entreprise bénéficiaire pour obtenir les ressources financières équivalentes en ayant recours aux marchés de capitaux normaux. Il n'y a pas d'aide d'État lorsque de nouveaux capitaux publics contribuent dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur privé opérant dans les conditions normales de l'économie de marché.

(89) Le comportement de l'investisseur public doit donc être comparé à celui supposé d'un investisseur privé, tel qu'une exploitation privée ou un groupe d'entreprises privé qui poursuit une politique structurelle, générale ou sectorielle, dans une perspective de rentabilité à long terme ([6]). Par conséquent, la Commission estime que les injections de capital provenant de fonds publics ne constituent pas une aide d'État lorsque des actionnaires privés participent à l'opération, premièrement, au moins proportionnellement au nombre de leurs actions, deuxièmement, dans des conditions identiques à celles de l'investisseur public et, enfin, si la proportion d'actions à laquelle contribuent les investisseurs privés a une importance économique réelle. La Commission estime que la parité de participation des

([5]) Voir l'arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, 2002, Rec. I-4397, et les conclusions de l'avocat général Geelhoed du 27 septembre 2001, dans les affaires jointes C-328/99 et C-399/00, *Italie/Commission* et *SIM 2 Multimedia SpA/Commission*.

([6]) Arrêt du 21 mars 1991, *Italie/Commission «Alfa Romeo»* (C-305/89), 1991, Rec. I-1603, point 20.

investisseurs publics et privés est garantie lorsqu'une banque commerciale ou un investisseur ont convenu, à l'avance et aux conditions du marché, la participation d'investisseurs privés à l'augmentation de capital, aux mêmes conditions que celles offertes à l'investisseur public. Cette approche, basée sur la concomitance des contributions, a obtenu le soutien régulier du Tribunal de première instance et de la CJCE ([7]).

(90) Dans le cas présent, Cisco, une banque commerciale d'investissement, a accepté aux conditions du marché de garantir les investisseurs privés à hauteur de 30 % du plan de recapitalisation proposé. Les autorités chypriotes ont également précisé que tous les actionnaires achèteront des actions à une même valeur, établie par Cyprus Airways et Cisco, et aux mêmes conditions de marché que les investisseurs privés.

(91) À ce sujet, la Commission a reçu une copie de la lettre d'intention du 14 décembre 2006 envoyée par Cisco à Cyprus Airways et dans laquelle la banque accepte de conclure un contrat pour garantir ou faire garantir la réussite de l'opération de recapitalisation. En outre, avant de s'engager par rapport à l'investissement vis-à-vis des investisseurs privés, Cisco a mené une étude détaillée du plan et de l'opération de restructuration. De même, avant de conclure le contrat final, comme il est d'usage sur le marché, la banque (ou quelqu'un d'autre en son nom) effectuera un contrôle préalable, comme tout investisseur doit le faire avant de lancer une opération. Ainsi, la banque s'entoure de toutes les garanties et sûretés lui permettant d'adapter son offre aux risques qu'elle prend. Il convient de noter que cette banque n'est pas contrôlée, directement ni indirectement, par l'État membre concerné. Le contrat final de garantie avec Cisco sera conclu à une date proche du début de la période de l'offre et comprendra les dispositions et les engagements standard en vigueur dans ce type de contrat, conformément aux meilleures pratiques nationales et internationales.

(92) Les conditions auxquelles le contrat final de garantie est soumis peuvent être regroupées en deux blocs; le premier concerne les éléments relativement standard qui n'ont pas d'influence directe sur l'évaluation de la Commission, mais uniquement sur sa mise en œuvre réelle, notamment:

a) l'absence d'événements extraordinaires qui pourraient porter préjudice au bon déroulement de l'opération,

b) la transmission à la banque d'informations complètes sur la situation économique et financière et sur la gestion de Cyprus Airways,

c) la participation de la banque au choix des procédures pour l'opération.

(93) Le second bloc de conditions fixé dans la lettre d'intention de la banque est susceptible d'influencer l'évaluation de l'opération par la Commission; il doit être analysé en détail et concerne principalement:

a) la différence entre le prix d'émission de l'action et le cours boursier,

b) les frais/commissions facturés par la banque pour l'opération,

c) l'accord de la banque et de l'État (principal actionnaire de Cyprus Airways) pour participer à l'augmentation de capital.

(94) En ce qui concerne le *prix de souscription des nouvelles actions*, Cisco et Cyprus Airways ont convenu qu'elles fixeront conjointement le prix ou la fourchette de prix de l'émission de nouvelles actions, en fonction des pratiques du marché et du climat boursier lors du lancement de l'opération. Chypre a confirmé à la Commission qu'un prix unique sera facturé à tous les souscripteurs participants et qu'aucune réduction spécifique ne sera accordée au garant.

(95) Deuxièmement, pour la *rémunération des banques au moyen de commissions*, ces dernières sont basées sur la valeur de la proportion de l'opération (30 %) souscrite par le marché. Les autorités chypriotes ont indiqué que le montant à payer à Cisco correspond aux principes du marché sur les principales bourses européennes, afin de garantir la réussite d'opérations comparables de placement d'action. La Commission peut donc conclure que la transaction entre Cyprus Airways et Cisco correspond aux conditions du marché pour ce type d'opération et qu'elle ne constitue pas une réduction sur le prix payé par la banque pour les actions qu'elle pourrait être appelée à souscrire. Par conséquent, les frais versés à la banque n'ont pas pour effet de lui permettre de participer à l'opération dans des conditions plus favorables que l'État ou que les autres actionnaires.

(96) Troisièmement, la Commission souligne que *l'exigence mutuelle de l'État et de la banque que l'autre partie participe à l'augmentation de capital* est un élément décisif essentiel pour garantir la réussite de l'augmentation de capital.

(97) La Commission note l'engagement pris par les autorités chypriotes de lui transmettre les contrats finaux avec la banque, qui contiennent ces obligations de souscription inconditionnelle et formelle, immédiatement après leur conclusion et avant la souscription de la nouvelle augmentation de capital par les pouvoirs publics. Le deuxième engagement donné par les autorités chypriotes est de soumettre un rapport contenant le niveau de souscription réel de l'augmentation de capital, une fois que l'opération aura eu lieu. À cet égard, la Commission estime qu'il va sans dire qu'aucun accord parallèle ou implicite selon lequel l'État exonère la banque de son obligation si l'offre de recapitalisation n'est pas suffisamment souscrite

([7]) Arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, *Alitalia/Commission*, 2000, Rec. II-3871, point 81.

ne peut exister. Elle veillera de très près au respect de ces engagements afin de garantir que les termes de la présente décision soient respectés.

(98) Cette opération permet au marché privé de souscrire une large proportion (30 %) des actions nouvellement émises, aux mêmes conditions que les actionnaires publics, étant donné que les prix des actions seront identiques et que les droits attachés à chacune d'elles seront les mêmes pour tous les actionnaires.

(99) En somme, au vu de la présente analyse, de la pratique courante de la Commission et du droit jurisprudentiel de la Cour en ce qui concerne la qualification de la participation de l'État aux augmentations de capitaux avec des investisseurs privés, l'augmentation de capital prévue pour la mi-2007, examinée en fonction de son mérite propre et indépendamment des autres mesures de restructuration, constitue une participation parallèle d'actionnaires publics et privés. Par conséquent, la participation de l'État ne constitue pas une aide d'État si les conditions fixées ci-dessus, relatives au fait que l'augmentation de capital sera garantie par une banque commerciale d'investissement de manière à garantir une concomitance efficace entre la souscription publique et privée et proportionnellement à l'actionnariat public et privé, sont respectées.

(100) Néanmoins, la Commission constate que la jurisprudence de la Cour de justice européenne et du Tribunal de première instance indique que *«le seul fait qu'une entreprise étatique a déjà effectué des apports en capital qualifiés "d'aides" à sa filiale n'exclut pas, a priori, la possibilité qu'un apport en capital ultérieur puisse être qualifié d'investissement satisfaisant au critère de l'investisseur privé en économie de marché. Toutefois, lorsqu'il s'agit de trois apports en capital effectués par le même investisseur dans une période de deux ans, dont les deux premiers n'étaient d'aucun rendement, il appartient à la Commission de vérifier si le troisième peut raisonnablement être dissocié des deux premiers et considéré, aux fins du critère de l'investisseur privé, comme un investissement autonome.*

Le Tribunal estime que parmi les éléments pertinents pour apprécier si, en l'espèce, le troisième apport pouvait raisonnablement être dissocié des deux premiers et considéré, au regard du critère de l'investisseur privé, comme un investissement autonome figurent, notamment, la chronologie des apports en cause, leur finalité et la situation de l'entreprise filiale à l'époque où les décisions d'effectuer chacun des apports concernés ont été prises.» ([8])

(101) Dans le cas présent, la Commission observe que si l'État et les actionnaires privés souscrivent à l'augmentation de capital au même prix et que toutes les nouvelles actions auront les mêmes droits, dans les faits, l'État agit en même temps comme garant d'un prêt important au bénéficiaire, qui dépassera de loin le moment de l'augmentation de capital, et qu'il achète une filiale de l'entreprise en restructuration. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'évaluer avec précision si, étant donné le cumul de l'augmentation de capital et de ces deux mesures, la participation de l'État et des actionnaires privés à cette opération se déroule effectivement dans des conditions similaires puisque, dans tous les cas, la Commission estime que, comme le montre l'analyse ci-dessous, même si la participation de l'État à l'augmentation de capital devait constituer une aide d'État, cette aide serait jugée incompatible avec le marché commun.

([8]) Affaire T-11/95, *BP Chemicals Ltd/Commission* [1998], Rec. II-3235, points 170 et 171.

Base juridique de l'évaluation

(102) Après avoir conclu que le prêt à long terme de 55 Mio CYP garanti par l'État pour financer une partie de la restructuration de Cyprus Airways constitue une aide d'État et que la participation de l'État à l'augmentation de capital pourrait comprendre des éléments d'aide d'État, la Commission doit étudier sa compatibilité avec le marché commun.

(103) Par conséquent, il convient d'examiner la compatibilité de l'aide à la lumière de l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité CE, qui prévoit des exemptions à la règle générale d'incompatibilité fixée à l'article 87, paragraphe 1.

(104) Les exemptions à l'article 87, paragraphe 2, du traité CE ne s'appliquent pas au cas présent, car la mesure d'aide n'est pas à caractère social, puisqu'elle n'est pas octroyée à des consommateurs individuels; elle n'est pas destinée à remédier aux dommages causés par des calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires et n'est pas octroyée à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne affectées par la division de l'Allemagne, dans la mesure où elle est nécessaire pour compenser les désavantages économiques causés par cette division.

(105) Les exemptions de l'article 87, paragraphe 3, points a), b) et d) ne s'appliquent pas au cas présent, car l'aide n'est pas destinée à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, elle ne promeut pas la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou ne remédie pas à une perturbation grave de l'économie d'un État membre et ne promeut pas non plus la culture et la conservation du patrimoine.

(106) Par conséquent, seule l'exemption prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), est applicable. Elle prévoit que l'aide d'État soit autorisée si elle destinée à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, quand elle n'altère pas les conditions des échanges et de la concurrence dans la Communauté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(107) À cet égard, les lignes directrices S & R de 2004 et les lignes directrices de 1994 mentionnées précédemment constituent le cadre communautaire applicable aux décisions sur la compatibilité.

Compatibilité des mesures prévues avec le marché commun

(108) La Commission doit donc évaluer si le plan de restructuration respecte les dispositions des lignes directrices applicables. Leur principe de base (point 31 des lignes directrices S & R) est de *«n'autoriser une aide à la restructuration que dans les cas où l'on peut démontrer que son octroi n'est pas contraire à l'intérêt de la Communauté. Cela ne*

sera possible que moyennant des critères stricts et l'assurance que les éventuelles distorsions de concurrence seront compensées par les avantages découlant du maintien en vie de l'entreprise (par exemple, s'il est établi que l'effet net des licenciements, résultant de la faillite de l'entreprise, combiné aux effets sur ses fournisseurs, exacerberait les problèmes d'emploi ou, exceptionnellement, que la disparition de l'entreprise aboutirait à une situation de monopole ou d'oligopole étroit) et que, en principe, il existe des contreparties suffisantes en faveur des concurrents.»

(109) Les lignes directrices fixent donc une série de conditions auxquelles une aide à la restructuration peut être octroyée.

Éligibilité de l'entreprise

(110) Tout d'abord, la Commission doit déterminer si Cyprus Airways est éligible à une restructuration conformément aux lignes directrices S & R. Le point 9 de ces lignes directrices indique qu'il n'existe pas de définition communautaire de ce qui constitue une entreprise en difficulté et ajoute que «*la Commission considère qu'une entreprise est en difficulté lorsqu'elle est incapable, avec ses ressources propres ou avec les fonds que sont prêts à lui apporter ses propriétaires/actionnaires ou ses créanciers, d'enrayer des pertes qui la conduisent, en l'absence d'une intervention extérieure des pouvoirs publics, vers une mort économique quasi certaine à court ou moyen terme*».

(111) Par la suite, les lignes directrices (point 10) précisent que «*une entreprise est, en principe et quelle que soit sa taille, considérée comme étant en difficulté aux fins des présentes lignes directrices dans les circonstances suivantes: (a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, lorsque plus de la moitié de son capital social a disparu, plus du quart de ce capital ayant été perdu au cours des douze derniers mois*».

(112) Le point 11 indique également que «*même si aucune des conditions énoncées au point 10 n'est remplie, une entreprise peut néanmoins être considérée comme étant en difficulté, en particulier si l'on est en présence des indices habituels d'une entreprise en situation de difficulté, tels que le niveau croissant des pertes, la diminution du chiffre d'affaires, le gonflement des stocks, la surcapacité, la diminution de la marge brute d'autofinancement, l'endettement croissant, la progression des charges financières ainsi que l'affaiblissement ou la disparition de la valeur de l'actif net*».

(113) La Commission a noté lors de l'ouverture de la procédure que Cyprus Airways est une société à responsabilité limitée qui a déjà perdu une part importante de son capital autorisé. Au 31 décembre 2003, l'entreprise disposait d'un capital autorisé de 55,5 Mio CYP (95 Mio EUR) mais, au 31 décembre 2004, elle avait perdu 26,2 Mio CYP (44,8 Mio EUR), soit près de 50 % de son capital actions.

(114) La Commission a constaté que les pertes du groupe (causées essentiellement par Cyprus Airways) sont passées de 20,9 Mio CYP en 2003 à 39,4 Mio CYP à la fin 2004. Les fonds propres de Cyprus Airways sont donc passés de 55,6 Mio CYP (95 Mio EUR) en 2003 à 14,4 Mio CYP (25 Mio EUR) en 2004. Il est donc peu probable, étant donné son état alarmant, que l'entreprise parvienne à trouver une source quelconque de financement commercial.

(115) Dans sa décision du 3 mai 2005 sur «Cyprus Airways (aide au sauvetage)», la Commission a donc conclu que Cyprus Airways était bel et bien une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices S & R. C'était également sa conclusion lorsqu'elle a ouvert la procédure. Cyprus Airways est donc éligible à la restructuration au sens des lignes directrices S & R.

Rétablissement de la viabilité à long terme

(116) La deuxième condition à respecter (conformément au point 35 des lignes directrices S & R) est que «*le plan de restructuration, dont la durée doit être la plus courte possible, doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise, sur la base d'hypothèses réalistes concernant ses conditions d'exploitation futures*».

(117) Ces mêmes lignes directrices (point 37) prévoient également que «*le plan de restructuration doit prévoir une mutation de l'entreprise telle que celle-ci puisse couvrir, une fois la restructuration achevée, tous ses coûts, y compris les coûts d'amortissement et les charges financières. La rentabilité escomptée des capitaux propres de l'entreprise restructurée devra être suffisante pour lui permettre d'affronter la concurrence en ne comptant plus que sur ses seules forces.*»

(118) À ce stade de la restructuration, l'entreprise a réduit ses coûts de 19,5 Mio CYP et s'est séparée de davantage de salariés que ne le prévoyait le plan de restructuration: celui-ci envisageait une réduction de 385 salariés (sur 1800) et 414 personnes ont finalement profité de la possibilité de quitter l'entreprise. Ce dégraissage considérable des coûts, associé aux baisses de salaires négociées pour le personnel restant, à l'augmentation de la productivité et à l'amélioration des méthodes de travail permettront d'effectuer des économies substantielles et donneront à l'entreprise la flexibilité et l'adaptabilité nécessaires pour atteindre ses objectifs.

(119) La Commission estime que Cyprus Airways devrait être capable de réussir sa restructuration dans les délais prescrits. En effet, bien que seulement 18 mois se soient écoulés depuis l'octroi de l'aide au sauvetage (mai 2005), les résultats de l'entreprise sont déjà légèrement meilleurs que prévu. Afin de poursuivre l'amélioration, il conviendrait d'être attentif à l'avis des salariés sur la façon de gérer la restructuration nécessaire. Dans les cas de ce type, la gestion de la restructuration est très importante et l'avis du tiers reçu montre que c'est particulièrement le cas en l'espèce.

(120) En ce qui concerne le prêt à long terme de 55 Mio CYP (96 Mio EUR) partiellement garanti par l'État, les autorités chypriotes ont montré que cette somme sera utilisée (avec le produit de la vente d'Eurocypria) pour rembourser l'aide au sauvetage octroyée pour restructurer la compagnie

aérienne dans les prochaines années. L'augmentation de capital de 14 Mio CYP prévue pour la mi-2007 sera utilisée pour réduire le montant dû du prêt. Le plan de restructuration est étroitement lié à un plan de réduction des coûts afin de maximiser les revenus. Avec le temps, il vise à augmenter les recettes de l'entreprise, qui permettront de rembourser le montant du prêt à la banque.

(121) La Commission doit également déterminer si les hypothèses sur lesquelles la restructuration a été fondée sont raisonnables et si les prédictions et prévisions correspondent aux exigences des lignes directrices S & R. Celles-ci prévoient (point 35) que *«ce plan doit être présenté à la Commission avec toutes les précisions nécessaires, et inclure notamment une étude de marché. L'amélioration de la viabilité doit résulter principalement de mesures internes contenues dans le plan de restructuration; elle ne peut être basée sur des facteurs externes, sur lesquels l'entreprise ne peut guère influer, tels que des variations des prix ou de la demande, mais seulement si les hypothèses avancées sur l'évolution du marché sont généralement acceptées.»*

(122) À cet égard, il est possible de vérifier si cette partie du plan de restructuration s'est déroulée comme prévu. Dans le cas présent, en ce qui concerne les flux de trafic et l'évolution du marché, la Commission mentionne deux études indépendantes menées en rapport avec l'estimation d'Eurocypria, parce qu'elle concerne l'évolution du marché aérien chypriote.

(123) Le plan de restructuration prévoit une augmentation de 3,5 % par an en moyenne du trafic aérien de Chypre pour la période 2005-2010, alors que les projections de trafic de Cyprus Airways augmenteront à un taux de 2,4 % par an en moyenne pour cette même période. Dans le rapport rédigé par PwC, l'AITA (Association internationale du transport aérien) prévoit une croissance globale du trafic aérien de Chypre de 4,3 % pour la période 2006-2008, ce qui suggère que les hypothèses prises en considération dans le plan sont raisonnables. Par conséquent, les prévisions concernant les résultats du plan de restructuration de Cyprus Airways semblent plausibles, si l'on tient compte des rationalisations effectuées par l'entreprise.

(124) À la lumière des éléments précités, la Commission estime que Cyprus Airways sera capable de retrouver sa viabilité financière dans un délai raisonnable, comme le prévoit le plan d'entreprise.

Mesures compensatoires

Cyprus Airways

(125) Les lignes directrices S & R prévoient également (point 38) que *«pour faire en sorte que les effets défavorables sur les conditions des échanges soient réduits au minimum, de manière que les effets positifs recherchés l'emportent sur les conséquences défavorables, des mesures compensatoires doivent être prises. À défaut, l'aide sera considérée comme "contraire à l'intérêt commun" et donc incompatible avec le marché commun. La Commission prendra en compte l'objectif de retour à la viabilité à long terme lors de la détermination de l'adéquation des mesures compensatoires.»*

(126) Elles précisent par ailleurs (point 39) que *«parmi les mesures possibles figurent la cession d'actifs, la réduction de la capacité ou de la présence sur le marché et la réduction des barrières à l'entrée sur les marchés concernés. Pour apprécier si les mesures compensatoires sont adéquates, la Commission tiendra compte de la structure du marché et des conditions de concurrence de manière à s'assurer qu'aucune des mesures en question n'entraîne de détérioration de la structure du marché (…).»*

(127) La Commission doit donc examiner la restructuration et déterminer si des mesures suffisantes ont été prises en rapport avec Cyprus Airways et le groupe Cyprus Airways en vue de minimiser l'effet de distorsion de l'aide.

(128) Fin 2004, l'entreprise a lancé un «plan d'action» et a commencé à réduire sa flotte en se séparant de deux avions, dont un a par la suite été affrété avec son équipage à Eurocypria, et elle a abandonné un certain nombre des lignes qu'elle desservait précédemment, comme Varsovie, Budapest et Colombo.

(129) Dans ce cadre, un avion a été retiré de la flotte de la compagnie aérienne fin 2004; au moment de la mise en œuvre du plan de restructuration, Cyprus Airways gérait 10 appareils (2 A319, 6 A320-200 et 2 A330-200) et affrétait un autre A320-200 avec équipage à Eurocypria. Cet accord d'affrètement avec équipage est arrivé à son terme à la fin de l'été 2006. En outre, la Commission note que les perspectives de croissance du trafic aérien oscillent entre 3,5 et 4,3 % par an en moyenne pour la période 2005-2010, alors que les projections de Cyprus Airways prévoient une croissance de 2,4 % par an, ce qui engendrera une baisse de part de marché de 26,6 % à 23,2 % au cours de cette période. La Commission peut concevoir qu'une réduction supplémentaire de la taille de la flotte ou de la part de marché risquerait de compromettre les chances de rétablissement de la compagnie aérienne sans pour autant fournir de créneaux de marché significatifs aux concurrents.

(130) Lors de l'ouverture de la procédure, la Commission a spécifiquement invité les tiers à donner leur avis sur cette question; elle n'a reçu aucun avis à ce sujet.

(131) En outre, la Commission souligne que les lignes directrices S & R (point 55) indiquent que *«la cohésion économique et sociale étant un objectif prioritaire de la Communauté (…), la Commission doit tenir compte des besoins du développement régional lorsqu'elle apprécie une aide à la restructuration dans des régions assistées»*. Elles prévoient également (point 56) que *«les conditions d'autorisation de l'aide pourront être moins strictes en ce qui concerne la mise en œuvre de contreparties et l'importance de la contribution du bénéficiaire»*.

(132) Dans ce contexte, il convient de rappeler que pour la période allant du 1er mai 2004 au 31 décembre 2006 ([9]), l'ensemble du territoire de Chypre était éligible, au titre de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE. Pour la période 2007-2013, deux régions, qui

([9]) Aide d'État CY 14/2003 — Chypre — Carte des aides régionales 2004-2006 [C(2004) 1757/1 du 28.4.2004].

couvrent ensemble 50 % de la population chypriote, devraient être éligibles au bénéfice de l'aide régionale à l'investissement au titre de la dérogation prévue par cet article, avec une intensité de l'aide de 15 %. En outre, Chypre présente un certain nombre de caractéristiques territoriales et, par conséquent permanentes, qui ont un impact sur son évolution socio-économique. Sa situation dans la périphérie sud de l'Union européenne engendre des problèmes directs liés à l'accessibilité au reste de l'UE. Par conséquent, le pays est très dépendant des transports aériens et maritimes, mais surtout des transports aériens. Ce point est important car, dans le cas de Chypre, les liaisons aériennes représentent le seul moyen viable de transport commercial de passagers. Les statistiques d'Eurostat pour 2003, qui calculent la «dépendance aérienne» d'une économie, montrent que Chypre est l'État membre qui dépend le plus du transport aérien ([10]).

Conclusion

(133) À ce sujet et en raison des particularités du marché du transport aérien chypriote, étant donné que Cyprus Airways a déjà réduit sa flotte et que son ancienne filiale Eurocypria va désormais opérer en tant qu'entreprise juridiquement et financièrement distincte en dehors de la propriété et du contrôle de Cyprus Airways, la Commission peut conclure que suffisamment de mesures compensatoires ont été proposées par les autorités chypriotes pour répondre au distorsions du marché occasionnées par la restructuration.

L'aide doit être réduite au minimum

(134) Les lignes directrices S & R (point 43) prévoient que «*le montant et l'intensité de l'aide doivent être limités au strict minimum des coûts de restructuration nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise, de ses actionnaires ou du groupe dont elle fait partie. Cette appréciation tiendra compte de toute aide au sauvetage accordée précédemment.*» La Commission estime que cette condition est remplie.

(135) En effet, d'une part, comme indiqué précédemment, les coûts de restructuration s'élèvent à 71,1 Mio CYP. D'autre part, les revenus utilisés pour financer cette restructuration comprennent le prêt de 55 Mio CYP (partiellement garanti par l'État), un montant de 13,425 Mio CYP provenant du produit de la vente d'Eurocypria, plus environ 8,5 Mio CYP provenant d'autres sources, en particulier de la cession de divers actifs. Les recettes de l'augmentation de capital prévue ne doivent pas être ajoutées à ces mesures, puisqu'elles seront utilisées dans leur totalité pour rembourser une partie du prêt de 55 Mio CYP et qu'elles n'augmenteront pas le montant total des ressources utilisées pour la restructuration, mais en remplaceront uniquement une partie équivalente. Au total, les ressources s'élèvent donc à environ 76,9 Mio CYP. La Commission juge ce montant acceptable et conclut qu'il n'y a pas d'excès de ressources permanentes par rapport aux coûts correspondants, puisque la majeure partie des ressources de restructuration est constituée du prêt qui devra être remboursé par l'entreprise avec ses recettes propres et qui, par conséquent, ne constitue pas un financement permanent, tandis que l'entreprise doit faire face à des coûts de restructuration définitifs.

(136) En outre, la Commission note que l'engagement des autorités chypriotes à réduire la part du prêt de 55 Mio CYP qui sera couverte par la garantie du gouvernement constitue une limite supplémentaire à l'élément d'aide d'État par rapport à ce qui était prévu initialement.

Niveau de contribution propre

(137) Au sujet du niveau de contribution propre, les lignes directrices (point 43) prévoient que «*les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer de manière importante au plan de restructuration sur leurs propres ressources, y compris par la vente d'actifs qui ne sont pas indispensables à la survie de l'entreprise, ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Cette contribution est un signe indiquant que les marchés croient à la faisabilité du retour à la viabilité. Elle doit être réelle, c'est-à-dire effective, à l'exclusion de tous bénéfices potentiels, tels que du cash flow, et doit être la plus élevée possible.*» Les lignes directrices indiquent ensuite quel niveau de contribution propre serait normalement jugé approprié; pour une entreprise de la taille de Cyprus Airways, ce taux serait de 50 %.

(138) La Commission a calculé que les coûts de restructuration s'élèveraient approximativement à 71,1 Mio CYP.

(139) Les montants qui peuvent être considérés comme une contribution propre sont les suivants: au moins 4,2 Mio CYP correspondant à la part de 14 Mio CYP d'augmentation de capital qui sera garantie par les investisseurs privés, au moins 10 Mio CYP sur les 55 Mio CYP de prêt commercial qui seront empruntés par la compagnie aérienne sur les marchés sans garantie ou autre intervention de l'État, et les 8,5 Mio CYP (évoqués au paragraphe 53 ci-dessus) provenant du produit de la vente de divers actifs.

(140) Les autorités chypriotes estiment également que le produit de la vente d'Eurocypria doit être considéré comme une contribution propre. La pratique de la Commission à cet égard ([11]) veut que si une telle vente se déroule selon la valeur réelle des actifs (indépendamment de la nature de l'acheteur), elle ne constitue pas une aide d'État à l'entreprise qui vend ses actifs. Le produit de la vente de ces actifs peut être utilisé pour financer la restructuration et doit être considéré comme constituant une contribution propre. Autrement dit, le produit de la vente d'Eurocypria, qui s'élève à 13,425 Mio CYP, doit également être considéré comme une contribution propre. Cette conclusion est encore renforcée dans le cas présent par l'engagement des autorités chypriotes et par la condition imposée par la Commission qu'Eurocypria soit effectivement gérée comme une entité distincte et une compagnie aérienne réellement concurrente de Cyprus Airways.

([10]) La proportion de passagers aériens pour le nombre d'habitants à Chypre est de 8,5, pour une proportion de 1,3 dans l'UE 25.

([11]) Décision 2005/406/CE de la Commission du 15 octobre 2003 relative à la RTP (JO L 142 du 6.6.2005, p. 1) et décision 2005/418/CE de la Commission du 7 juillet 2004 concernant Alstom (JO L 150 du 10.6.2005, p. 24) (en particulier les points 125 et 215).

(141) La contribution propre totale s'élève donc au moins à 36,2 Mio CYP. Ce montant correspond à 51 % des coûts de restructuration. La Commission peut donc conclure que la demande d'une contribution suffisante aux coûts de restructuration a été satisfaite dans le cas présent.

(142) La Commission souligne par ailleurs que les coûts de restructuration sont majoritairement couverts par le prêt de 55 Mio CYP, qui, même s'il est partiellement garanti par l'État, devra être remboursé par l'entreprise avec ses propres recettes, et non par une dotation de l'État de 55 Mio CYP ([12]). L'effort que l'entreprise devra produire afin de couvrir, au fil du temps, les coûts de sa propre restructuration, a le même effet qu'un financement propre de sa restructuration, la seule différence étant que cet effort peut être étalé sur plusieurs années grâce au prêt commercial garanti par l'État.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide à la restructuration accordée par Chypre à Cyprus Airways Public Ltd sont jugées compatibles avec le marché commun en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, sous réserve du respect des dispositions des articles 2 à 5.

Article 2

Chypre soumettra, d'ici le 31 décembre 2007, un rapport à la Commission sur les progrès et la gestion du plan de restructuration.

Article 3

1. Chypre garantira que Cyprus Airways Public Ltd et Eurocypria sont et continueront d'être gérées comme des entreprises totalement concurrentes. Cyprus Airways Public Ltd et Eurocypria seront gérées comme deux entités juridiques distinctes. Ni Cyprus Airways Public Ltd, ni Eurocypria ne seront autorisées à acquérir un quelconque actionnariat chez l'autre et aucune opération de capital équivalente, telle qu'une fusion, n'aura lieu entre les deux entreprises. Toutes les transactions entre Cyprus Airways Public Ltd et Eurocypria seront réalisées dans des conditions de pleine concurrence.

2. Le paragraphe 1 est d'application jusqu'à ce que:

a) la garantie de prêt accordée par Chypre à Cyprus Airways Public Ltd se termine, ou

b) Chypre ne dispose plus d'une participation et/ou d'un contrôle majoritaire directs ou indirects dans le capital des deux entreprises.

Article 4

Chypre garantit que l'augmentation de capital à hauteur de 14 Mio CYP (24,3 Mio EUR) dans Cyprus Airways Public Ltd prévue pour la mi-2007 respecte les conditions suivantes:

a) l'augmentation de capital n'aura pas lieu tant qu'un engagement inconditionnel formel de garantie de la réussite de l'opération n'aura pas été signé par la banque commerciale de garantie désignée, excepté dans les conditions habituelles qui concernent les cas de force majeure, les actes de guerre, de terrorisme et les autres cas similaires;

b) l'État ne peut souscrire à l'augmentation de capital que dans une proportion maximale de 70 % de celle-ci;

c) l'État souscrit les nouvelles actions émises sur la base des mêmes droits et dans les mêmes conditions, au même prix que les investisseurs privés, sans préjudice du calendrier proposé pour la garantie par la banque de la réussite de l'opération;

d) l'opération ne doit pas être accompagnée d'un accord parallèle ou implicite par lequel l'État exonérerait la banque de son obligation si l'offre de recapitalisation n'était pas suffisamment souscrite ou octroierait à la banque une quelconque réduction spéciale sur le prix d'émission.

Article 5

Chypre fournira à la Commission tous les rapports et documents concernant à la fois la participation de l'État, de la banque et des actionnaires privés de Cyprus Airways Public Ltd, notamment les contrats finaux avec la banque et les rapports justifiant les frais et le prix de l'action final dans le cadre de l'augmentation de capital.

Article 6

Chypre est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2007.

Pour la Commission

Jacques BARROT

Vice-président de la Commission

([12]) À ce sujet, voir la décision 2005/346/CE de la Commission du 14 juillet 2004 concernant MobilCom (JO L 116 du 4.5.2005) (en particulier le point 173).