DECISÃO DA COMISSÃO

de 7 de Março de 2007

Auxílio estatal C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — Plano de reestruturação

[notificada com o número C(2007) 300]

(A versão em língua grega é a única que faz fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2008/137/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o primeiro parágrafo, do n.º 2 do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente a alínea a), do n.º 1 do artigo 62.º,

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das disposições acima citadas [1],

Considerando o seguinte:

I. ASPECTOS PROCESSUAIS

(1) Em 3 de Maio de 2005, a Comissão decidiu autorizar o auxílio de emergência (N69/2005) a favor da empresa Cyprus Airways Public Ltd. (Decisão 2005/1322).

(2) Por carta não datada, registada pela Comissão em 9 de Novembro de 2005 (DG TREN A/28405), em conformidade com o n.º 3 do artigo 88.º e com compromissos assumidos no âmbito do auxílio de emergência notificado acima referido, as autoridades cipriotas notificaram à Comissão o seu plano de reestruturação para a Cyprus Airways Public Ltd. Em 14 de Novembro de 2005, o Secretariado-Geral da Comissão registou a notificação com a referência SG(05)A10041 e o processo deu entrada sob o número N 555/2005.

(3) Em 18 de Novembro de 2005 [D(05)125084], a Comissão solicitou às autoridades cipriotas esclarecimentos adicionais e estas responderam às perguntas da Comissão por ofício de 23 de Janeiro de 2006, registado em 24 de Janeiro de 2006 (com a referência DG TREN A/11819). Em 14 de Dezembro de 2005, os representantes da República de Chipre reuniram-se com a Comissão em Bruxelas. Em 30 de Janeiro de 2006, realizou-se uma outra reunião de alto nível, em Bruxelas, para debater os avanços no processo.

(4) Por decisão de 22 de Março de 2006, comunicada às autoridades cipriotas por carta de 23 de Março de 2006 [SG-Greffe (2006) D/201246], a Comissão deu início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado. O processo foi arquivado com o número C 10/2004.

(5) A Decisão da Comissão de dar início ao processo de investigação formal foi igualmente publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [2]. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem os seus comentários sobre esta questão. Chipre enviou os seus comentários à Comissão por carta de 20 de Abril de 2006.

(6) Dentro do prazo fixado aquando da publicação da abertura do processo, a Comissão recebeu um comentário das partes interessadas, comentário este que foi apresentado às autoridades cipriotas [D(2006) 213376] para observações. As observações de Chipre foram recebidas em 28 de Julho de 2006 (registadas em 1 de Agosto de 2006 com a referência A/28810). As autoridades cipriotas enviaram por fax, em 19 de Dezembro de 2006, outros esclarecimentos (registados em 31 de Dezembro de 2006 com a referência A/40766). Foram recebidos mais esclarecimentos e compromissos por fax em 28 de Fevereiro de 2007.

II. FACTOS

(7) A Cyprus Airways Public Ltd. foi criada em 1947 como sociedade anónima, sendo a sua actividade principal o transporte aéreo de passageiros e mercadorias, bem como outros serviços relacionados. O accionista maioritário da empresa é o Governo cipriota (69,62 %) e o restante grupo de accionistas é composto por cerca de 4 200 pequenos investidores privados.

(8) A Cyprus Airways Public Ltd. (a seguir designada Cyprus Airways) pertence ao grupo Cyprus Airways (a seguir designado o Grupo).

(9) A Cyprus Airways tem, actualmente, voos regulares para a Europa e Médio Oriente, operando uma frota de 11 aeronaves (dois A319 entregues em 2002, propriedade da Cyprus Airways, sete A320–200s entregues entre Maio de 1989 e Março de 1993, propriedade da Cyprus Airways, um avião anteriormente fretado com tripulação à Eurocypria e dois A330-200 entregues em 2002 e 2003 (fretados).

[1] JO C 113 de 13.5.2006, p. 2.

[2] Ver nota de rodapé 1.

(10) Aquando da comunicação do plano de reestruturação, o Grupo era constituído pelas seguintes empresas, todas elas com um único proprietário, a Cyprus Airways Public Ltd:

Eurocypria Airlines

(11) Esta empresa (a seguir designada Eurocypria) opera voos *charter* em mais de cinquenta aeroportos europeus. A frota da Eurocypria é composta por cinco aparelhos, quatro Boeing 737-800 fretados, adquiridos entre Fevereiro e Abril de 2003, cada um com capacidade para transportar 189 passageiros, e ainda um A320, fretado com tripulação, da Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) A Hellas Jet SA (a seguir designada HellasJet) foi criada em Atenas em 1 de Julho de 2002, tendo iniciado a actividade em 24 de Junho de 2004. A Hellas Jet foi concebida como uma nova companhia aérea sediada em Atenas. Chegou a operar 3 Airbus A320 fretados a partir do Aeroporto Internacional de Atenas, mas os planos de actividades não foram cumpridos e as operações programadas foram interrompidas a partir de Maio de 2005. Este negócio revelou-se financeiramente danoso para o Grupo, custando-lhe um total de 29,5 milhões de libras cipriotas (51,4 milhões de euros) a partir de Junho de 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Esta filial (a seguir designada Zenon) presta serviços aos agentes de viagem cipriotas. Mais concretamente, a Zenon fornece e distribui informação electrónica que permite aos agentes reservar lugares nos aviões e emitir bilhetes, bem como efectuar reservas de hotel e de aluguer de automóveis.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Esta empresa iniciou a sua actividade em 1996, quando assumiu a gestão das lojas francas nos aeroportos de Larnaca e Paphos. Na altura em que foi notificado o plano de reestruturação, previa-se que o novo concessionário aeroportuário tomasse conta das lojas francas dos aeroportos de Larnaca e Paphos, que deixariam de pertencer ao Grupo, o que veio a acontecer em Junho de 2006.

III. **INÍCIO DO PROCESSO**

(15) A decisão da Comissão de iniciar o processo previsto no n.º 2 do artigo 88.º assentou em vários elementos resultantes da análise do plano de reestruturação. A Comissão expressou dúvidas sobre a compatibilidade do plano com o quadro comunitário aplicável, ou seja, as Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade de 2004 ([3]) (a seguir designadas orientações R & R).

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

Empréstimo a longo prazo de 55 milhões de libras cipriotas (96 milhões de euros) e medidas de redução de custos

(16) O elemento central do plano de reestruturação é um empréstimo comercial com garantia do Governo cipriota por um período de dez anos, que será utilizado numa primeira fase para amortizar o empréstimo a curto prazo de 30 milhões de libras cipriotas (51 milhões de euros), contraído após a aprovação do auxílio de emergência, em Maio de 2005. O montante restante será utilizado para a reestruturação da companhia aérea.

(17) Os esforços dos primeiros 24 meses do plano de reestruturação centrar-se-iam na redução de custos e no reforço de certas receitas. O Governo e a administração da empresa calcularam uma redução necessária de custos de 13 %, que seria alcançada através de um corte no número de pessoal em cerca de 20 %, acompanhado de uma redução média dos níveis salariais de 15 %. Deste modo, dos 1 840 trabalhadores em 1 de Setembro de 2005, seriam despedidos 385 no âmbito do plano de reestruturação. Previa-se que tais despedimentos resultassem em poupanças anuais na ordem dos 7 milhões de libras cipriotas (12 milhões de euros), juntamente com uma poupança adicional de 4,6 milhões de libras cipriotas (8 milhões de euros) em custos correntes com o pessoal.

(18) A Comissão exprimiu reservas relativamente à capacidade do plano para restabelecer a viabilidade a longo prazo da empresa no prazo mais curto possível e sem necessidade de auxílios adicionais no futuro. Referiu ainda não dispor de informação suficiente para emitir uma opinião sobre se o montante do elemento de auxílio do plano de reestruturação foi mantido no mínimo. A Comissão questionou ainda a necessidade de amortizar o empréstimo a longo prazo em 10 anos. A Comissão declarou não dispor de informação suficiente para afirmar se as projecções financeiras eram razoáveis ou se as premissas em que se basearam eram válidas. A Comissão mostrou-se especialmente interessada em conhecer o parecer dos concorrentes da Cyprus Airway acerca do plano.

Venda da Eurocypria

(19) O plano de reestruturação previa a venda ao Governo da Eurocypria, a filial *charter* da Cyprus Airways, por um valor a determinar por um perito independente, inicialmente calculado em 15 milhões de libras cipriotas (26 milhões de euros). A Eurocypria seria, deste modo, separada do grupo Cyprus Airways e gerida como uma entidade totalmente distinta. As receitas da venda (pagas à Cyprus Airways pelo Governo) serviriam para financiar a reestruturação da empresa. A Comisssão manifestou reservas relativamente a esta operação de venda e à forma como o preço de venda seria calculado. Caso o valor pago pela Eurocypria não fosse o preço de mercado, então tratar-se-ia de auxílio estatal.

Aumento de capital

(20) Outra etapa do plano de reestruturação, prevista para 18 meses depois do início do dito plano, consiste no aumento de capital de 14 milhões de libras cipriotas (24 milhões de euros). Todos os accionistas (Estado e accionistas privados) intervirão na percentagem da sua participação na empresa. O Estado contribuirá com 9,8 milhões de libras cipriotas (17 milhões de euros) e a parte dos accionistas privados no dito aumento de capital ascenderá a cerca de 4,2 milhões de libras cipriotas (7,3 milhões de euros). No início do processo, a Comissão sublinhou que não se poderia excluir que a participação do Estado no aumento de capital pudesse constituir um auxílio estatal.

Contrapartidas

(21) A Comissão expressou reservas sobre se as contrapartidas propostas no plano de reestruturação seriam suficientes para compensar a distorção do mercado resultante do auxílio. O plano consistia em reduções da frota e rede de rotas da Cyprus Airways relativamente pequenas. Estava programada a venda da companhia *charter,* a Eurocypria, bem como o encerramento de outra filial, a HellasJet, juntamente com a disponibilização dos três aparelhos pertencentes a esta. A Comissão expressou reservas em relação à venda da Eurocypria ao principal accionista da Cyprus Airway e convidou os principais concorrentes da Cyprus Airway a apresentarem os seus comentários a este respeito.

Contribuição própria

(22) Habitualmente, com uma empresa da dimensão da Cyprus Airways, o nível de contribuição própria para os custos de reestruturação deve ser da ordem dos 50 %. A Comissão expressou dúvidas relativamente ao montante de contribuição própria e ao que podia ser considerado contribuição própria.

IV. COMENTÁRIOS RECEBIDOS DURANTE O PROCESSO

Primeiros comentários das autoridades cipriotas

(23) As autoridades cipriotas responderam ao início do processo, procurando esclarecer certas questões levantadas pela Comissão.

Empréstimo a longo prazo de 55 milhões de libras cipriotas (96 milhões de euros) e medidas de redução dos custos

(24) Relativamente às questões relacionadas com a recuperação da viabilidade a longo prazo da Cyprus Airways, o plano de reestruturação fixava os custos de reestruturação (financiados pelo empréstimo a longo prazo de 55 milhões de libras cipriotas e pelo produto da venda da Eurocypria) da seguinte forma:

Período	Montante (milhões de libras cipriotas)	Descrição
2006	30	Amortização do auxílio de emergência
2006	10,6	Indemnizações por despedimento
2006	2	Outros custos associados aos despedimentos
2006-2008	5	Capital de exploração da Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Despesas de capital previstas
2006-2010	10	Défices de tesouraria
Total	71,1	

(25) Relativamente à operação futura da empresa, tanto as autoridades cipriotas como a companhia aérea reconheceram que o modelo estratégico e operacional que serviu a Cyprus Airways no passado não é sustentável no ambiente competitivo em que a empresa opera actualmente. Este desajustamento resulta do facto da Cyprus Airways operar com níveis de custo de uma transportadora com uma lógica de rede, enquanto na realidade do mercado cipriota, liberalizado e dominado pelo lazer, existe margem apenas para níveis de receitas equivalentes aos das companhias *charter* e/ou de custo reduzido, que são, na realidade, os verdadeiros concorrentes da Cyprus Airways.

(26) No actual contexto empresarial e atendendo à total liberalização do mercado cipriota de transportes aéreos, as alternativas de crescimento e aumento das receitas da Cyprus Airways são limitadas. Nem mesmo o crescimento de mais de 4 % que se prevê para o mercado da aviação permitiria à Cyprus Airways sair da situação difícil em que se encontra sem uma acção adicional. Por conseguinte, a empresa foi submetida a uma reestruturação profunda, com uma inevitável redução drástica de custos.

(27) No plano de reestruturação, a empresa calculou a necessidade de reduzir os custos em 13 %, o que seria possível através da redução de custos com pessoal em cerca de 20 % e da redução média dos níveis salariais em 15 %.

(28) Para além da redução de custos, a empresa vê-se obrigada a executar outras acções do plano de reestruturação já em curso e que, nesta fase inicial, concorrem para a viabilidade a longo prazo da empresa. Actualmente, pretende-se que a empresa atinja uma situação que viabilize o seu reposicionamento adequado, de modo a permitir a sobrevivência da companhia aérea e a criação, no médio prazo, de uma rentabilidade do investimento (ROI) aceitável, sem necessidade de recurso a subsídios ou auxílios adicionais. Está ainda programada para 2007 uma segunda leva de cortes das despesas, orientada para a subcontratação e as melhores práticas do sector.

Evolução dos lucros e prejuízos da Cyprus Airways (previsão) (*)

(Mil libras cipriotas)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Receitas totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Custos totais	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado de explor.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lucros (prej.) antes imp.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) A viragem futura da companhia aérea dependerá da consolidação dos lucros resultantes da redução de custos e do crescimento constante da companhia. A este nível, o plano de reestruturação prevê a seguinte evolução do tráfego de passageiros para o período de 2004 a 2010:

Evolução do tráfego de passageiros da Cyprus Airways (previsão) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tráfego geral Chipre (milhões)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tráfego CY (milhões)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Quotas de mercado CY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Venda da Eurocypria

(30) Relativamente à venda da Eurocypria, o Governo esclareceu que, para além da avaliação efectuada pela PricewaterhouseCoopers a pedido da Cyprus Airways para determinar o preço de mercado da Eurocypria, encomendara à HSBC uma segunda análise com o propósito de calcular o preço de venda com base numa metodologia devidamente estabelecida e aceite. Por conseguinte, a Eurocypria seria vendida ao Estado por um preço estabelecido de acordo com as condições do mercado.

(31) A PwC avaliou a empresa com base no método dos fluxos de tesouraria actualizados (*Discounted Cash Flow* — DCF) e comparou os múltiplos de avaliação implicados com a abordagem de mercado, tendo igualmente considerado transacções que envolviam a compra e venda de empresas comparáveis do sector.

(32) A PwC concluiu que as receitas da empresa provêm da venda de lugares de avião a operadores turísticos, que o número total de passageiros transportados em 2005 foi de 662 561, prevendo-se um crescimento deste número para 829 092 durante 2006, não devendo esquecer-se que a receita prevista para 2006 já foi objecto de contrato. Os principais componentes dos custos de exploração em 2005 foram o combustível das aeronaves (30 %), a locação de aviões (22 %), os custos aeroportuários e de curso (15 %), os custos com a tripulação (11,5 %) e os custos de manutenção/engenharia (9,5 %).

(*) Sigilo comercial.

Principais indicadores de desempenho

	2004 (1)	2005 (2) (M)	2006 (3) (E)	2007 (E)	2008 (E)	2009 (E)
Total de voos operados	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passageiros transportados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Receitas totais (mil libras cipriotas)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lucros brutos (mil libras cipriotas)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lucros (prejuízos) de exploração (mil libras cipriotas)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lucros (prejuízos) antes de impostos (mil libras cipriotas)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Demonstrações financeiras auditadas.
(2) M = contas de gestão, por auditar.
(3) E = Estimado.
(*) Sigilo comercial.

(33) Para o exercício de 2005, a Eurocypria calculou lucros na ordem das 440 000 libras cipriotas, o que reflecte uma quebra do desempenho face aos anos anteriores e às previsões, a qual se deve à subida acentuada do preço dos combustíveis em 2005, que não podia ser transferida para os passageiros devido à natureza dos acordos com os operadores turísticos.

(34) O método DCF permite obter uma indicação do valor de uma empresa com base nos fluxos de tesouraria disponíveis, que se prevê que a empresa possa gerar no futuro. Permite averiguar o valor actual dos fluxos de tesouraria futuros para os investidores, devendo os fluxos de tesouraria resultantes ser actualizados à taxa de rentabilidade pretendida, de forma a estimar o valor actual da empresa.

(35) A direcção da Eurocypria preparou as projecções financeiras para quatro anos (2006-2009) a fim de determinar o «valor terminal» da empresa, o qual representaria o valor que um investidor estaria disposto a pagar hoje pelos direitos aos fluxos de tesouraria da empresa nos anos subsequentes aos quatro anos projectados. Foi calculado um valor terminal de 14,54 milhões de libras cipriotas, ao qual foi descontado um «custo médio ponderado do capital» de 9,35 % para se chegar a um «valor actual líquido» da empresa de 14,21 milhões de libras cipriotas.

(36) O referido valor actual líquido foi então submetido a várias análises de sensibilidade de forma a considerar possíveis parâmetros variáveis, tais como flutuações das taxas de câmbio USD/CYP (muitos dos custos da empresa são em dólares americanos e as receitas são noutras moedas), prognósticos de crescimento divergentes e variações nos preços dos combustíveis. Estas análises de sensibilidade realçaram o elevado nível de sensibilidade da Eurocypria (tal como da maioria das companhias aéreas comunitárias) às flutuações das taxas de câmbio e dos preços dos combustíveis.

(37) De acordo com a análise descrita, a PwC calculou uma variação indicativa do valor da Eurocypria entre 12,5 milhões e 16 milhões de libras cipriotas.

(38) A PwC efectuou igualmente uma análise do valor de mercado, comparando a Eurocypria com outras companhias com linhas ou tipos de negócio semelhantes. Este é considerado um método de comparação adicional válido, pois as condições e perspectivas de empresas semelhantes dependem de factores comuns, tais como a procura generalizada dos seus produtos e serviços, bem como a estrutura de custos e os contextos de exploração.

(39) Devido à falta de companhias aéreas *charter* cotadas na bolsa, a PwC baseou o seu estudo num sortido de transportadoras de baixo custo e transportadoras aéreas mistas (linhas regulares e *charter*). Um cálculo baseado nas receitas correntes e previstas ilíquidas de juros, nos impostos e na depreciação e amortização (EBITDA) conduziu a um valor indicativo do capital da empresa entre 12,5 e 13,5 milhões de libras cipriotas. A PwC sublinha que este resultado está em consonância com o resultado obtido pelo método DCF.

(40) A PwC efectuou ainda uma terceira e última avaliação da Eurocypria com base em transacções recentes, o que, na sua opinião, funciona como uma espécie de teste de fiabilidade das duas metodologias anteriormente referidas. A teoria que subjaz a esta abordagem é a de que o preço negociado em condições de plena concorrência entre o potencial comprador e o potencial vendedor é um bom indicador do valor. A PwC serviu-se de dados disponíveis na sua rede global e obteve, através deste método, um valor indicativo entre aproximadamente 10,5 e 13 milhões de libras cipriotas pela venda da Eurocypria. A PwC sublinha que este resultado converge igualmente com o resultado obtido pela metodologia DCF.

(41) Deste modo e com base no estudo acima referido, a PwC concluiu que o valor indicativo da Eurocypria oscila entre 12,5 e 15,5 milhões de libras cipriotas.

(42) A PwC refere ainda que a sua avaliação da Eurocypria assenta nas projecções financeiras para a empresa, segundo as quais a Eurocypria manteria algum tipo de ligação à Cyprus Airways. Na opinião da PwC, semelhante ligação colocaria alguns entraves à expansão, nomeadamente restrições ao crescimento pelo facto de a Eurocypria ser uma filial da Cyprus Airways e possibilidades limitadas na obtenção de preços mais competitivos relativamente ao fornecimento externo de serviços devido ao estatuto da Eurocypria de filial da Cyprus Airways. Por outro lado, caso a Eurocypria se mantivesse dentro do Grupo, também dificilmente conseguiria competir com a Cyprus Airways nas mesmas rotas.

(43) Neste contexto, a PwC conclui que o preço da Eurocypria como entidade independente e livre de tais constrangimentos seria provavelmente mais elevado.

(44) A HSBC levou a cabo uma segunda avaliação, com base numa abordagem semelhante à utilizada pela PwC. Inicialmente concluiu que o valor total do capital próprio da Eurocypria era de 13 milhões de libras cipriotas. A HSBC realizou uma análise comparativa do valor com base em empresas cotadas comparáveis à Eurocypria. Como resultado desta comparação, a Eurocypria foi avaliada em 11,8 milhões de libras cipriotas.

(45) A HSBC refere a sensibilidade da empresa, em especial relativamente às variações dos preços dos combustíveis e calcula o valor médio ponderado da empresa entre 12,3 e 13,8 milhões de libras cipriotas.

Aumento de capital

(46) Relativamente ao aumento de capital, este poderia resolver a questão do valor líquido negativo resultante das perdas acumuladas do passado, que têm minado o capital próprio da Cyprus Airway. O aumento de capital seria efectuado através da emissão de direitos postos à disposição dos accionistas numa base percentual, sendo 70 % oferecidos ao Estado e 30 % aos accionistas privados. Na opinião do Governo de Chipre, o aumento de capital constituiria um investimento semelhante ao efectuado por um investidor numa economia de mercado.

Contrapartidas

(47) Relativamente às contrapartidas, as autoridades cipriotas reiteraram a sua opinião de que, na realidade, a companhia aérea tem estado a reestruturar as suas operações desde 2004. Efectivamente, em finais de 2004, a companhia aérea reduziu a sua frota em dois aparelhos e renunciou a várias rotas, diminuindo ao mesmo tempo a frequência noutras rotas. No contexto de uma companhia aérea constituída por 12 aparelhos, em 2004, esta redução foi, do seu ponto de vista, muito significativa e cortes ainda maiores neste fase produziriam um efeito negativo na viabilidade a longo prazo da companhia.

(48) As autoridades cipriotas afirmam igualmente que a decisão de vender a HellasJet e a de não renovar os contratos de locação da HellasJet para três aeronaves fretadas constitui uma redução significativa da capacidade do Grupo que deve ser considerada uma medida de compensação. Do mesmo modo, a venda da Eurocypria resultaria na redução da frota do Grupo em mais 6 aviões, ficando as duas empresas legal e financeiramente independentes a seguir à venda.

(49) Na óptica das autoridades cipriotas, não existe mais margem no âmbito desta reestruturação para outras contrapartidas, sem colocar em perigo o objecto da reestruturação. As autoridades cipriotas sublinham que a Cyprus Airways é um actor muito pequeno no mercado comunitário da aviação e dificilmente as suas acções influenciariam a concorrência a este nível.

(50) O mercado cipriota, que é essencialmente um mercado de destino, encontra-se liberalizado há já alguns anos, existindo actualmente cerca de 99 companhias aéreas, tanto *charter* como de voos regulares, a voarem de e para Chipre. Numa análise mais aprofundada, verifica-se que 80 % do tráfego é intracomunitário/EEE, pelo que não está sujeito a restrições de qualquer natureza. Outros 8-9 % são compostos por serviços de *charter* de países terceiros totalmente liberalizados. Os restantes 10-11 % são compostos por tráfego proveniente do Médio Oriente e das regiões do Golfo, em que o contexto aero-político é regido por acordos bilaterais entre Chipre e estes países. Neste contexto, as autoridades cipriotas sentem que existe pouca margem para uma maior liberalização do mercado da aviação cipriota com base em acções executadas a nível nacional.

Contribuição própria

(51) Relativamente à questão da contribuição própria, as autoridades cipriotas pretenderam esclarecer um certo número de questões. Em relação à frota da Cyprus Airways, a empresa não pôde utilizar os seus aviões como garantia pelo empréstimo do banco comercial devido à idade relativamente avançada dos aparelhos (os 7 aviões A320 da Cyprus Airways foram entregues à empresa entre 1989 e 1993). Foram feitas várias tentativas a este nível, mas as respostas dos bancos comerciais foram sempre negativas. O Governo também esclareceu que a venda de parte da frota não era uma verdadeira alternativa, pois tornaria a empresa incapaz de prosseguir as suas operações. Por conseguinte, entendeu que a única alternativa real seria a venda da Eurocypria, devendo a venda desta filial ser considerada uma contribuição própria.

(52) Quanto à HellasJet, a empresa cessou as operações como companhia aérea de voos regulares em Maio de 2005 e transformou a sua actividade em corretor de aeronaves e operador de voos *charter*, ao estabelecer um acordo com a empresa grega Trans World Aviation. 51 % do capital da empresa já havia sido vendido e o Governo estava a negociar a venda do resto da empresa.

(53) As autoridades cipriotas consideram ainda que o aumento do capital da empresa, previsto para meados de 2007, constitui uma contribuição própria para a reestruturação. Na sua opinião, deve-se ainda acrescentar a venda de um

aparelho em 2005 (5 milhões de libras cipriotas), a venda de um motor suplente de um A320 (1,7 milhões de libras cipriotas) e a venda de peças sobresselentes (0,7 milhões de libras cipriotas), que totalizam uma contribuição adicional de 7,4 milhões de libras cipriotas.

(54) Concluindo, relativamente ao nível da contribuição própria para a reestruturação, as autoridades cipriotas chamam a atenção da Comissão para o ponto 56 das orientações R & R, que especifica o seguinte:

> *«Todavia, no que se refere a estas regiões assistidas, e salvo disposição em contrário das regras sectoriais em matéria de auxílios estatais, as condições da autorização do auxílio poderão ser menos exigentes no que diz respeito à obtenção de contrapartidas e ao nível da contribuição do beneficiário.»*

(55) Referem ainda que, para efeitos do período compreendido entre 2000-2006, todo o território cipriota constitui uma região abrangida pela alínea a) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE e que a Cyprus Airways é especialmente importante para a economia do país que vive do turismo. Uma maior redução da capacidade da companhia aérea, seja através de outras contrapartidas ou de uma percentagem muito elevada de contribuição própria, teria certamente repercussões devastadoras sobre o sector do turismo e o desenvolvimento regional em geral.

Comentários de terceiros

(56) Após a publicação da carta dirigida às autoridades cipriotas no Jornal Oficial, apenas uma das partes interessadas enviou os seus comentários dentro do prazo permitido.

(57) A Comissão assinala que nenhum concorrente enviou quaisquer comentários no âmbito do início do processo.

Pasypi

(58) As observações foram enviadas pelo Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), que pretendeu comunicar o seu parecer relativamente ao plano de reestruturação da Cyprus Airways e à gestão adequada e eficiente da empresa. Esta entidade é da opinião de que, caso o actual plano de reestruturação seja aprovado no quadro da «filosofia de gestão dominante», tal pode ser «muito desastroso» para a empresa.

(59) Na opinião do PASYPI, a Cyprus Airways não apresentou aos seus empregados um plano de actividades adequado e viável, visto que a Comissão já tinha autorizado o auxílio de emergência para a empresa. Assim, não se verificou qualquer reestruturação, quer da administração quer do funcionamento da empresa, o que se deveu a interesses e interferências de ordem política.

(60) O sindicato afirma que a companhia aérea tem um excesso de pessoal e que os planos adoptados pela administração não lograram reduzir o número de trabalhadores para níveis consistentes com as normas internacionais e análises comparativas. A pressão política e outras considerações foram apontadas como motivos para o fracasso desta medida.

(61) O PASYPI refere que os accionistas privados da empresa não contribuem para a sua sobrevivência e que os únicos que contribuem para a redução de despesas são os empregados.

(62) O sindicato dos pilotos tece igualmente críticas à administração da empresa relativamente ao tratamento aplicado às duas filiais Eurocypria e HellasJet. Em relação à Eurocypria, questiona se a venda desta empresa não produzirá efeitos adversos e entraves ao futuro e expansão da Cyprus Airways. Quanto à HellasJet, o sindicato discorda do facto de a administração nunca ter informado o pessoal sobre as perdas incorridas pela HellasJet e sobre se a empresa ainda está em funcionamento.

(63) Concluindo, o sindicato dos pilotos afirma que há necessidade de criar um novo plano de actividades para a companhia aérea e que esta deve ser privatizada.

Resposta das autoridades cipriotas aos comentários de terceiros

(64) A resposta das autoridades cipriotas aos comentários recebidos do sindicato dos pilotos começa por assegurar que as afirmações feitas não eram fundamentadas nem baseadas em argumentos ou fundamentos comerciais sólidos.

(65) O Governo refuta firmemente a alegação de interferência política na empresa e afirma que, embora a maioria dos membros da administração seja nomeada pelo Governo, estes assumem as mesmas responsabilidades que os membros de uma administração de qualquer outra empresa cotada em bolsa. As decisões são tomadas pela administração no melhor interesse da empresa.

(66) Em relação ao plano de reestruturação, o Governo assegurou que já estava a ser executado e que as mudanças na empresa já eram visíveis. As poupanças anuais estavam em linha com o valor previsto pelo plano e que se situava nos 19,5 milhões de libras cipriotas. Na sua essência, o plano visa reduzir custos com o propósito de dotar a companhia aérea da capacidade para reestruturar o seu funcionamento de forma mais competitiva. Como os custos laborais constituíam um factor significativo, os empregados foram inevitavelmente afectados quer por despedimentos quer pela redução dos seus rendimentos.

(67) Quanto à questão do excesso de pessoal, o Governo rejeita as alegações feitas pelo PASYPI e afirma que o número de empregados que se prevê que sejam despedidos até finais de 2006 é de aproximadamente 414, em vez dos 385 previstos no plano de reestruturação.

(68) Em relação ao aumento de capital, o Governo esclarece que este terá lugar em meados de 2007, quando forem visíveis resultados palpáveis da execução do plano de reestruturação. Pretende-se que o rácio de accionistas privados/ /públicos da empresa seja mantido.

(69) O Governo esclareceu que a venda da Eurocypria foi efectuada com vista a ajudar a Cyprus Airways a cumprir os requisitos de contribuição própria especificados nas orientações R & R comunitárias. Acrescentou ainda que se previa que a venda da Eurocypria, por um valor calculado por peritagem independente em 13 425 milhões de libras cipriotas, tivesse lugar em inícios de Agosto de 2006.

(70) Relativamente à HellasJet, o Governo especificou que após o acordo tripartido entre a Cyprus Airways, a HellasJet e a Trans World Aviation SA (a operar na Grécia como Air Miles), a Cyprus Airways aceitou vender a HellasJet à Trans World por 2 milhões de euros (1,16 milhões de libras cipriotas). Sublinhou igualmente que a intenção da Cyprus Airways era mitigar, tanto quanto possível, as perdas de exploração da HellasJet e poder libertar-se desta empresa assim que as garantias anteriormente fornecidas pela Cyprus Airways em relação à frota da HellasJet cessassem. Referiu ainda que este montante deveria ser considerado como contribuição própria.

(71) O Governo rejeitou o pedido do sindicato dos pilotos de formulação de um novo plano de reestruturação e afirmou que o plano de acividades actual não requer qualquer revisão. Não exclui, no entanto, a possibilidade de privatização da empresa caso surja uma proposta interessante.

(72) Relativamente ao aumento de capital previsto para meados de 2007 e a pedido da Comissão, as autoridades cipriotas disponibilizaram mais informação por carta de 19 de Dezembro de 2006. Esclareceram que, de acordo com o disposto no direito das sociedades cipriota, uma sociedade anónima não pode emitir acções abaixo do valor nominal. Como as acções da Cyprus Airways eram na altura transaccionadas na bolsa de valores de Chipre por um preço que oscilava entre as 0,15 e as 0,16 libras cipriotas, sendo o seu valor nominal de 0,50 libras cipriotas por acção, e como se pensava que qualquer emissão igual ou superior ao valor nominal seria um fracasso, era necessário baixar o valor nominal do capital social.

(73) O processo de redução do capital social nominal já foi iniciado e a empresa irá baixar este valor através da anulação de perdas acumuladas (tal como está previsto nos estatutos da empresa). Na sua reunião de 12 de Dezembro de 2006, o conselho de administração da Cyprus Airways iniciou o processo de aumento de capital com a subscrição das novas acções. Para assegurar o êxito da operação, o banco comercial de investimento Cisco (uma filial do Bank of Cyprus, que é privado) manifestou a sua vontade de garantir a subscrição proposta. O Cisco receberá uma taxa pela subscrição do aumento de capital da Cyprus Airways, a qual será fixada ao preço de mercado para este tipo de transacções. Uma cópia da carta de intenções do banco de investimento foi enviada aos serviços da Comissão.

(74) Em meados de Janeiro de 2007, numa reunião geral extraordinária, foi aprovada uma resolução especial de redução do capital social por uma maioria de 75 % dos accionistas. A dita resolução teve de ser ratificada pelo Tribunal Distrital de Chipre e registada no Registo Comercial. Prevê-se que todo o processo demore entre 6 e 7 meses (reservando para o tribunal um período de três meses).

V. AVALIAÇÃO DO AUXÍLIO

Existência de auxílio nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE

(75) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, todos os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

(76) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem concedida directa ou indirectamente, financiada com recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos.

(77) No âmbito da abertura do processo, a Comissão identificou três elementos do plano de reestruturação que poderão ser considerados como auxílio estatal. Deste modo, a Comissão é obrigada a examinar estes elementos com o intuito de determinar se constituem ou não auxílio estatal.

Garantia de empréstimo

(78) Os custos de reestruturação da Cyprus Airways serão parcial e temporariamente cobertos por um empréstimo no valor de 55 milhões de libras cipriotas (96 milhões de euros) concedido por um banco comercial em condições de mercado. Tal como foi especificado na decisão de iniciar o processo de investigação, as autoridades cipriotas pretendem oferecer à Cyprus Airways uma garantia estatal para cobertura do empréstimo.

(79) A *Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias* ([4]) fixa os critérios que asseguram que uma garantia não constitui auxílio estatal (ver ponto 4.2). As duas condições acumuláveis essenciais são as seguintes:

a) A garantia pode ser obtida, em princípio, nos mercados financeiros em condições de mercado.

b) O prémio de mercado da garantia é pago.

(80) No caso em apreço nenhum destes critérios é preenchido: a Cyprus Airways não paga ao Estado qualquer prémio em troca da garantia de que beneficia e, atendendo à situação económica alarmante em que se encontra e ao facto de já ter recebido auxílio de emergência, é pouco provável que a empresa tivesse conseguido receber a garantia pelos seus próprios meios.

(81) Por outro lado, a garantia constitui um recurso do Estado, pois é concedida directamente por este. É dirigida a uma empresa (a Cyprus Airways) que compete com outras companhias aéreas comunitárias, particularmente desde a

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

entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote») em 1 de Janeiro de 1993. Afectará o comércio inter-Estados, porque envolve uma empresa no sector dos transportes entre Estados-Membros, e afecta o mercado comum pois pode falsear ou ameaçar falsear a concorrência no seio deste mercado.

(82) Por este motivo, a garantia estatal é considerada auxílio estatal nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE. Esta conclusão é aceite pelas autoridades cipriotas que, relativamente à garantia, procuraram preencher as condições fixadas pelas orientações R & R.

(83) Embora o plano inicial estipulasse que as autoridades cipriotas, no decorrer do processo, teriam de oferecer uma garantia pelo montante total do empréstimo de 55 milhões de libras cipriotas com vista a limitar o auxílio ao mínimo e assegurar que a empresa contribuía com o suficiente para cobrir os próprios custos de reestruturação, as autoridades optaram por reduzir a parte do empréstimo para reestruturação coberto pela garantia a um valor máximo de 45 milhões de libras cipriotas. Além disso, as autoridades cipriotas especificaram que a parte do empréstimo coberta por uma garantia seria separada da parte sem garantia e uma não estaria subordinada à outra. Significa isto que pelo menos 10 milhões de libras cipriotas do empréstimo comercial total de 55 milhões de libras cipriotas serão obtidos pela companhia aérea sem qualquer garantia ou outra forma de intervenção do Estado.

Venda da Eurocypria

(84) As autoridades cipriotas informaram que a venda da Eurocypria foi concluída em Agosto de 2006, tendo a empresa sido vendida ao Estado por 13 425 milhões de libras cipriotas. A Comissão procederá à análise da forma como este preço foi calculado com o intuito de verificar a sua validade e de determinar se a transacção envolveu alguma forma de auxílio estatal. O ponto 59 e seguintes da decisão de iniciar o processo de investigação relembram que poderá ser este o caso, especialmente se o preço pago for demasiado elevado em relação ao preço de mercado da empresa.

(85) A este respeito, a Comissão faz notar que este valor resultou de duas peritagens realizadas tanto pelo vendedor como pelo comprador. Após uma análise profunda das avaliações realizadas por peritos, a Comissão conclui que o valor fixado corresponde ao preço de mercado justo, acrescentando que, pelo menos, o preço de venda final é inferior aos 15 milhões de libras cipriotas previstos no plano de estruturação e na abertura do processo de investigação. Desta forma, a Comissão conclui que a venda da Eurocypria não constituiu auxílio estatal à Cyprus Airways, porque a empresa não foi vendida por um preço superior ao seu valor real.

(86) A Comissão refere ainda a intenção declarada pelas autoridades cipriotas de gerirem a Eurocypria como uma empresa totalmente independente do grupo da Cyprus Airways. A Comissão considera que, como a Eurocypria permanece propriedade do Estado, existe o risco de não vir a ser administrada de forma verdadeiramente independente da antiga empresa-mãe. Por este motivo e com o propósito de resolver estas questões, a Comissão pretende impor certas condições a Chipre para garantir que as duas empresas estejam e se mantenham separadas por um período satisfatório e que qualquer negócio entre elas seja conduzido em condições de plena concorrência.

Aumento de capital

(87) Outro aspecto do plano de reestruturação consiste no aumento, em meados de 2007, cerca de 18 meses após o início da reestruturação, do capital da Cyprus Airways em cerca de 14 milhões de libras cipriotas. As autoridades cipriotas pretendem que este aumento de capital se realize em proporção com a actual participação na empresa e que o rácio de participação público-privado se mantenha. Assim, o Estado contribuirá com 9,8 milhões de libras cipriotas (17 milhões de euros ou 70 %) e os restantes accionistas acrescentarão 4,2 milhões de libras cipriotas (7,3 milhões de euros ou 30 %).

(88) Desta forma, a Comissão tem de determinar se, neste caso, a parte pública do aumento de capital proposto constitui auxílio estatal. A Comissão assenta a sua avaliação no «princípio do investidor numa economia de mercado», abordagem esta que foi confirmada por jurisprudência do Tribunal ([5]). De acordo com esta última, para determinar se uma injecção de capital público constitui auxílio estatal, convém considerar as reais oportunidades de que a empresa beneficiária dispõe de obter recursos financeiros equivalentes ao recorrer a mercados de capital comuns. Não existe auxílio estatal quando é injectado capital público novo em condições que seriam consideradas razoáveis para um investidor privado que opera nas condições normais de economia de mercado.

(89) O comportamento do investidor público deve assim ser comparado com o presumível comportamento de um investidor privado, como uma *holding* privada ou um grupo privado de empresas com uma política estrutural, global ou sectorial ([6]), devendo reger-se pela perspectiva de uma rentabilidade a longo prazo. Deste modo, a Comissão considera que as contribuições de capital provenientes de fundos públicos não são auxílio estatal quando, primeiro, os accionistas participam na operação na proporção do número de acções que detêm, segundo, em condições idênticas às do investidor público e, por fim, desde que a parte das acções subscritas pelos investidores privados possuam um verdadeiro significado económico. A Comissão considera que a paridade entre a participação de

([5]) Ver acórdão do Tribunal de 16 de Maio de 2002 no Processo C-482/99, Colectânea 2002, p. I-4397, bem como as conclusões do Advogado-Geral Geelhoed de 27 de Setembro de 2001, nos processos apensos C-328/99 e C-399/00, *Itália contra Comissão* e *SIM 2 Multimedia SpA contra Comissão*.

([6]) Acórdão de 21 de Março de 1991, *Itália contra Comissão «Alfa Romeo»* (C-305/89), Colectânea 1991, p. I-1603, n.º 20.

investidores públicos e investidores privados é garantida quando um banco comercial ou investidor aceita garantir previamente e em condições de mercado a participação de investidores privados na operação de aumento de capital, nas mesmas condições que as oferecidas ao investidor público. Esta abordagem, assente na concomitância das contribuições, foi sustentada em várias ocasiões pelo Tribunal de Primeira Instância e pelo Tribunal de Justiça ([7]).

(90) No caso em apreço, o Cisco, um banco comercial de investimento, aceitou financiar, em condições de mercado, os investidores privados até 30 % da recapitalização proposta. Além disso, as autoridades cipriotas indicaram que todos os accionistas adquiririam as acções pelo mesmo valor, que seria calculado juntamente pela Cyprus Airways e pelo Cisco, e com base nas mesmas condições de mercado que os investidores privados.

(91) Neste contexto, a Comissão recebeu uma cópia da carta de intenção de 14 de Dezembro de 2006, enviada à Cyprus Airways pelo Cisco, em que o banco aceita celebrar um contrato destinado a garantir ou a fazer garantir o êxito da operação de recapitalização. Além disso, antes de assumir qualquer compromisso de investimento face aos investidores privados, o Cisco realizou um estudo aprofundado do plano de reestruturação e da operação. Antes de concluir o contrato final, como é prática corrente de mercado, o banco efectuará ainda as devidas diligências (ou solicitará que as efectuem em seu nome), que incumbem a qualquer investidor antes de iniciar a operação. Por conseguinte, o banco sustentará a sua decisão em garantias e cauções que lhe permitem ajustar a sua oferta aos riscos assumidos. Convém sublinhar que o banco não é controlado, nem directa nem indirectamente, pelo Estado-Membro envolvido. O contrato final de garantia será celebrado com o Cisco numa data próxima do início do período de oferta e incluirá as disposições e os compromissos habituais neste tipo de contratos, em conformidade com as melhores práticas nacionais e internacionais.

(92) As condições a que está sujeita a conclusão do contrato final de garantia podem ser agrupadas em dois blocos; o primeiro refere-se a elementos relativamente comuns, que influenciam não tanto a avaliação da Comissão, mas antes a sua execução. Tais elementos incluem:

a) a ausência de factos extraordinários que podem prejudicar a boa conclusão da operação,

b) a transmissão ao banco de informação completa sobre a situação económica e financeira e sobre a gestão da Cyprus Airways,

c) a participação do banco na determinação dos processos da operação.

(93) Por outro lado, o segundo bloco de condições especificadas na carta de intenção do banco é passível de influenciar a avaliação da operação pela Comissão; estas condições devem ser analisadas em pormenor e incluem:

a) a diferença entre o preço de emissão das acções e a cotação do mercado de valores,

b) as taxas/comissões cobradas pelo banco pela operação,

c) o acordo celebrado pelo banco e pelo Estado (principal accionista da Cyprus Airways) em que ambos assumem o compromisso da participar no aumento de capital.

(94) No que concerne ao *preço de subscrição das novas acções*, o Cisco e a Cyprus Airways aceitaram que o preço ou variação de preço para a emissão de novas acções será fixado em conjunto, em conformidade com as práticas de mercado e à luz das condições do mercado de valores existentes no momento de lançamento da operação. Chipre confirmou junto da Comissão que será cobrado o mesmo preço a todos os subscritores e não será concedido qualquer desconto especial ao fiador.

(95) Segundo, relativamente à *remuneração dos bancos através de comissões*, estas serão calculadas com base no valor da percentagem da operação (30 %) subscrita pelo mercado. As autoridades cipriotas especificaram que a taxa cobrada pelo Cisco é estipulada com base nos princípios de mercado das principais bolsas europeias, garantindo assim a conclusão com êxito de operações comparáveis de emissão de acções. A Comissão conclui assim que a transacção entre a Cyprus Airways e o Cisco é efectuada em conformidade com as condições de mercado normais para este tipo de operação e não corresponde a um desconto sobre o preço pago pelo banco pelas acções que poderá vir a subscrever. Consequentemente, a taxa paga ao banco não viabiliza a sua participação na operação em condições mais favoráveis do que o Estado ou restantes accionistas.

(96) Terceiro, em relação *à exigência tanto do Estado como do banco de que o outro participe no aumento de capital*, a Comissão sublinha que a exigência de cada uma das partes de que a outra participe no exercício constitui um elemento decisivo essencial de garantia do êxito da operação.

(97) A Comissão toma nota do compromisso assumido pelas autoridades cipriotas de enviar à Comissão os contratos finais celebrados com o banco contendo estas obrigações formais e incondicionais de subscrição, imediatamente após a conclusão e antes da subscrição do novo aumento de capital pelas autoridades públicas. As autoridades cipriotas comprometem-se ainda a entregar um relatório com a especificação dos níveis reais de subscrição deste aumento de capital uma vez concluída a operação. Neste contexto, a Comissão considera desnecessário chamar a atenção para o facto de que não poderá existir qualquer acordo paralelo ou implícito em que o Estado exonere o banco do cumprimento da sua obrigação, caso a subscrição à oferta de recapitalização fosse insuficiente. A Comissão certificar-se-á

([7]) Acórdão do TPI de 12 de Dezembro de 2000 no Processo T-296/97, *Alitalia contra Comissão*, Colectânea 2000, p. II-3871, n.º 81.

da observância rigorosa destes compromissos de modo a garantir o cumprimento dos termos da presente decisão.

(98) Esta operação permite que o mercado privado subscreva uma percentagem significativa (30 %) das acções emitidas, nas mesmas condições dos accionistas públicos, atendendo a que os preços das acções serão idênticos e os direitos inerentes a estas serão iguais para todos os accionistas.

(99) Em suma, à luz desta análise e da prática corrente da Comissão e da jurisprudência do Tribunal relativamente à qualificação da participação estatal em aumentos de capital juntamente com investidores privados, o aumento de capital programado para meados de 2007, analisado individualmente e de forma separada das restantes medidas de reestruturação, constitui uma participação conjunta de accionistas públicos e privados, pelo que a participação do Estado não pode ser considerada auxílio estatal desde que sejam cumpridas as condições acima especificadas, ou seja, desde que o aumento de capital seja garantido por um banco comercial de investimento de modo a assegurar um paralelismo eficaz entre a subscrição pública e privada e desde que seja mantido o rácio de participação pública e privada.

(100) Não obstante, a Comissão refere que a jurisprudência dos Tribunais Europeus indica que «*o simples facto de uma empresa pública já ter efectuado injecções de capital classificadas de "auxílios" à sua filial não exclui, a priori, a possibilidade de uma posterior injecção de capital ser classificada como investimento capaz de satisfazer o critério do investidor privado numa economia de mercado. Todavia, o Tribunal entende que, num caso como o vertente, que diz respeito a três injecções de capital efectuadas pelo mesmo investidor durante um período de dois anos, as primeiras das quais não geravam qualquer rendimento, cabia à Comissão verificar se era razoável dissociar a terceira injecção das duas primeiras e considerá-la como um investimento autónomo, para efeitos do critério do investidor privado.*

O Tribunal entende que, entre os elementos pertinentes para fazer esta apreciação figuram, nomeadamente, a cronologia das injecções de capital em questão, a sua finalidade e a situação da empresa filial à data em que foram tomadas as decisões de efectuar cada uma das injecções em causa» ([8]).

(101) Neste processo, a Comissão constata que, embora o Estado e os accionistas privados subscrevam o aumento de capital pelo mesmo preço e todas as acções novas beneficiem dos mesmos direitos, o facto é que o Estado age, em simultâneo, como fiador de um empréstimo ao beneficiário por um montante significativo, estendendo-se esta relação bem para além do momento de aumento de capital, e adquire uma filial da empresa que se encontra em reestruturação. Contudo, não será necessário avaliar com precisão se, devido à acumulação do aumento de capital com estas duas medidas, a participação do Estado e dos accionistas privados na operação ocorrem de facto em condições semelhantes, posto que, de qualquer modo, a Comissão considera, como transparece desta análise, que, mesmo que a participação do Estado no aumento de capital fosse considerada auxílio estatal, tal auxílio seria considerado compatível com o mercado comum.

([8]) Processo T11/95 *BP Chemicals Ltd contra Comissão,* Colectânea [1998], p. II-3235, n.os 170 e 171.

Base jurídica da avaliação

(102) Tendo concluído que o empréstimo a longo prazo de 55 milhões de libras cipriotas, garantido pelo Estado para o financiamento parcial do processo de reestruturação da Cyprus Airways, constitui um auxílio estatal e que a participação do Estado no aumento de capital contém possivelmente elementos de auxílio estatal, a Comissão vê-se obrigada a analisar a sua compatibilidade com o mercado comum.

(103) Por conseguinte, será necessário estudar a compatibilidade do auxílio à luz dos n.os 2 e 3 do artigo 87.º do Tratado CE, que fixam as isenções à regra geral de incompatibilidade descrita no n.º 1 do artigo 87.º.

(104) As isenções especificadas no n.º 2 do artigo 87.º do Tratado CE não são aplicáveis ao presente caso, porque a medida de auxílio não se reveste de natureza social por não ser concedida a consumidores individuais, nem se destina a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem constitui um auxílio atribuído à economia de certas regiões da República Federal da Alemanha afectadas pela divisão da Alemanha.

(105) As isenções enumeradas nas alíneas a), b) e d) do n.º 3 do artigo 87.º também não se aplicam ao caso em apreço, na medida em que o auxílio não contribui para promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista uma situação grave de subemprego, não fomenta a realização de um projecto importante de interesse europeu comum, não se destina a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro, nem promove a cultura e a conservação do património.

(106) Concluindo, apenas a isenção especificada na alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º é aplicável. A alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º especifica que o auxílio estatal é autorizado quando se destina a facilitar o desenvolvimento de certas actividades ou regiões económicas e quando não altera as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum.

(107) Por conseguinte, as orientações R & R de 2004, bem como as orientações de 1994 acima referidas, constituem o quadro comunitário aplicável para determinar a compatibilidade.

Compatibilidade das medidas pretendidas com o mercado comum

(108) Falta assim à Comissão avaliar se o plano de reestruturação cumpre o disposto nas orientações aplicáveis, cujo princípio básico (ponto 31 das orientações R & R) consiste em «*autorizar um auxílio à reestruturação apenas nos casos em*

que se possa demonstrar que a sua concessão não é contrária ao interesse da Comunidade. Tal só será possível em função de critérios rigorosos e da garantia de que as eventuais distorções da concorrência serão compensadas por benefícios resultantes da manutenção da empresa em funcionamento… e, em princípio, por contrapartidas suficientes a favor dos concorrentes».

(109) As orientações enunciam então um conjunto de condições em que o auxílio à reestruturação pode ser concedido.

Elegibilidade da empresa

(110) Primeiro, cumpre à Comissão determinar se a Cyprus Airways é elegível para receber auxílio à reestruturação nos termos das orientações R & R. O ponto 9 das orientações afirma que não existe qualquer definição comunitária de empresa em dificuldade e acrescenta que «*a Comissão considera que uma empresa se encontra em dificuldade quando é incapaz, com os seus próprios recursos financeiros ou com os recursos que os seus proprietários/accionistas e credores estão dispostos a conceder-lhe, de suportar prejuízos que a condenam, na ausência de uma intervenção externa dos poderes públicos, ao desaparecimento quase certo a curto ou médio prazo*».

(111) A seguir, as orientações esclarecem (ponto 10) que «*uma empresa será, em princípio e independentemente da sua dimensão, considerada em dificuldade para efeitos das presentes orientações: a) se se tratar de uma sociedade de responsabilidade limitada, quando mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses*».

(112) No ponto 11 refere também que «*ainda que nenhuma das condições referidas no ponto 10 esteja preenchida, uma empresa pode ainda ser considerada em dificuldade, designadamente se as características habituais de uma empresa nessa situação se manifestarem, como por exemplo o nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, o aumento das existências, a capacidade excedentária, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o endividamento crescente, a progressão dos encargos financeiros e o enfraquecimento ou desaparecimento do valor do activo líquido*».

(113) A Comissão referiu no início do processo que a Cyprus Airways é uma empresa de responsabilidade limitada que já perdeu uma parte significativa do seu capital autorizado. Em 31 de Dezembro de 2003, a Cyprus Airways possuía 55,5 milhões de libras cipriotas de capital autorizado (95 milhões de euros), mas em 31 de Dezembro de 2004 já tinha perdido 26,2 milhões de libras cipriotas (44,8 milhões de euros), ou seja, aproximadamente 50 % do seu capital em 12 meses.

(114) A Comissão referiu ainda que as perdas do Grupo (essencialmente provocadas pela Cyprus Airways) foram de 20,9 milhões de libras cipriotas em 2003 e 39,4 milhões de libras cipriotas em finais de 2004. Portanto, o capital social da Cyprus Airways caíra de 55,6 milhões de libras cipriotas (95 milhões de euros) em 2003 para 14,4 milhões de libras cipriotas (25 milhões de euros) em 2004. Era por conseguinte pouco provável que a empresa, considerando a sua situação financeira alarmante, conseguisse assegurar qualquer fonte comercial de financiamento.

(115) Na sua decisão de 3 de Maio de 2005 sobre «Cyprus Airways (Auxílio de emergência)», a Comissão concluiu que a Cyprus Airways é sem sombra de dúvida uma empresa em dificuldade no sentido disposto nas orientações R & R. Foi igualmente esta a conclusão a que chegou a Comissão no início do processo. A Cyprus Airways é, por conseguinte, elegível para reestruturação nos termos das orientações R & R.

Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

(116) A segunda condição (descrita no ponto 35 das orientações R & R) de cumprimento obrigatório estipula que «*o plano de reestruturação, cuja duração deve ser o mais reduzida possível, deve permitir restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração*».

(117) As mesmas orientações (ponto 37) prosseguem: «*o plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa de forma que esta última possa cobrir, após a realização da reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rendibilidade prevista dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficiente para lhe permitir defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades.*»

(118) Até ao momento actual da reestruturação, a empresa reduziu os custos em 19,5 milhões de libras cipriotas e prescindiu de mais trabalhadores do que inicialmente programado pelo plano de reestruturação. O plano previa uma redução de 385 trabalhadores (de um total de 1800) e 414 trabalhadores acabaram por aproveitar a oportunidade para abandonar a empresa. Este corte substancial nos custos, juntamente com a redução negociada dos salários dos restantes trabalhadores, bem como a melhoria da produtividade e das práticas laborais, resultarão em poupanças significativas e dotarão a empresa da flexibilidade e adaptabilidade necessárias para atingir os seus objectivos.

(119) A Comissão acredita que a Cyprus Airways será capaz de levar a sua reestruturação a bom porto dentro do prazo estipulado. De facto, embora tenham passado apenas 18 meses desde que foi atribuído o auxílio de emergência (Maio de 2005), os resultados da empresa já são ligeiramente melhores do que previsto. Para alcançar mais progressos, é conveniente prestar atenção às opiniões dos trabalhadores sobre como gerir a reestruturação necessária. Em situações do género, a gestão da reestruturação é muito importante, podendo ser esse o caso presente, como revela o comentário enviado por um terceiro.

(120) Relativamente ao empréstimo a longo prazo de 55 milhões de libras cipriotas (96 milhões de euros), parcialmente garantido pelo Estado, as autoridades cipriotas provaram que este montante será utilizado (juntamente com o produto da venda da Eurocypria) para a liquidação do auxílio de emergência concedido para a reestruturação da

companhia aérea nos próximos anos. O aumento de capital de 14 milhões de libras cipriotas programado para meados de 2007 será utilizado para amortizar o montante de empréstimo em dívida. O plano de reestruturação está intimamente ligado ao plano de redução de custos, visando a maximização das receitas. Com o tempo, pretende-se fazer crescer o rendimento da empresa e, com ele, pagar ao banco o montante remanescente do empréstimo.

(121) Compete ainda à Comissão avaliar se as premissas em que o plano de reestruturação se apoia são admissíveis no contexto actual e se as previsões correspondem ao especificado nas orientações. As orientações R & R estipulam (ponto 35) que «*este plano deve ser apresentado à Comissão com todos os dados necessários, incluindo nomeadamente um estudo de mercado. A melhoria da viabilidade deve resultar principalmente de medidas internas revistas no plano de reestruturação e só pode assentar em factores externos, como as variações de preços e da procura, sobre os quais a empresa não tem qualquer influência, se as hipóteses apresentadas sobre a evolução do mercado forem geralmente aceites*».

(122) Sobre esta matéria, poder-se-á concluir que esta componente do plano de reestruturação evoluiu de acordo com o previsto. Neste caso, em relação aos fluxos de tráfego e à evolução do mercado, a Comissão refere os dois estudos independentes que avaliam a Eurocypria, na medida em que se referem à evolução do mercado da aviação de Chipre.

(123) De acordo com o plano de reestruturação do tráfego aéreo cipriota, prevê-se que, entre 2005 e 2010, este aumente em média 3,5 % por ano, enquanto as projecções de tráfego da Cyprus Airways apontam para um crescimento médio anual de 2,4 % no mesmo período. No relatório elaborado pela PwC, a IATA (Associação do Transporte Aéreo Internacional) prevê um aumento global do tráfego aéreo cipriota de 4,3 % no período de 2006-2008, sugerindo assim que os pressupostos do plano estavam correctos. Consequentemente, as previsões do plano de reestruturação em termos de resultados da Cyprus Airways parecem ser plausíveis, considerando ainda as outras medidas de racionalização adoptadas pela empresa.

(124) À luz dos elementos acima fornecidos, a Comissão considera que a Cyprus Airways conseguirá atingir a sua viabilidade financeira dentro de um prazo razoável, tal como previsto no plano de actividades.

Contrapartidas

Cyprus Airways

(125) As orientações R & R referem ainda (ponto 38) que «*a fim de garantir que os efeitos negativos sobre as trocas comerciais são tanto quanto possível minimizados, de modo que os efeitos positivos prosseguidos compensem os efeitos negativos, devem ser tomadas medidas compensatórias (contrapartidas). A não ser assim, o auxílio deve ser considerado "contrário ao interesse comum" e, por conseguinte, incompatível com o mercado comum*».

(126) Especificam também (ponto 39) que «*estas medidas podem incluir a alienação de activos, a redução da capacidade ou da presença no mercado e a redução de barreiras à entrada nos mercados em causa. Para apreciar a adequação das contrapartidas, a Comissão terá em conta a estrutura do mercado e as condições de concorrência, por forma a garantir que nenhuma das medidas em questão provoca a deterioração da estrutura do mercado*».

(127) A Comissão deverá examinar a reestruturação e determinar se foram tomadas medidas suficientes em relação à Cyprus Airways e ao grupo Cyprus Airways para minimizar o efeito de distorção do auxílio.

(128) Em finais de 2004, a empresa iniciou o que designou de «plano de acção» e começou por reduzir a sua frota em dois aviões, um dos quais foi posteriormente fretado com tripulação à Eurocypria, renunciando a várias rotas anteriormente servidas por si, nomeadamente Varsóvia, Budapeste e Colombo.

(129) Neste contexto, a frota da companhia aérea já tinha um avião a menos em finais de 2004. Na altura da execução do plano de reestruturação, a Cyprus Airways operava 10 aparelhos (2 A319, 6 A320-200 e 2 A330-200) e fretou outro A320-200 com tripulação à Eurocypria. Este acordo cessou no final do Verão de 2006. A Comissão refere ainda que as perspectivas de crescimento do tráfego aéreo variam entre os 3,5 % e os 4,3 % anuais, em média, para o período de 2005-2010, enquanto as projecções da Cyprus Airways prevêem um crescimento anual de 2,4 %, que conduzirá a uma descida da quota de mercado entre 26,6 % e 23,2 %, no máximo, durante o mesmo período. A Comissão aceita que uma redução maior da frota ou da quota de mercado poderia ser uma ameaça à viabilidade de recuperação da companhia aérea e não ofereceria quaisquer oportunidades de mercado significativas para os concorrentes da empresa.

(130) No início do processo, a Comissão incentivou as partes interessadas a apresentarem comentários sobre esta matéria, não tendo sido recebidos quaisquer comentários sobre este assunto.

(131) A Comissão sublinha que as orientações R & R (ponto 55) referem que «*a coesão económica e social constitui um objectivo prioritário da Comunidade …a Comissão deve ter em conta as necessidades de desenvolvimento regional quando aprecia um auxílio à reestruturação em regiões assistidas*». Acrescenta (ponto 56) que nas «*regiões assistidas … as condições da autorização do auxílio poderão ser menos exigentes no que diz respeito à obtenção de contrapartidas e ao nível da contribuição do beneficiário*».

(132) Neste contexto convém referir que, entre 1 de Maio de 2004 e 31 de Dezembro de 2006 ([9]), todo o território cipriota era elegível ao abrigo da derrogação da alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE. Para o período de 2007-

([9]) Auxílio estatal CY 14/2003 — Chipre — Mapa do auxílio regional 2004-2006 [C(2004) 1757/1 de 28.4.2004].

2013, duas regiões que cobriam em conjunto 50 % da população cipriota seriam elegíveis para receberem auxílio ao investimento regional, nos termos da derrogação da alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE, com uma intensidade de auxílio de 15 %. Chipre apresenta um conjunto de características territoriais e, por conseguinte, permanentes que influenciam o seu desenvolvimento socioeconómico. A *periferalidade* austral de Chipre é problemática em termos da sua acessibilidade ao resto da União Europeia e, como resultado, o país depende largamente dos transportes aéreos e marítimos, especialmente dos primeiros. Este elemento é relevante, pois no caso de Chipre o transporte aéreo constitui o único meio viável de transporte de passageiros em viagem de negócios. As estatísticas do Eurostat para 2003, que calculam a designada «dependência aérea» de uma economia, revelam que Chipre é o Estado-Membro mais altamente dependente da circulação aérea ([10]).

Conclusão

(133) A este respeito e considerando as especificidades do mercado de transporte aéreo de Chipre, tendo em conta que a Cyprus Airways já reduziu a sua frota e a antiga filial Eurocypria passará a funcionar como uma empresa jurídica e financeiramente independente da propriedade e do controlo da Cyprus Airways, a Comissão conclui que as autoridades cipriotas propuseram contrapartidas suficientes para combater as distorções de mercado ocasionadas pela reestruturação.

O auxílio deve ser limitado ao mínimo

(134) As orientações R & R (ponto 43) esclarecem que «*o montante e intensidade do auxílio devem ser limitados aos custos mínimos estritamente necessários para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus accionistas ou do grupo empresarial de que faz parte. Tal apreciação terá em conta os auxílios de emergência concedidos anteriormente*». A Comissão considera que esta condição foi preenchida.

(135) De facto, por um lado, como foi referido acima, os custos de reestruturação totalizam 71,1 milhões de libras cipriotas. Por outro lado, as receitas utilizadas para financiar esta reestruturação incluem um empréstimo de 55 milhões de libras cipriotas (parcialmente garantido pelo Estado), 13 425 milhões de libras cipriotas resultantes do produto da venda da Eurocypria, juntamente com cerca de 8,5 milhões de libras cipriotas de outros recursos, essencialmente decorrentes da alienação de vários activos. A receita do aumento de capital programado não deve ser acrescentada a estas medidas, porque servirá na totalidade para amortizar parte do empréstimo de 55 milhões de libras cipriotas e não contribuirá para engrossar o montante total de recursos utilizados na reestruturação, mas apenas substituirá uma parte equivalente deste. Deste modo, os recursos totalizam cerca de 76,9 milhões de libras cipriotas. A Comissão considera aceitável este montante e conclui que os recursos permanentes não excedem os respectivos custos, visto que uma grande parte dos recursos de reestruturação é composta por um empréstimo, que terá de ser reembolsado pela empresa recorrendo a receitas próprias. Por essa razão, não constitui financiamento permanente, já que a empresa terá de suportar custos de reestruturação fixos.

(136) A Comissão refere ainda que o compromisso das autoridades cipriotas de reduzir a parte do empréstimo de 55 milhões de libras cipriotas que será coberta pela garantia estatal constitui mais uma limitação ao elemento de auxílio estatal em relação ao que estava inicialmente previsto.

Nível da contribuição própria

(137) Relativamente ao nível de contribuição própria, as orientações (ponto 43) prevêem que «*os beneficiários do auxílio devem contribuir de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo a venda de activos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado. Tal contribuição constitui um sinal de que os mercados acreditam na exequibilidade do retorno a uma situação de viabilidade. Deve ser real, isto é, efectiva, com exclusão de todos os potenciais benefícios, nomeadamente a nível de tesouraria, e deve ser tão elevada quanto possível*». As orientações referem ainda qual o nível de contribuição própria que é considerado ajustado. Para uma empresa da dimensão da Cyprus Airways, esse nível seria de 50 %.

(138) A Comissão calculou os custos de reestruturação em aproximadamente 71,1 milhões de libras cipriotas.

(139) Os montantes de contribuição própria incluem um mínimo de 4,2 milhões de libras cipriotas, correspondente à parte do aumento de capital de 14 milhões de libras cipriotas que será subscrita pelos investidores privados, um mínimo de 10 milhões dos 55 milhões de libras cipriotas do empréstimo comercial contraído pela companhia aérea nos mercados sem quaisquer garantias ou outra intervenção do Estado, bem como 8,5 milhões de libras cipriotas (referidos no ponto 53 supra) resultantes do produto das vendas de vários activos.

(140) As autoridades cipriotas argumentam ainda que o produto da venda da Eurocypria deve ser considerado como contribuição própria. A prática da Comissão a este respeito ([11]) é de que, se a venda se realizar pelo valor real dos activos (independentemente da natureza do comprador), as receitas desta não constituem auxílio estatal à empresa cujos activos são vendidos. O produto das vendas de tais activos pode assim ser utilizado para financiar a reestruturação e deve ser considerado como um elemento de contribuição própria. Por conseguinte, o produto da venda da Eurocypria, no valor de 13 425 milhões de libras cipriotas, deve ser considerado como contribuição própria. Esta conclusão é reforçada no presente caso pelo compromisso das autoridades cipriotas e a condição imposta pela Comissão de que a Eurocypria será efectivamente administrada como uma entidade separada e concorrente real da companhia aérea Cyprus Airways.

([10]) A relação passageiro aéreo/habitante em Chipre é de 8,50. A título de comparação, a relação na UE-25 é de 1,30.

([11]) Decisão da Comissão 2005/406/CE de 15 de Outubro de 2003 relativa à RTP (JO L 142 de 6.6.2005, p. 1) e Decisão da Comissão 2005/418/CE de 7 de Julho de 2004 relativa à Alstom (JO L 150 de 10.6.2005, p. 24) (em particular os pontos 125 e 215).

(141) Portanto, a contribuição própria é calculada em 36,2 milhões de libras cipriotas, o que representa 51 % dos custos de reestruturação. A Comissão, deste modo, conclui que a obrigatoriedade de prestar uma contribuição própria suficiente para a reestruturação foi cumprida.

(142) A Comissão sublinha ainda que os custos de reestruturação são, na maioria, cobertos por um empréstimo de 55 milhões de libras cipriotas que, ainda que parcialmente garantido pelo Estado, será reembolsado pela empresa através das receitas próprias e não por um subsídio estatal de 55 milhões de libras cipriotas ([12]). O esforço da empresa para cobrir progressivamente os custos da sua reestruturação terão o mesmo efeito que o financiamento próprio da sua reestruturação, sendo a única diferença que este esforço poderá estender-se por vários anos graças ao empréstimo comercial com garantia do Estado.

À luz das considerações anteriores, a Comissão

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação concedido à Cyprus Airways Public Ltd por Chipre é considerado compatível com o mercado comum nos termos da alínea c) do n.º 3 do artigo 87.º do Tratado CE, desde que sejam cumpridas as condições enunciadas nos artigos 2.º a 5.º.

Artigo 2.º

Chipre enviará à Comissão, até 31 de Dezembro de 2007, um relatório sobre a evolução e a gestão do plano de reestruturação.

Artigo 3.º

1. . Compete a Chipre garantir que a Cyprus Airways Public Ltd e a Eurocypria sejam e continuem a ser operadas como empresas plenamente concorrentes. A Cyprus Airways Public Ltd e a Eurocypria serão geridas como entidades juridicamente independentes. Nenhuma delas estará autorizada a adquirir participações na outra e nenhuma operação de capital equivalente, como uma fusão, poderá realizar-se entre as duas empresas. Toda e qualquer transacção entre a Cyprus Airways Public Ltd e a Eurocypria será conduzida em condições de plena concorrência.

2. O n.º 1 aplicar-se-á até que:

a) a garantia do empréstimo do Estado cipriota à Cyprus Airways Public Ltd termine; ou

b) Chipre deixe de ter uma participação maioritária e/ou o controlo do capital, quer directa quer indirectamente, nas duas empresas.

Artigo 4.º

Chipre certificar-se-á de que o aumento de capital em 14 milhões de libras cipriotas (24,3 milhões de euros) da Cyprus Airways Public Ltd, previsto para meados de 2007, respeita as seguintes condições:

a) o aumento de capital não se realizará se o banco comercial designado não tiver assumido um compromisso formal incondicional de garantir o êxito da conclusão da operação, excluindo as condições comuns relativas a casos de força maior, actos de guerra ou de terrorismo ou situações semelhantes;

b) o Estado poderá subscrever apenas 70 % do aumento de capital, no máximo;

c) o Estado subscreverá as novas acções emitidas com base nos mesmos direitos e nas mesmas condições dos investidores privados, e pelo mesmo preço que estes, sem prejuízo do calendário proposto para a garantia, concedida pelo banco, do êxito da conclusão da operação;

d) a operação não deverá ser combinada com qualquer acordo paralelo ou implícito pelo qual o Estado exonere o banco do cumprimento da obrigação que lhe incumbe, caso a subscrição à oferta de recapitalização seja insuficiente, ou conceda ao banco um desconto especial sobre o preço de emissão.

Artigo 5.º

Chipre entregará à Comissão todos os relatórios e documentos relativos à participação do Estado e do banco e dos accionistas privados da Cyprus Airways Public Ltd, em especial os contratos finais com o banco e os relatórios justificativos dos encargos e do preço definitivo das acções no contexto do aumento de capital.

Artigo 6.º

Chipre é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, 7 de Março de 2007.

Pela Comissão

Jacques BARROT

Vice-Presidente da Comissão

([12]) Ver, a este respeito, a Decisão 2005/346/CE da Comissão de 14 de Julho de 2004 relativa à MobilCom (JO L 116 de 4.5.2005) (em particular o ponto 173).