DECIZIA COMISIEI

din 7 martie 2007

Ajutorul de stat C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plan de restructurare

[notificată cu numărul C(2007) 300]

(Numai versiunea în limba greacă este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/137/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([1]),

întrucât:

I. PROCEDURĂ

(1) La data de 3 mai 2005, Comisia a decis să autorizeze acordarea unui ajutor pentru salvare (N69/2005) pentru Cyprus Airways Public Ltd. (Decizia 2005/1322).

(2) Printr-o scrisoare nedatată, înregistrată de Comisie la data de 9 noiembrie 2005 (DG TREN A/28405) în conformitate cu articolul 88 alineatul (3) şi cu angajamentele asumate în contextul ajutorului pentru salvare notificat anterior, autoritățile cipriote au informat Comisia cu privire la un plan de restructurare pentru Cyprus Airways Public Ltd. La data de 14 noiembrie 2005, Secretariatul General al Comisiei a înregistrat notificarea cu numărul de referință SG(05)A10041, iar cazul a primit numărul de ordine N 555/2005.

(3) La data de 18 noiembrie 2005 (D(05)125084), Comisia a solicitat autorităților cipriote informații suplimentare mai clare. Autoritățile cipriote au răspuns la întrebările Comisiei în scrisoarea din data de 23 ianuarie 2006, înregistrată la 24 ianuarie 2006 (cu numărul de referință DG TREN A/11819). La data de 14 decembrie 2005, a avut loc la Bruxelles o întrunire a reprezentanților Republicii Cipru şi ai Comisiei. Ulterior, la data de 30 ianuarie 2006 la Bruxelles a avut loc o altă reuniune la nivel înalt pentru a se discuta progresele realizate în ceea ce priveşte cazul respectiv.

(4) Prin decizia din 22 martie 2006, notificată autorităților cipriote prin scrisoarea din data de 23 martie 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246), Comisia a inițiat procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) din tratat. Procedura a fost înregistrată cu numărul de ordine C 10/2004.

(5) Decizia Comisiei de a iniția procedura de investigație formală a fost publicată, de asemenea, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să îşi prezinte observațiile asupra acestui subiect. Cipru a prezentat Comisiei observațiile sale într-o scrisoare din data de 20 aprilie 2006.

(6) În intervalul de timp stabilit la publicarea deschiderii procedurii, Comisia a primit o observație din partea părților interesate. Aceasta a fost prezentată autorităților cipriote (D(2006) 213376) cărora li s-a dat ocazia să îşi prezinte propriile observații, primite la data de 28 iulie 2006 (înregistrate la data de 1 august 2006 cu numărul de referință A/28810). La data de 19 decembrie 2006 s-au primit informații suplimentare de la autoritățile cipriote prin fax (înregistrate la 31 decembrie 2006 cu numărul de referință A/40766). La data de 28 februarie 2007 s-au primit alte informații suplimentare prin fax .

II. FAPTELE

(7) Cyprus Airways Public Ltd. a fost înființată în 1947 ca societate pe acțiuni, iar principalele sale activități constau în transportul pe cale aeriană de pasageri şi de mărfuri, precum şi alte servicii aeriene aferente. Acționarul principal al societății este guvernul cipriot (69,62 %), în timp ce restul capitalului acționar este deținut de circa 4 200 de mici investitori privați.

(8) Cyprus Airways Public Ltd. (denumită în continuare „Cyprus Airways") face parte din grupul Cyprus Airways (denumit în continuare „grupul").

(9) În prezent Cyprus Airways prestează servicii regulate în Europa şi în Orientul Mijlociu, cu o flotă de 11 aeronave: două aeronave de tip A319 livrate în 2002 şi deținute de Cyprus Airways; şapte aeronave de tip A320-200 livrate în perioada cuprinsă între mai 1989 şi martie 1993 şi deținute de Cyprus Airways, din care una a fost închiriată în prealabil cu echipaj societății Eurocypria, şi două aeronave de tip A330-200, livrate în 2002 şi 2003 (închiriate).

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

([2]) A se vedea nota de subsol 1.

(10) La data notificării planului de restructurare, celelalte societăți din cadrul grupului, toate aflate în proporție de 100 % în proprietatea Cyprus Airways Public Ltd, erau:

Eurocypria Airlines

(11) Această societate (denumită în continuare „Eurocypria") efectuează zboruri charter din peste cincizeci de aeroporturi europene, cu o flotă compusă din cinci aeronave, dintre care patru de tip Boeing 737-800 închiriate, achiziționate în perioada februarie-aprilie 2003, fiecare cu o capacitate de 189 de pasageri, precum și o aeronavă de tip A320 (A320) închiriată cu echipaj de la Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) Hellas Jet SA (denumită în continuare Hellas Jet) a fost înființată la Atena la data de 1 iulie 2002, începând-și activitatea la data de 24 iunie 2004. Hellas Jet a fost concepută ca un nou transportator aerian european, cu sediul în Atena. Aceasta efectua zboruri de pe aeroportul internațional din Atena cu trei aeronave Airbus A320 închiriate. Cu toate acestea, nu s-au respectat planurile de afaceri, iar operațiunile regulate au fost suspendate începând cu luna mai 2005. Aceste evenimente au avut efecte negative din punct de vedere financiar asupra grupului, cauzându-i pierderi în valoare totală de 29,5 milioane CYP (51,4 milioane EUR), începând din iunie 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Această filială (denumită în continuare „Zenon") prestează servicii pentru agențiile de turism cipriote. Mai exact, Zenon furnizează și distribuie informații electronice care le permit agenților de turism să efectueze rezervări și să elibereze bilete de zbor, precum și să efectueze rezervări de hoteluri și autoturisme.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Această societate și-a început activitatea în 1996, atunci când a preluat gestiunea magazinelor scutite de taxe vamale din aeroporturile din Larnaca și Paphos. În momentul notificării planului de restructurare, s-a intenționat preluarea magazinelor scutite de taxe vamale din aeroporturile din Larnaca și Paphos de către noul concesionar al aeroportului și disocierea de grup. Acest lucru s-a petrecut în iunie 2006.

III. DESCHIDEREA PROCEDURII

(15) Decizia Comisiei de a deschide procedura stabilită la articolul 88 alineatul (2) s-a bazat pe o serie de aspecte care reies din examinarea planului de restructurare. Comisia și-a manifestat rezerva cu privire la compatibilitatea planului cu cadrul comunitar aplicabil, și anume orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor în dificultate din 2004 ([3]) (denumite în continuare orientările S&R).

Împrumutul pe termen lung în valoare de 55 milioane CYP (96 milioane EUR) și măsurile de reducere a costurilor

(16) Elementul central al planului de restructurare este reprezentat de un împrumut, în condiții de piață, cu o garanție din partea guvernului cipriot pentru o perioadă de zece ani, care urmează să fie utilizat în primul caz pentru rambursarea împrumutului pe termen scurt de 30 milioane CYP (51 milioane EUR) contractat ca urmare a aprobării ajutorului pentru salvare din mai 2005. Ulterior, soldul va fi utilizat pentru restructurarea transportatorului aerian.

(17) În primele 24 de luni ale planului de restructurare, principalul obiectiv a fost reducerea costurilor și creșterea anumitor venituri. Guvernul și conducerea au estimat că este necesară o reducere a costurilor totale cu 13 %. Acest obiectiv urma să fie realizat prin reducerea personalului cu circa 20 % și, în același timp, prin reducerea nivelurilor salariale cu 15 % în medie. Aceasta înseamnă că, în temeiul planului de restructurare, din totalul de 1 840 de membri ai personalului, începând cu 1 septembrie 2005, 385 urmau să fie disponibilizați; aceste disponibilizări urmau să conducă la economii anuale de circa 7 milioane CYP (12 milioane EUR); alte economii de circa 4,6 milioane CYP (8 milioane EUR) se vor obține în urma reducerilor costurilor actuale cu personalul.

(18) Comisia și-a manifestat rezerva cu privire la reușita planului de a restaura viabilitatea pe termen lung a societății în cel mai scurt timp posibil și fără ajutor suplimentar pe viitor. Aceasta a declarat, de asemenea, că nu a dispus de informații suficiente pentru a stabili dacă cuantumul elementului de ajutor din cadrul planului de restructurare a fost menținut la minimum. De asemenea, Comisia a pus în discuție necesitatea unei rambursări pe o perioadă de 10 ani a împrumutului pe termen lung. Comisia a afirmat că nu dispune de informații suficiente pentru a se putea pronunța asupra caracterului rezonabil al proiecțiilor financiare sau asupra validității presupunerilor care stau la baza acestor proiecții și că ar fi extrem de interesată să afle în special care este opinia concurenților societății Cyprus Airways cu privire la planul în cauză.

Vânzarea Eurocypria

(19) Planul de restructurare prevedea vânzarea Eurocypria, filiala pentru zborurile charter a societății Cyprus Airways, către guvern la un preț care urma să fie stabilit de un expert independent. Inițial, prețul a fost estimat la 15 milioane CYP (26 milioane EUR). Prin urmare, Eurocypria urma să fie desprinsă de grupul Cyprus Airways și să-și desfășoare activitatea ca o entitate complet distinctă. Încasările obținute din vânzare (plătite de guvern societății Cyprus Airways) ar urma să fie utilizate de aceasta din urmă pentru a-și finanța propria restructurare. Comisia și-a manifestat rezerva cu privire la vânzare și la modalitatea de fixare a prețului de vânzare. În cazul în care prețul plătit pentru Eurocypria nu ar fi fost un preț de piață, atunci suma respectivă ar fi considerată drept ajutor de stat.

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

Creşterea capitalului

(20) Un alt aspect al planului de restructurare, care ar fi trebuit să fie realizat la 18 luni după iniţierea planului, este reprezentat de creşterea capitalului cu 14 milioane CYP (24 milioane EUR). Toţi acţionarii (statul şi acţionarii privaţi) vor participa în mod proporţional cu cota deţinută. Statul va contribui cu 9,8 milioane CYP (17 milioane EUR), în timp ce contribuţia acţionarilor privaţi la creşterea capitalului va fi de circa 4,2 milioane CYP (7,3 milioane EUR). La deschiderea procedurii, Comisia a declarat că nu putea exclude faptul că participarea statului la această creştere a capitalului ar putea reprezenta un ajutor de stat.

Măsuri compensatorii

(21) Comisia şi-a exprimat îndoiala faţă de suficienţa măsurilor propuse pentru remedierea perturbării pieţei, creată ca urmare a ajutorului. Planul prevedea reduceri relativ mici ale flotei şi ale rutelor pentru Cyprus Airways. Filiala charter Eurocypria urma să fie vândută, în timp ce o altă filială, HellasJet, urma să fie închisă, iar cele trei aeronave ale acesteia urmau să fie suprimate. Comisia şi-a manifestat rezerva, în special datorită faptului că Eurocypria urma să fie vândută principalului acţionar al Cyprus Airways. Comisia a invitat concurenţii societăţii Cyprus Airways să se exprime cu privire la aceasta.

Contribuţia proprie

(22) În mod normal, în cazul unei societăţi de dimensiunea Cyprus Airways, nivelul contribuţiei proprii la costurile de restructurare ar trebui să fie de circa 50 %. Comisia şi-a manifestat rezerva cu privire la nivelul contribuţiei proprii şi la ceea ce ar trebui considerat ca şi contribuţie proprie.

IV. OBSERVAŢII PRIMITE ÎN CURSUL PROCEDURII

Observaţii iniţiale ale autorităţilor cipriote

(23) În răspunsul lor la deschiderea procedurii, autorităţile cipriote au încercat să clarifice anumite aspecte evocate de Comisie.

Împrumutul pe termen lung în valoare de 55 milioane CYP (96 milioane EUR) şi măsurile de reducere a costurilor

(24) În ceea ce priveşte aspectele legate de restabilirea viabilităţii pe termen lung a societăţii Cyprus Airways, planul de restructurare prevedea repartizarea costurilor de restructurare (finanţate prin împrumutul pe termen lung în valoare de 55 milioane CYP, precum şi prin încasările obţinute din vânzarea Eurocypria) după cum urmează:

Perioada	Suma (milioane CYP)	Descrierea
2006	30	Rambursarea ajutorului pentru salvare
2006	10,6	Indemnizaţiile de disponibilizare
2006	2	Alte costuri legate de disponibilizări
2006-2008	5	Fondul de rulment pentru Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Cheltuielile de capital estimate
2006-2010	10	Deficite ale fluxului de numerar
Total	71,1	

(25) În ceea ce priveşte funcţionarea societăţii în viitor, atât autorităţile cipriote cât şi linia aeriană au recunoscut că modelul strategic şi operaţional utilizat de Cyprus Airways în trecut nu este viabil în cadrul concurenţial în care societatea îşi desfăşoară activitatea în prezent. Diferenţa fundamentală constă în faptul că Cyprus Airways îşi desfăşoară activitatea la un nivel al costurilor specific unui veritabil transportator aerian tradiţional, în timp ce realitatea pieţei cipriote liberalizate şi dominate de zboruri de agrement nu permite decât existenţa unor niveluri ale veniturilor echivalente cu cele ale societăţilor aeriene charter şi/sau cu tarife reduse, care reprezintă de fapt adevăraţii concurenţi ai societăţii Cyprus Airways.

(26) În mediul de afaceri actual, dată fiind liberalizarea completă a pieţei transportului aerian din Cipru, posibilităţile societăţii Cyprus Airways de a se dezvolta în continuare sau de a-şi spori veniturile sunt foarte limitate. Fără luarea unor măsuri suplimentare, chiar şi creşterea preconizată de peste 4 % a pieţei transportului aerian nu ar permite Cyprus Airways să depăşească situaţia sa dificilă din prezent. În consecinţă, societatea a întreprins o restructurare puternică, însoţită în mod inevitabil de o drastică reducere a costurilor.

(27) Potrivit planului de restructurare, societatea a estimat că este necesară o reducere cu 13 % a costurilor totale. Acest obiectiv urma să fie realizat prin reducerea costurilor cu personalul cu circa 20 % şi, în acelaşi timp, prin reducerea nivelurilor salariale cu 15 % în medie.

(28) În afara acestei reduceri a costurilor, societatea trebuie să aibă în vedere şi alte elemente ale planului de restructurare aflat în desfăşurare şi care vizează, în această etapă incipientă, viabilitatea pe termen lung a societății. În prezent se intenționează ca Cyprus Airways să poată să se redreseze într-un mod care să permită transportatorului aerian să supraviețuiască şi să realizeze, pe termen mediu, un randament al investițiilor („*return on Investment*" – ROI) acceptabil, fără alte subvenții sau ajutoare. Se intenționează ca, în decursul anului 2007, să aibă loc o a doua etapă a reducerii costurilor, axată pe externalizare şi pe cele mai bune practici ale sectorului respectiv.

Evoluția profiturilor şi a pierderilor societății Cyprus Airways (previziuni) (*)

Venituri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Costuri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezultat din exploatare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profituri (pierderi) înainte de impozitare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Redresarea viitoare a transportatorului aerian se bazează pe consolidarea avantajelor derivate din această reducere a costurilor şi pe creşterea constantă a companiei aeriene. În acest sens, planul de restructurare prevede pentru perioada 2004-2010 următoarea evoluție a traficului de călători

Evoluția traficului de călători ai societății Cyprus Airways (previziuni) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totalitatea traficului cipriot (milioane)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trafic CY (milioane)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cote de piata CY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vânzarea Eurocypria

(30) În ceea ce priveşte vânzarea societății Eurocypria, guvernul a precizat că, în afara evaluării efectuate în prealabil de PricewaterhouseCoopers în numele societății Cyprus Airways pentru a stabili un preț de piață pentru Eurocypria, HSBC a fost solicitată să realizeze o a doua evaluare, în numele guvernului cipriot, pentru a determina un preț de vânzare potrivit unei metodologii bine definite şi recunoscute. Prin urmare, vânzarea Eurocypria în favoarea statului ar urma să se realizeze pe baza principiului deplinei concurențe.

(31) PwC a efectuat o evaluare a societății, utilizând metodologia fluxului de numerar actualizat (FNA) şi comparând multiplii de evaluare impliciți cu abordarea pieței. S-au luat, de asemenea, în considerare tranzacțiile care presupuneau cumpărarea şi vânzarea unor societăți comparabile din acest sector.

(32) PwC semnalează că veniturile societății provin din vânzarea biletelor în favoarea unor agenții de turism, totalul pasagerilor transportați în 2005 ridicându-se la 662 561, cifră estimată să crească până la 829 092 în decursul anului 2006. Trebuie observat că veniturile prevăzute pentru 2006 au fost deja contractate. Componentele principale ale costurilor de funcționare în 2005 au fost combustibilul de aviație (30 %), costurile pentru închirierea aeronavelor (22 %), costurile de aeroport şi cele de pe rutele aeriene (15 %), costurile referitoare la echipaj (11,5 %) şi cele de întreținere şi de inginerie (9,5 %).

(*) Secret de afaceri.

Principalii indicatori de performanță

	2004 ([1])	2005 ([2]) M	2006 ([3]) E	2007 E	2008 E	2009 E
Totalul zborurilor efectuate	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasageri transportați	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Venitul total (în mii de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profitul brut (în mii de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profituri (pierderi) din exploatare (în mii de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Profituri (pierderi) înainte de impozitare (în mii de CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Declarații financiare auditate.
([2]) M = conturi de gestiune, care nu au fost încă auditate.
([3]) E = Estimări.
(*) Secret de afaceri.

(33) Pentru exercițiul financiar 2005, Eurocypria a anticipat un profit de circa 440 000 CYP, ceea ce reprezintă o scădere a rezultatelor în comparație cu anii precedenți şi cu cifrele proiectate. Acest lucru s-a datorat unei creşteri drastice a prețurilor la combustibili în decursul anului 2005, ceea ce nu s-a putut repercuta asupra pasagerilor, dată fiind natura acordurilor cu agențiile de turism.

(34) Metoda FNA indică valoarea unei întreprinderi pe baza valorii fluxurilor de numerar libere pe care întreprinderea le-ar putea genera în viitor. Această metodă vizează calcularea valorii actuale a fluxurilor de numerar pe care investitorii le vor obține în viitor. Fluxurile de numerar rezultate în acest fel trebuie actualizate la rata de recuperare necesară pentru a obține o estimare a valorii actuale a întreprinderii.

(35) Estimările financiare realizate de conducerea Eurocypria pentru perioada 2006-2009 calculează „valoarea terminală" a societății care reprezintă suma pe care un investitor ar plăti-o în prezent pentru drepturile la fluxurile de numerar ale întreprinderii în decursul anilor următori acestei perioade de patru ani. S-a atins o valoare terminală de 14,54 milioane CYP; ulterior, din aceasta s-a dedus un „cost mediu ponderat al capitalului" de 9,35 % pentru a atinge o „valoare actuală netă" a societății de 14,21 milioane CYP.

(36) Această valoare actuală netă a făcut obiectul a numeroase analize de sensibilitate pentru a ține seama de eventualele variații ale parametrilor, cum ar fi variațiile cursurilor de schimb USD/CYP, (o mare parte din costurile societății sunt calculate în dolari SUA, în timp ce câştigurile sale sunt calculate în alte monede), variațiile pronosticurilor de creştere şi ale prețurilor la combustibil. Analizele de sensibilitate au subliniat gradul înalt de sensibilitate a Eurocypria (ca şi a majorității liniilor aeriene comunitare) față de fluctuațiile cursurilor de schimb şi ale prețurilor la combustibil.

(37) Pe baza analizei descrise anterior, PwC a obținut un interval de valori indicative pentru Eurocypria, situate între 12,5 milioane CYP şi 16 milioane CYP.

(38) PwC a realizat, de asemenea, o analiză comparabilă a valorii de piață a Eurocypria în raport cu alte societăți care efectuează zboruri pe linii asemănătoare sau cu alte tipuri asemănătoare de întreprinderi. Aceasta se consideră ca fiind o metodă valabilă de comparație suplimentară, deoarece condițiile şi perspectivele unor societăți asemănătoare depind de factori comuni, cum ar fi cererea globală a produselor şi serviciilor acestora, precum şi structura costurilor şi mediul în care acestea operează.

(39) Datorită faptului că nu există societăți aeriene cu zboruri charter cotate la bursă, PwC a utilizat o combinație de transportatori aerieni cu tarife reduse şi de societăți care combină zborurile regulate cu zborurile charter. În urma unui calcul efectuat pe baza câştigurilor actuale şi preconizate înainte de dobânzi, taxe, depreciere şi amortizare (EBITDA) s-a ajuns la o valoare indicativă a capitalului societății situată între 12,5 şi 13,5 milioane CYP. PwC a observat că acest rezultat se apropie de rezultatul obținut cu ajutorul metodei FNA.

(40) De asemenea, PwC a efectuat a treia şi ultima evaluare a societății Eurocypria bazată pe tranzacțiile recente ale acesteia. În opinia PwC, această evaluare a supus la încercare caracterul rezonabil al celor două metodologii menționate anterior. Baza teoretică a acestei abordări este aceea că prețul obținut pe baza principiului deplinei concurențe dintre un cumpărător şi un vânzător interesați reprezintă un bun indicator al valorii. PwC a utilizat datele disponibile rețelei sale globale, obținând cu ajutorul acestei metode o valoare indicativă situată între 10,5 şi 13 milioane CYP pentru Eurocypria. PwC a semnalat că acest rezultat este, de asemenea, apropiat de rezultatul obținut cu ajutorul metodei FNA.

(41) Conform analizelor menționate anterior, PwC a ajuns la concluzia că valoarea indicativă pentru Eurocypria oscilează între 12,5 și 15,5 milioane CYP.

(42) De asemenea, PwC a precizat că evaluarea societății Eurocypria se bazează pe previziuni financiare, potrivit cărora societatea ar păstra un anumit tip de afiliere cu Cyprus Airways. Potrivit PwC, o astfel de afiliere ar putea da naștere unei serii de obstacole, în special în calea expansiunii sale; restricții în ceea ce privește creșterea, datorită faptului că Eurocypria este o filială a Cyprus Airways; statutul societății Eurocypria de filială a Cyprus Airways limitează posibilitățile acesteia de a obține prețuri competitive în ceea ce privește externalizarea serviciilor. În cazul în care Eurocypria va continua să facă parte din grup, este probabil ca aceasta să nu poată concura pe aceleași rute ca și Cyprus Airways.

(43) Pe baza acestor estimări, PwC a conchis că prețul pentru Eurocypria ca și entitate distinctă, fără aceste restricții, ar putea fi probabil mai mare.

(44) O a doua evaluare a fost efectuată de HSBC. HSBC a adoptat o abordare asemănătoare celei realizate de PwC. Concluzia inițială a acestora este că valoarea totală a capitalului Eurocypria este de 13 milioane CYP. În continuare, HSBC a efectuat o evaluare comparativă a valorii unor societăți cotate la bursă, în raport cu Eurocypria. În acest fel, s-a obținut valoarea de 11,8 milioane CYP pentru Eurocypria.

(45) HSBC a semnalat sensibilitatea societății, în special în ceea ce privește variațiile prețurilor la combustibil, obținând o valoare medie ponderată a societății situată între 12,3 și 13,8 milioane CYP.

Creșterea capitalului

(46) În ceea ce privește creșterea capitalului, aceasta a fost proiectată pentru a face față patrimoniului net negativ al societății Cyprus Airways, derivat din pierderile acumulate în trecut care au cauzat degradarea capitalului acesteia. Creșterea capitalului se va realiza prin acordarea unor drepturi oferite acționarilor în mod proporțional cu participarea acestora. 70 % vor fi oferite statului, iar 30 % acționarilor privați. Guvernul cipriot consideră că această creștere a capitalului va constitui o investiție asemănătoare celei realizate de un investitor în economia de piață.

Măsuri compensatorii

(47) În ceea ce privește măsurile compensatorii, autoritățile cipriote și-au reiterat opinia conform căreia societatea aeriană își restructurează activitățile în mod efectiv începând cu anul 2004. În acest sens, la sfârșitul anului 2004, transportatorul aerian și-a redus flota cu două aeronave, renunțând la numeroase rute și reducând în același timp frecvența zborurilor sale pe alte rute. În contextul unei companii aeriene care dispunea de 12 aeronave în 2004, autoritățile au considerat că această reducere este semnificativă și că o reducere ulterioară a dimensiunii flotei în această etapă ar avea un impact negativ asupra viabilității pe termen lung a societății.

(48) Autoritățile cipriote susțin, de asemenea, că decizia de a vinde HellasJet și aceea de a nu reînnoi închirierea celor trei aeronave ale societății HellasJet constituie o reducere semnificativă a capacității grupului, care ar trebui considerată ca o măsură compensatorie. În mod similar trebuie privită și vânzarea societății Eurocypria, dat fiind faptul că flota grupului se va reduce cu alte 6 aeronave. După vânzare, cele două societăți vor fi independente din punct de vedere legal și financiar.

(49) Conform autorităților cipriote, în procesul actual al restructurării nu este posibil să se ia nicio altă măsură compensatorie fără a pune în pericol obiectivul restructurării. Autoritățile cipriote subliniază faptul că Cyprus Airways ocupă un loc extrem de limitat pe piața comunitară a aviației, inițiativele sale neputând influența situația concurențială din acest domeniu.

(50) Piața cipriotă, care este în primul rând o piață de destinație, a fost liberalizată deja de câțiva ani. În prezent, circa 99 de societăți aeriene asigură zboruri regulate și charter înspre și dinspre Cipru. Analizând mai îndeaproape situația, se observă că 80 % din traficul aerian se desfășoară în interiorul Comunității sau al SEE și, prin urmare, nu face obiectul niciunui tip de restricții. Alte 8-9 % din trafic corespund serviciilor charter din țări terțe care sunt liberalizate în întregime. Cele 10-11 % care rămân sunt reprezentate de traficul dinspre Orientul Mijlociu și din zona Golfului, unde contextul politicii aeriene este stabilit de unele acorduri bilaterale între Cipru și aceste țări. În acest context, autoritățile cipriote consideră că este foarte dificil să se realizeze o liberalizare mai mare a pieței cipriote a aviației cu ajutorul unor măsuri întreprinse la nivel național.

Contribuția proprie

(51) În ceea ce privește chestiunea contribuției proprii, autoritățile cipriote au dorit să clarifice o serie de aspecte. În ceea ce privește flota deținută de Cyprus Airways, societatea nu a putut să își utilizeze aeronavele drept garanție pentru contractarea unui împrumut din partea unor bănci comerciale, datorită relativei vechimi a acestora (cele 7 aeronave A320 deținute de Cyprus Airways au fost livrate societății între 1989 și 1993). S-au făcut eforturi în acest sens, însă răspunsurile primite din partea a numeroase bănci comerciale au fost negative. În aceeași ordine de idei, guvernul a explicat că vânzarea unei părți a flotei nu a fost considerată ca o alternativă reală, deoarece acest lucru ar face imposibilă desfășurarea fără întrerupere a activităților societății. Prin urmare, singura alternativă reală a fost vânzarea societății Eurocypria. S-a susținut faptul că vânzarea acestei filiale ar trebui considerată contribuție proprie.

(52) În ceea ce privește HellasJet, această societate și-a încetat operațiunile în calitate de societate aeriană regulată în mai 2005 și, printr-un acord cu o societate greacă numită Trans World Aviation, a trecut de la activitatea de transportator aerian regulat la aceea de agent comercial de aeronave și operator de zboruri charter. 51 % din capitalul societății s-a vândut deja, iar guvernul poartă negocieri pentru a vinde restul societății.

(53) Autoritățile cipriote consideră, de asemenea, că creșterea capitalului prevăzută pentru jumătatea anului 2007 reprezintă o contribuție proprie la restructurare. Potrivit acestora, ar trebui să se adauge vânzarea unei aeronave în

anul 2005 (5 milioane CYP), vânzarea unui motor de rezervă al unei aeronave A320 (1,7 milioane CYP), precum şi vânzarea unor piese de schimb (0,7 milioane CYP), ceea ce ar duce la o contribuţie suplimentară de 7,4 milioane CYP.

(54) În cele din urmă, în ceea ce priveşte nivelul contribuţiei proprii la restructurare, autorităţile cipriote atrag atenţia Comisiei asupra punctului 56 din orientările S&R care prevede

> *„Cu toate acestea şi sub rezerva unor dispoziţii contrare în normele privind acordarea ajutorului de stat într-un anumit sector, în zonele asistate condiţiile de autorizare a ajutorului pot fi mai puţin stricte în ceea ce priveşte punerea în aplicare a măsurilor compensatorii şi valoarea contribuţiei beneficiarului".*

(55) Acestea continuă afirmând că, pe parcursul perioadei situate între 2000 şi 2006, întreg teritoriul Ciprului este considerat o singură regiune, reglementată de articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, şi că, datorită importanţei extrem de mari a societăţii Cyprus Airways pentru economia bazată pe turism a Ciprului, o nouă reducere a capacităţii transportatorului aerian, fie cu ajutorul altor măsuri compensatorii, fie printr-o proporţie extrem de ridicată a contribuţiei proprii va avea în mod cert repercusiuni complexe asupra sectorului turismului şi asupra dezvoltării regionale, în general.

Observaţii ale terţelor părţi

(56) Ca urmare a publicării în Jurnalul Oficial a scrisorii adresate autorităţilor cipriote, s-au primit observaţii, în termenul permis, din partea unei părţi interesate.

(57) Comisia ia notă de faptul că niciun concurent nu a prezentat observaţii în contextul deschiderii procedurii.

Pasypi

(58) Observaţiile primite au venit din partea Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), care a dorit să îşi exprime părerea asupra planului de restructurare a Cyprus Airways şi asupra unei modalităţi corecte şi eficiente de gestionare a acestei societăţi. PASYPI şi-a exprimat opinia potrivit căreia, în cazul în care planul de restructurare actual ar urma să fie aprobat în temeiul „filozofiei unei gestionări dominante", acest lucru ar fi „foarte dezastruos" pentru societate.

(59) Conform PASYPI, după ce Comisia a autorizat acordarea ajutorului pentru salvare în favoarea societăţii, Cyprus Airways nu a prezentat angajaţilor săi un plan de afaceri corect şi viabil. Nu s-au restructurat nici conducerea, nici activităţile societăţii, din cauza unor interese şi interferenţe politice.

(60) Potrivit PASYPI, linia aeriană are un exces de personal, iar planurile aplicate de către conducerea societăţii nu au reuşit să reducă numărul angajaţilor la niveluri care corespund standardelor internaţionale şi evaluărilor comparative. Presiunea şi consideraţiile de natură politică figurează printre motivele acestui eşec.

(61) PASYPI afirmă că acţionarii privaţi ai societăţii nu contribuie la supravieţuirea acesteia şi că singurii acţionari care participă la reducerea costurilor sunt angajaţii.

(62) Uniunea piloţilor critică, de asemenea, conducerea societăţii în ceea ce priveşte tratamentul aplicat celor două filiale Eurocypria şi HellasJet. În ceea ce priveşte Eurocypria, aceştia se întreabă dacă vânzarea acestei societăţi va avea sau nu efecte nefaste şi dacă va limita expansiunea viitoare a Cyprus Airways. În ceea ce priveşte HellasJet, uniunea contestă faptul că serviciile competente nu au dezvăluit niciodată personalului pierderile suferite de HellasJet şi dacă această societate funcţionează încă sau nu.

(63) În concluzie, uniunea piloţilor afirmă că este necesar un nou plan de afaceri pentru compania aeriană în cauză şi că aceasta trebuie privatizată.

Răspunsul autorităţilor cipriote la observaţiile terţelor părţi

(64) Ca răspuns la comentariile primite din partea uniunii piloţilor, autorităţile cipriote au afirmat, în primul rând, că declaraţiile făcute nu au fost nici substanţiale şi nu au avut nicio justificare sau o bază comercială solidă.

(65) Guvernul refuză categoric afirmaţia privind interferenţele politice din societate, declarând că, în timp ce majoritatea membrilor consiliului este numită de guvern, aceştia au aceleaşi responsabilităţi ca şi membrii consiliului de administraţie al oricărei societăţi cotate la bursă. Deciziile luate de către membrii consiliului sunt motivate numai de cele mai bune interese ale societăţii.

(66) În ceea ce priveşte planul de restructurare, guvernul afirmă că acesta s-a aplicat şi că se pot observa deja schimbări în cadrul societăţii. Economiile anuale au fost conforme celor prevăzute de plan, şi anume 19,5 milioane CYP. Obiectivul fundamental al planului este reducerea costurilor pentru a permite astfel companiei aeriene să îşi restructureze activităţile într-un mod mai competitiv. Deoarece costurile forţei de muncă constituie un factor semnificativ, personalul a fost în mod inevitabil afectat atât de concedieri cât şi de scăderile salariilor.

(67) În ceea ce priveşte chestiunea excesului de personal, guvernul respinge afirmaţiile făcute de PASYPI, declarând că numărul personalului care urmează să fie concediat până la sfârşitul anului 2006 se ridică la circa 414 persoane şi nu la 385, astfel cum se prevedea în planul de restructurare.

(68) În ceea ce priveşte creşterea capitalului, guvernul declară că aceasta va avea loc la jumătatea anului 2007, atunci când se vor putea observa rezultatele concrete ale aplicării planului de restructurare. Se intenţionează păstrarea raportului dintre cotele acţionarilor privaţi şi publici în cadrul societăţii.

(69) Guvernul a explicat că decizia privind vânzarea Eurocypria a fost luată pentru a permite Cyprus Airways să îndeplinească cerințele stabilite în orientările comunitare S&R privind contribuția proprie. Autoritățile au afirmat că vânzarea Eurocypria la un preț evaluat în mod independent, şi anume 13,425 milioane CYP, urma să aibă loc la începutul lunii august 2006.

(70) În ceea ce priveşte HellasJet, guvernul a explicat că în urma unui acord tripartit între Cyprus Airways, HellasJet şi Trans World Aviation SA (care funcționează în Grecia sub numele de Air Miles), Cyprus Airways a organizat vânzarea HellasJet societății Trans World pentru suma de 2 milioane EUR (1,16 milioane CYP). Potrivit autorităților, intenția societății Cyprus Airways a fost aceea de a atenua cât mai mult posibil pierderile de exploatare ale HellasJet şi, odată cu expirarea garanțiilor comerciale furnizate în prealabil de Cyprus Airways flotei HellasJet, de a se retrage din această asociație. Autoritățile au pretins că această sumă ar trebui considerată ca şi contribuție proprie.

(71) Guvernul a respins solicitarea uniunii piloților privind un nou plan de restructurare, afirmând că planul de afaceri actual nu necesită nicio revizuire. Guvernul nu exclude posibilitatea privatizării societății, în cazul în care s-ar primi o ofertă interesantă.

(72) În ceea ce priveşte creşterea capitalului planificată pentru jumătatea anului 2007 şi la cererea Comisiei, autoritățile cipriote au oferit informații suplimentare în scrisoarea din data de 19 decembrie 2006. Acestea au explicat că, potrivit dispozițiilor înscrise în dreptul societăților comerciale din Cipru, o societate pe acțiuni nu poate emite acțiuni sub valoarea nominală. La acel moment, acțiunile Cyprus Airways au fost negociate la bursa de valori cipriotă la o valoare situată între 0,15 şi 0,16 CYP, în timp ce valoarea nominală a acestora era de 0,50 CYP per acțiune. Dat fiind că s-a considerat că orice emisiune situată la acea valoare contabilă sau peste aceasta nu ar fi avut succes, ar fi trebuit să se reducă valoarea nominală a capitalului social subscris.

(73) Procedura de reducere a valorii nominale a capitalului subscris a fost deja întreprinsă, iar societatea va reduce această valoare prin anularea pierderilor acumulate (astfel cum se stipulează în statutul societății). În reuniunea sa din 12 decembrie 2006, Consiliul de administrație al Cyprus Airways a inițiat procedura privind creşterea capitalului prin organizarea subscrierii emisiunii. Pentru a garanta reuşita, banca comercială de investiții Cisco (o filială a Băncii private a Ciprului) şi-a afirmat dorința de a subscrie emisiunea propusă. Băncii Cisco i se va plăti o taxă pentru subscrierea la creşterea capitalului Cyprus Airways; această taxă va fi calculată la prețul de piață pentru acest tip de tranzacții. S-a furnizat serviciilor Comisiei o copie a scrisorii de intenție a băncii de investiții.

(74) Următoarea etapă a constat în aprobarea, la mijlocul lunii ianuarie 2007, cu o majoritate de 75 % a acționarilor prezenți la această reuniune generală extraordinară, a unei rezoluții speciale privind reducerea capitalului social subscris. Ulterior, această rezoluție va trebui să fie ratificată de Tribunalul de Primă Instanță din Cipru şi înregistrată la Registrul Societăților Comerciale. Se preconizează că această procedură va dura 6 sau 7 luni (incluzând o perioadă de trei luni pentru decizia Tribunalului).

V. EVALUAREA AJUTORULUI

Existența unui ajutor în conformitate cu articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE

(75) În conformitate cu articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE, este incompatibil cu piața comună orice ajutor acordat de către un stat membru sau prin intermediul resurselor statului, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(76) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui tip de avantaj acordat direct sau indirect, finanțat prin resursele statului, acordat de statul membru însuşi sau de orice organism intermediar care acționează în virtutea competențelor conferite acestuia.

(77) În contextul deschiderii procedurii, Comisia a identificat trei elemente ale planului de restructurare care ar putea, eventual, să fie considerate ca ajutor de stat. Prin urmare, Comisia trebuie să examineze aceste elemente pentru a determina dacă ele reprezintă sau nu ajutor de stat.

Garanții de împrumut

(78) Costurile de restructurare a Cyprus Airways vor fi acoperite parțial şi temporar de un împrumut în valoare de 55 milioane CYP (96 milioane EUR), acordat de o bancă comercială în condiții de piață. După cum s-a precizat în decizia de deschidere a procedurii de anchetă, autoritățile cipriote intenționează să acorde societății Cyprus Airways o garanție de stat care să acopere acest împrumut.

(79) *Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 şi 88 din Tratatul CE ajutorului de stat sub forma unor garanții* ([4]) stabileşte criteriile care asigură faptul că o garanție nu reprezintă un ajutor de stat (a se vedea punctul 4.2). Următoarele două condiții esențiale trebuie îndeplinite cumulativ:

a) Garanția s-ar putea obține, în principal, de pe piețele financiare în condiții de piață.

b) Se plătește prețul de piață pentru garanție.

(80) În cazul de față, niciunul din aceste criterii nu este îndeplinit. Pe de o parte, Cyprus Airways nu plătește statului nicio primă pentru garanția de care beneficiază, iar pe de altă parte, dată fiind situația sa economică dezastruoasă şi faptul că a primit deja ajutor pentru salvare, este foarte puțin probabil ca această societate să fi putut beneficia de o astfel de garanție în mod autonom.

(81) Mai mult, garanția constituie una din resursele statului, deoarece statul o acordă în mod direct. Garanția se acordă unei societăți (Cyprus Airways), care concurează cu alte companii aeriene comunitare, în special de la 1 ianuarie

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

2003, de când a intrat în vigoare cea de-a treia etapă a procesului de liberalizare a transportului aerian („cel de-al treilea pachet"). Aceasta va influența comerțul dintre state, dat fiind că este destinată unei societăți care exercită activități de transport între state membre și acoperă piața comună. În acest sens, ar putea denatura sau amenința să denatureze concurența în interiorul acestei piețe.

(82) Prin urmare, garanția de stat trebuie considerată ajutor de stat în temeiul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE. În plus, această concluzie este acceptată de autoritățile cipriote, deoarece acestea au încercat, în ceea ce privește garanția, să îndeplinească condițiile stabilite în orientările S&R.

(83) În timp ce planul inițial prevedea că autoritățile cipriote ar garanta acordarea integrală a împrumutului în valoare de 55 milioane CYP, pe parcursul procedurii, pentru a reduce ajutorul la minimum și pentru a garanta o contribuție suficientă din partea societății la propriile costuri de restructurare, autoritățile au decis reducerea la cel mult 45 milioane CYP a părții din împrumutul pentru restructurare acoperită de garanție. În plus, autoritățile cipriote au specificat că cele două părți ale împrumutului, atât cea garantată cât și cea negarantată, vor fi independente una față de alta și, în special nu va exista niciun tip de subordonare a celei de-a doua față de prima. Acest lucru înseamnă că, din împrumutul comercial de 55 milioane CYP, cel puțin 10 milioane CYP vor fi obținute de linia aeriană fără nicio garanție sau fără nicio altă intervenție a statului.

Vânzarea societății Eurocypria

(84) Autoritățile cipriote au precizat că vânzarea societății Eurocypria s-a încheiat în august 2006 și că aceasta a fost vândută statului la prețul de 13,425 milioane CYP. Prin urmare, Comisia trebuie să examineze în ce fel s-a ajuns la acest preț, să verifice valabilitatea sa și să determine dacă un eventual ajutor de stat a fost prezent în această tranzacție. Potrivit alineatului (59) și următoarele din decizia de deschidere a procedurii de anchetă, se precizează că această situație s-ar putea prezenta, în special, în cazul în care prețul plătit este prea ridicat în comparație cu prețul de piață al societății.

(85) În acest sens, Comisia observă că acest preț a fost obținut ca urmare a două evaluări ale experților, efectuate atât în numele vânzătorului cât și al cumpărătorului. În urma unei analize detaliate a evaluărilor experților, Comisia poate conchide că acest preț corespunde unui preț de piață corect; de asemenea, Comisia observă că prețul de vânzare final este, în orice caz, inferior celor 15 milioane CYP prevăzute în cadrul planului de restructurare și în deschiderea procedurii de anchetă. În consecință, Comisia conchide că vânzarea Eurocypria nu constituie un ajutor de stat în favoarea Cyprus Airways, deoarece societatea nu a fost vândută la un preț mai mare decât valoarea sa reală.

(86) Comisia ia, de asemenea, notă de intenția declarată a autorităților cipriote, potrivit căreia Eurocypria va funcționa ca și o societate complet independentă de grupul Cyprus Airways. Comisia consideră că, dat fiind că Eurocypria rămâne în proprietatea statului, există riscul ca aceasta să nu fie gestionată realmente independent față de fosta societate-mamă. În acest sens și pentru a aborda aceste chestiuni, Comisia intenționează să impună Ciprului anumite condiții care să garanteze că aceste două societăți sunt și rămân distincte pentru o perioadă îndeajuns de lungă de timp și că orice eventuale raporturi între ele se vor realiza în condiții de egalitate.

Creșterea capitalului

(87) Un alt aspect al planului de restructurare este acela că la jumătatea anului 2007, la circa 18 luni după inițierea restructurării, capitalul Cyprus Airways se va majora cu circa 14 milioane CYP. Intenția autorităților cipriote este aceea de a realiza această creștere a capitalului proporțional cu repartizarea actuală a acțiunilor, menținându-se raportul dintre proprietatea publică și cea privată. Aceasta înseamnă că statul va contribui cu o sumă de 9,8 milioane CYP (17 milioane EUR sau echivalentul a 70 %), în timp ce ceilalți acționari vor adăuga 4,2 milioane CYP (7,3 milioane EUR sau echivalentul a 30 %).

(88) Prin urmare, Comisia trebuie să stabilească dacă în această situație partea publică a acestei creșteri a capitalului propuse reprezintă sau nu un ajutor de stat. Acționând astfel, Comisia și-a fondat concluzia pe „principiul investitorului în economia de piață", o abordare care a fost confirmată de jurisprudența Curții ([5]). În conformitate cu jurisprudența Curții, pentru a decide dacă o infuzie de capital public constituie un ajutor de stat sau nu, este necesar să se ia în considerare posibilitățile reale pe care societatea beneficiară le are pentru a obține resurse financiare asemănătoare, dacă ar recurge la piețele de capital obișnuite. Nu se consideră ajutor de stat atunci când infuzia de capital public se produce în condiții care ar fi acceptabile pentru un investitor privat care ar funcționa în condițiile normale ale economiei de piață.

(89) În consecință, comportamentul investitorului public trebuie comparat cu acela pe care l-ar avea un investitor privat, de exemplu o exploatație privată, sau cu acela al unui grup privat de societăți care urmărește atingerea obiectivelor unei politici structurale, globale sau sectoriale, ținând seama de perspectivele unei rentabilități pe termen lung ([6]). În acest sens, Comisia consideră că contribuțiile din fonduri publice la capital nu intră în categoria ajutoarelor de stat, atunci când la această operațiune participă acționari privați; pentru realizarea acestei participări trebui îndeplinite următoarele trei condiții: în primul rând, aceasta trebuie să fie cel puțin proporțională cu numărul acțiunilor deținute de aceștia, în al doilea rând să aibă loc în condiții identice cu cele impuse investitorului public și, în ultimul rând, proporția acțiunilor subscrise de investitorii privați să aibă o putere economică reală; Comisia consideră că paritatea pentru participarea

([5]) A se vedea hotărârea Curții din 16 mai 2002 în cauza C482/99 2002 ECR I-4397, precum și concluziile avocatului general Geelhoed din 27 septembrie 2001 privind cauzele conexe C-328/99 &t C-399/00, *Italia/Comisie* și *SIM 2 Multimedia SpA/Comisie*.

([6]) Hotărârea din 21 martie 1991, *Italia/Comisie „Alfa Romeo"* (C-305/89) 1991 ECR I-1603 punctul 20.

investitorilor publici şi privaţi este garantată, în cazul în care o bancă comercială sau un investitor au acceptat să garanteze în prealabil, în condiţii de piaţă, această participare a investitorilor privaţi la creşterea capitalului, în aceleaşi condiţii ca şi cele oferite investitorului public. Această abordare, bazată pe simultaneitatea contribuţiilor, a fost confirmată în mod regulat de Tribunalul de Primă Instanţă şi de CEJ ([7]).

(90) În cazul de faţă, banca comercială de investiţii, Cisco, a acceptat să garanteze, în condiţii de piaţă, participarea investitorilor privaţi până la 30 % din recapitalizarea propusă. Autorităţile cipriote au specificat, de asemenea, că toţi acţionarii vor achiziţiona acţiunile la acelaşi preţ, care urmează să fie fixat de comun acord de Cyprus Airways şi Cisco, în aceleaşi condiţii de piaţă ca şi pentru investitorii privaţi.

(91) În acest sens, Comisia a primit o copie a scrisorii de intenţie din data de 14 decembrie 2006 trimisă societăţii Cyprus Airways de Cisco, în care banca acceptă să încheie un contract de subscriere sau de garantare a reuşitei acestei operaţiuni de recapitalizare. În plus, înainte de a se angaja faţă de investitorii privaţi în această investiţie, Cisco a efectuat o analiză detaliată a planului de restructurare şi a întregii operaţiuni. De asemenea, înainte de a încheia contractul final, conform practicilor obişnuite de piaţă, Cisco va întreprinde (sau a întreprins deja pe cont propriu) o acţiune pentru care să depună toate eforturile necesare şi pe care orice investitor ar trebui s-o efectueze înaintea iniţierii operaţiunii. În felul acesta, banca se asigură că deţine toate garanţiile şi titlurile de valoare necesare ajustării ofertei sale la riscurile existente. Trebuie remarcat faptul că această bancă nu este controlată, direct sau indirect, de statul membru interesat. Contractul final de garantare încheiat cu Cisco va fi finalizat la începutul perioadei de ofertare şi va conţine dispoziţiile şi angajamentele standard în vigoare pentru acest tip de contract, în conformitate cu cele mai bune practici naţionale şi internaţionale.

(92) Condiţiile care trebuie respectate în vederea încheierii contractului final de garantare pot fi clasificate în două categorii; prima conţine elementele relativ comune şi care nu au o influenţă directă asupra evaluării Comisiei, ci numai asupra realizării sale efective. Acestea includ:

a) absenţa unor evenimente extraordinare care ar putea periclita completarea cu succes a operaţiunii,

b) obligaţia de a transmite băncii informaţiile complete privind situaţia economică şi financiară, precum şi cele privind conducerea Cyprus Airways,

c) participarea băncii la stabilirea procedurilor operaţiunii.

(93) Pe de altă parte, a doua categorie de condiţii stabilite în scrisoarea de intenţie a băncii poate influenţa evaluarea din partea Comisiei a operaţiunii; aceste condiţii ar trebui analizate în amănunt; ele conţin în principal:

a) diferenţa dintre preţul de emisiune a acţiunilor şi cotarea acestora la bursă,

b) taxele/comisioanele care urmează să fie percepute de bancă pentru această operaţiune,

c) acordul dintre bancă şi stat (acţionarul principal al Cyprus Airways), potrivit căruia cele două părţi vor participa la creşterea capitalului

(94) În ceea ce priveşte *preţul de emisiune a noilor acţiuni*, Cisco şi Cyprus Airways au convenit că preţul sau intervalul de preţuri pentru emisiunea noilor acţiuni va fi stabilit de comun acord, în conformitate cu practicile de piaţă şi pe baza condiţiilor în vigoare de pe piaţa bursieră în momentul lansării operaţiunii. Cipru a confirmat Comisiei că tuturor subscriitorilor li se va percepe un preţ unic şi că nu se va acorda nicio reducere specială instituţiei garante.

(95) În ceea ce priveşte, în al doilea rând, *mecanismele de remunerare a băncilor prin comisioane*, acestea se bazează pe valoarea procentului operaţiunii (30 %) pe care piaţa urmează să o subscrie. Autorităţile cipriote au precizat că taxa care trebuie plătită în favoarea Cisco corespunde principiilor pieţei de pe principalele pieţe bursiere europene, astfel încât să garanteze încheierea cu succes a unei operaţiuni comparabile de plasare a acţiunilor. Prin urmare, Comisia conchide că tranzacţia dintre Cyprus Airways şi Cisco este în conformitate cu condiţiile de piaţă pentru acest tip de operaţiuni şi că nu echivalează cu o reducere a preţului plătit de bancă pentru acţiunile pe care aceasta poate fi solicitată să le subscrie. În consecinţă, taxa plătită băncii nu permite acesteia participarea la operaţiunea respectivă în condiţii mai favorabile decât cele aplicate statului sau altor acţionari.

(96) În ceea ce priveşte, în al treilea rând, *cerinţa statului şi a băncii de participare a amândurora la creşterea capitalului*, Comisia subliniază că obligaţia la acest exerciţiu impusă unei părţi de către cealaltă parte constituie un element de importanţă fundamentală pentru garantarea reuşitei acestei operaţiuni.

(97) Comisia observă angajamentul luat de autorităţile cipriote de a-i transmite, imediat după încheierea contractelor şi înainte de subscrierea noii creşteri a capitalului din partea autorităţile publice, aceste contracte finale încheiate cu banca şi care conţin obligaţiile formale şi necondiţionate de subscriere. Un al doilea angajament luat de autorităţile cipriote este acela de a prezenta, la încheierea operaţiunii, un raport care să conţină nivelurile reale de subscriere înregistrate pentru această creştere a capitalului. În acest sens, Comisia consideră că este evident că nu poate exista niciun acord colateral sau implicit prin care statul exonerează banca de la obligaţiile sale, în cazul în care oferta de recapitalizare nu a fost subscrisă îndeajuns.

([7]) Hotărârea TPI din 12 decembrie 2000 în cauza T-296/97, *Alitalia/Comisie*, 2000, ECR II-3871, punctul 81.

Comisia va acorda o atenție deosebită îndeplinirii stricte a acestor angajamente pentru a garanta că dispozițiile prezentei decizii vor fi respectate corespunzător.

(98) Această operațiune permite sectorului privat să subscrie o parte semnificativă (30 %) din noua emisiune a acțiunilor în aceleași condiții ca și acționarii publici, dat fiind că prețurile acțiunilor și drepturile aferente vor fi identice pentru toți acționarii.

(99) În concluzie, pe baza acestei analize și a practicii constante a Comisiei, precum și a jurisprudenței Curții în ceea ce privește calificarea participării statului la creșterile capitalului alături de investitorii privați, se consideră că, evaluată ca atare și independent de celelalte măsuri de restructurare, creșterea capitalului prevăzută pentru jumătatea anului 2007 reprezintă o operațiune la care participă în mod concomitent acționari publici și privați, participarea statului nefiind astfel considerată ca ajutor de stat, în cazul în care sunt respectate condițiile stabilite anterior, referitor la faptul că această creștere a capitalului va fi subscrisă de o bancă comercială de investiții pentru a asigura simultaneitatea efectivă a subscrierii publice și private, precum și la respectarea raportului dintre proprietatea publică și cea privată.

(100) Cu toate acestea, Comisia observă că jurisprudența instanțelor europene precizează că „*simplul fapt că o întreprindere publică a efectuat deja aporturi de capital clasificate drept ajutoare în favoarea unei filiale ale sale nu exclude, a priori, posibilitatea ca un alt aport de capital să fie clasificat drept investiție care corespunde criteriilor impuse unui investitor privat în economia de piață…Cu toate acestea, potrivit instanței, un asemenea caz care se referă la trei aporturi de capital efectuate de același investitor pe parcursul unei perioade de doi ani, dintre care în primii doi ani nu s-a realizat niciun profit, Comisia trebuie să stabilească dacă al treilea aport ar putea fi, în mod logic, disociat de primele două și clasificat, în temeiul criteriului aplicat investitorului privat, drept o investiție independentă.*

Tribunalul consideră următoarele considerații ca fiind relevante în vederea stabilirii acestui lucru: cronologia respectivelor aporturi de capital, finalitatea acestora și situația filialei în momentul în care s-au luat deciziile privind fiecare dintre aporturile în cauză” ([8]).

(101) În cazul de față, Comisia observă că, în timp ce statul și acționarii privați vor subscrie creșterea capitalului la același preț, iar toate noile acțiuni vor beneficia de aceleași drepturi, există certitudinea că statul acționează, în același timp, ca și garant pentru un împrumut semnificativ acordat beneficiarului, ceea ce se va extinde mult dincolo de momentul creșterii capitalului, și că achiziționează o filială a societății care face obiectul restructurării. Cu toate acestea, nu se consideră necesară evaluarea cu precizie a faptului că participarea statului a avut loc în aceleași condiții ca și cea a acționarilor privați, dat fiind că, în orice caz, Comisia consideră că, după cum se precizează clar în analiza următoare, chiar dacă participarea statului la creșterea capitalului ar putea constitui un ajutor de stat, acesta ar fi considerat compatibil cu piața comună.

Temeiul juridic al evaluării

(102) Dat fiind că împrumutul pe termen lung de 55 milioane CYP garantat de stat pentru finanțarea unei părți a restructurării societății Cyprus Airways constituie un ajutor de stat și că participarea statului la creșterea capitalului ar putea conține elemente caracteristice ajutorului de stat, Comisia trebuie să examineze compatibilitatea acestuia cu piața comună.

(103) În consecință, este necesar să se examineze compatibilitatea ajutorului în conformitate cu articolul 87 alineatele (2) și (3) din Tratatul CE, care prevede derogările de la regula generală a incompatibilității stabilite la alineatul (1) din același articol.

(104) Derogările menționate la articolul 87 alineatul (2) din Tratatul CE nu se aplică în cazul de față, deoarece măsura de ajutor nu are un caracter social, ajutorul nefiind acordat consumatorilor individuali, nefiind destinat compensării pagubelor provocate de calamități naturale sau alte evenimente excepționale și nefiind acordat economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania afectate de divizarea Germaniei.

(105) Derogările menționate la articolul 87 alineatul (3) literele (a), (b) și (d) nu se aplică în cazul de față, deoarece ajutorul nu favorizează dezvoltarea economică a regiunilor cu un standard de viață anormal de scăzut sau cu un nivel al șomajului extrem de ridicat, nepromovând realizarea unui proiect important de interes european comun, neremediind o perturbare gravă a economiei unui stat membru și nepromovând cultura și conservarea patrimoniului.

(106) În consecință, se aplică numai derogarea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (c). Articolul 87 alineatul (3) litera (c) prevede posibilitatea acordării unor ajutoare de stat pentru favorizarea dezvoltării anumitor sectoare economice, cu condiția ca acestea să nu afecteze negativ condițiile comerciale într-o măsură care să contravină interesului comun.

(107) În acest sens, cadrul comunitar care trebuie aplicat pentru a stabili compatibilitatea cu piața comună este reprezentat de orientările S&R din 2004, precum și de cele din 1994, menționate anterior.

Compatibilitatea cu piața comună a măsurilor preconizate

(108) Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă planul de restructurare este conform cu dispozițiile orientărilor aplicabile. Principiul de bază (punctul 31 din orientările S&R) vizează „*acordarea unor ajutoare de restructurare numai în*

([8]) Cauza T11/95 BP *Chemicals Ltd/Comisie* [1998] ECR II-3235 punctele 170 și 171.

cazul în care se poate demonstra că această autorizare a ajutoarelor nu contravine intereselor comunitare. Acest lucru se va putea realiza numai dacă se vor respecta anumite criterii stricte şi numai dacă se va dovedi că nu au loc denaturări ale concurenţei prin beneficiile care decurg din menţinerea activităţii întreprinderii… şi dacă, în principiu, există măsuri compensatorii corespunzătoare în favoarea concurenţilor."

(109) Orientările precizează apoi numeroase condiţii în temeiul cărora se poate autoriza acordarea unui ajutor de restructurare.

Eligibilitatea întreprinderii

(110) În primul rând, Comisia trebuie să stabilească dacă Cyprus Airways poate beneficia de ajutorul pentru restructurare în condiţiile stabilite de orientările S&R. Punctul 9 din aceste orientări afirmă că nu există o definiţie comunitară pentru o întreprindere aflată în dificultate, adăugând că „*Comisia consideră o întreprindere ca fiind în dificultate atunci când aceasta nu este capabilă, cu ajutorul resurselor proprii sau al fondurilor pe care le-ar putea obţine de la proprietarii/acţionarii sau creditorii săi, să stopeze pierderile care – fără o intervenţie exterioară din partea autorităţilor publice – ar conduce aproape sigur la colapsul său economic pe termen scurt sau mediu*".

(111) În continuare, punctul 10 din orientări precizează că „*în principiu şi independent de dimensiunea sa, o întreprindere este considerată, în temeiul acestor orientări, ca fiind în dificultate în următoarele cazuri: (a) în cazul unei societăţi cu răspundere limitată, atunci când a pierdut mai mult de jumătate din capitalul său social şi mai mult de un sfert din acest capital în decursul ultimelor 12 luni*".

(112) La punctul 11 se afirmă că „*Chiar şi atunci când nu se verifică niciunul din cazurile menţionate la punctul 10, o întreprindere poate fi totuşi considerată în dificultate, în special în cazul în care sunt prezente simptomele obişnuite ale unei întreprinderi aflate în criză, cum ar fi nivelul crescând al pierderilor, diminuarea cifrei de afaceri, creşterea stocurilor, excesul de capacitate, scăderea fluxului de numerar, nivelul crescând al datoriilor, cheltuielile tot mai ridicate cu dobânzile şi scăderea sau dispariţia valorii activului net*".

(113) Potrivit Comisiei, la deschiderea procedurii, Cyprus Airways este o societate cu răspundere limitată care a pierdut deja o mare parte a capitalului său autorizat. În timp ce la 31 decembrie 2003, capitalul autorizat al Cyprus Airways se situa la 55,5 milioane CYP (95 milioane EUR), la data de 31 decembrie 2004, într-un interval de 12 luni, societatea a pierdut 26,2 milioane CYP (44,8 milioane EUR), şi anume aproape 50 % din capitalul său social.

(114) Comisia observă că pierderile suferite de grup (în special cele imputabile societăţii Cyprus Airways) au crescut de la 20,9 milioane CYP în 2003 la 39,4 milioane CYP la sfârşitul anului 2004. Prin urmare, capitalul acţionar al Cyprus Airways a scăzut de la 55,6 milioane CYP (95 milioane EUR) în 2003 la 14,4 milioane CYP (25 milioane EUR) în 2004. În consecinţă, dată fiind situaţia sa financiară dificilă, este puţin probabil ca această societate să fie capabilă să obţină o sursă de finanţare comercială.

(115) În decizia sa din 3 mai 2005 privind „Cyprus Airways (ajutor pentru salvare)", Comisia a conchis că Cyprus Airways este cu adevărat o societate în dificultate, în conformitate cu orientările S&R. La aceeaşi concluzie a ajuns şi Comisia la deschiderea procedurii. Prin urmare, Cyprus Airways se califică pentru obţinerea unui ajutor de restructurare în conformitate cu orientările S&R.

Restabilirea viabilităţii pe termen lung

(116) A doua condiţie (stabilită la punctul 35 din orientările S&R) care trebuie respectată este aceea potrivit căreia „*planul de restructurare, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă, trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-un termen rezonabil şi pe baza unor ipoteze realiste în ceea ce priveşte condiţiile viitoare de funcţionare.*"

(117) La punctul 37 al aceloraşi orientări se precizează că „*planul trebuie să prevadă o redresare care să permită societăţii, după finalizarea restructurării sale, să acopere toate costurile sale, inclusiv cele referitoare la amortizare şi la cheltuielile financiare. Rentabilitatea estimată a capitalului trebuie să fie îndeajuns de mare încât să permită întreprinderii restructurate să concureze pe piaţă prin propriile forţe.*"

(118) În acest sens, în procesul de restructurare, societatea şi-a redus costurile cu 19,5 milioane CYP şi a concediat mai mult personal decât se prevedea în planul de restructurare. Planul a prevăzut o reducere de 385 membri ai personalului (dintr-un total de 1800), în timp ce 414 persoane au avut posibilitatea de a părăsi societatea. Scăderea semnificativă a bazei de costuri, reducerile salariale negociate pentru restul personalului, precum şi creşterea productivităţii şi a practicilor profesionale vor permite societăţii să facă economii majore şi îi vor oferi acesteia flexibilitatea şi capacitatea necesare adaptării pentru a-şi realiza obiectivele sale.

(119) Comisia consideră că Cyprus Airways ar trebui să poată duce la bun sfârşit procesul său de restructurare în termenul stabilit. Cu toate că au trecut numai 18 luni de la acordarea ajutorului pentru salvare (mai 2005), rezultatele obţinute de societate sunt deja mai bune decât se preconiza. Pentru noi îmbunătăţiri, este necesar ca opiniile angajaţilor asupra modalităţii de gestionare a restructurării societăţii să fie luate în considerare. În asemenea cazuri, este foarte importantă gestionarea restructurării, iar observaţiile primite din partea terţelor părţi demonstrează acest lucru, în special în cazul de faţă.

(120) În ceea ce priveşte împrumutul pe termen lung în valoare de 55 milioane CYP (96 milioane EUR) garantat parţial de stat, autorităţile cipriote au demonstrat că această sumă va fi utilizată (alături de fondurile obţinute din vânzarea Eurocypria) pentru a rambursa ajutorul pentru salvare

destinat restructurării companiei aeriene în anii următori. Creşterea capitalului de 14 milioane CYP prevăzută pentru jumătatea anului 2007 va fi utilizată pentru reducerea sumei restante a împrumutului. Planul de restructurare are o strânsă legătură cu planul de reducere a costurilor pentru a obține venituri maxime. În timp, se prevede o creştere a veniturilor societății, ceea ce va permite rambursarea în favoarea băncii a sumei restante a împrumutului.

(121) Comisia trebuie, de asemenea, să evalueze dacă ipotezele pe care s-a bazat restructurarea sunt rezonabile în condițiile actuale şi dacă prevederile şi estimările sunt conforme cu cerințele stipulate în orientări. La punctul 35 al orientărilor S&R se prevede că „*Planul trebuie prezentat Comisiei cu toate informațiile relevante; acesta trebuie să conțină, în special, un studiu de piață. Îmbunătățirea viabilității trebuie să rezulte, în primul rând, din măsurile interne cuprinse în planul de restructurare; pot fi luați în considerare factori externi, cum ar fi variațiile prețurilor şi ale cererii, asupra cărora societatea nu exercită decât o slabă influență, însă numai în cazul în care ipotezele pieței se bucură de o recunoaştere generală*”.

(122) În acest sens, se poate verifica dacă această parte a planului de restructurare s-a desfăşurat conform prevederilor. În cazul de față, în ceea ce priveşte fluxurile de trafic şi dezvoltarea pieței, Comisia se referă la cele două studii independente efectuate pentru evaluarea Eurocypria, dat fiind că acestea ilustrează dezvoltarea pieței cipriote a aviației.

(123) Conform planului de restructurare, se prevede o creştere anuală medie de 3,5 % a traficului aerian cipriot în perioada cuprinsă între 2005 şi 2010, în timp ce prevederile realizate privind traficul Cyprus Airways prezintă o creştere anuală medie de numai 2,4 % în decursul aceleiaşi perioade de timp. Potrivit raportului pregătit de PwC, creşterea globală a traficului aerian cipriot este estimată de IATA (Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni) la 4,3 % în perioada cuprinsă între 2006 şi 2008. Acest lucru arată că ipotezele pe care s-a bazat planul au fost rezonabile. În consecință, previziunile planului de restructurare privind rezultatele Cyprus Airways par să fie plauzibile, ținând seama de celelalte măsuri de raționalizare realizate de societate.

(124) Având în vedere factorii menționați anterior, Comisia consideră că Cyprus Airways va fi capabilă să îşi regăsească viabilitatea financiară într-un termen rezonabil, conform previziunilor planului de afaceri.

Măsuri compensatorii

Cyprus Airways

(125) La punctul 38 al orientărilor S&R se prevede, de asemenea că „*Este necesar să se ia măsuri compensatorii pentru a garanta reducerea la minimum a efectelor negative asupra condițiilor comerciale, astfel încât efectele pozitive urmărite să le compenseze pe cele negative. În caz contrar, ajutorul va fi considerat «contrar interesului comun» şi, prin urmare, incompatibil cu piața comună.*”

(126) În continuare, la punctul 39 se specifică faptul că „*Aceste măsuri pot consta în cesiunea activelor, reducerile capacității sau ale prezenței pe piață şi reducerea barierelor la intrarea pe pieţele respective. La evaluarea caracterului corespunzător al măsurilor compensatorii, Comisia va ține seama de structura pieței şi de condițiile concurențiale pentru a garanta că niciuna din aceste măsuri nu vor denatura structura pieței...*”

(127) În consecință, Comisia trebuie să examineze procesul de restructurare şi să stabilească dacă s-au luat măsuri suficiente, atât în ceea ce priveşte Cyprus Airways cât şi grupul cu acelaşi nume, astfel încât efectul perturbator pe care l-ar putea suscita ajutorul să fie redus la minimum.

(128) La sfârşitul anului 2004, societatea a inițiat un aşa-numit „plan de acțiune”, întreprinzând două măsuri: prima a constat în reducerea flotei sale cu două aeronave, dintre care una a fost închiriată ulterior societății Eurocypria, iar a doua măsură a fost renunțarea la o serie de rute pe care le exploatase în prealabil, cum ar fi Varşovia, Budapesta şi Colombo.

(129) În acest context, la sfârşitul anului 2004, flota companiei aeriene a fost redusă cu o aeronavă; la momentul punerii în aplicare a planului de restructurare, Cyprus Airways presta servicii aeriene cu ajutorul a zece aeronave (două A319, şase A320-200 şi două A330-200), închiriind societății Eurocypria o altă aeronavă A320-200. Acest acord de închiriere s-a încheiat la sfârşitul sezonului estival 2006. În plus, Comisia observă că previziunile privind creşterea traficului aerian se situează între 3,5 şi 4,3 % în medie pe an, pe parcursul perioadei cuprinse între 2005-2010, în timp ce previziunile privind Cyprus Airways prezintă o creştere anuală de 2,4 %, ceea ce va duce la o scădere de la 26,6 % la cel mult 23,2 % a cotei de piață pe parcursul acestei perioade. Comisia poate accepta că orice eventuală reducere ulterioară a dimensiunii flotei sau a cotei de piață ar putea periclita posibilitățile de redresare ale companiei aeriene, fără a oferi concurenților nicio oportunitate semnificativă de piață.

(130) La deschiderea procedurii, Comisia a invitat în mod special terțele părți interesate să prezinte observații în acest sens; nu s-au primit comentarii în legătură cu acest subiect.

(131) De asemenea, Comisia subliniază că punctul 55 din orientările S&R prevede că „*coeziunea economică şi socială reprezintă un obiectiv prioritar al Comunității…Comisia trebuie să ia în considerare necesitățile privind dezvoltarea regională, atunci când evaluează acordarea unui ajutor de restructurare în zonele asistate*”. La punctul (56) se precizează că „*în zonele asistate …condițiile de autorizare a unui ajutor pot fi mai puțin riguroase în ceea ce priveşte punerea în aplicare a unor măsuri compensatorii şi valoarea contribuției beneficiarului.*”

(132) În acest context, trebuie reamintit faptul că pentru perioada cuprinsă între 1 mai 2004 şi 31 decembrie 2006 ([9]), întregul teritoriu al Ciprului a fost considerat apt pentru a beneficia de derogarea stabilită la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE. Pentru perioada 2007-2013, se

([9]) Ajutor de stat CY 14/2003 – Cipru – harta ajutoarelor regionale 2004-2006. [C(2004) 1757/1 din 28.4.2004].

prevede că două regiuni care însumează împreună 50 % din populația Ciprului ar putea beneficia de derogarea menționată la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE pentru a obține acest tip de ajutor regional pentru investiții, de o intensitate de 15 %. Mai mult, Cipru prezintă o serie de caracteristici teritoriale și, prin urmare, permanente, care au un impact asupra dezvoltării sale socio-economice. Situația sa periferică meridională dă naștere unor probleme concrete privind accesibilitatea la restul Uniunii Europene, conducând astfel la o dependență puternică de transportul maritim și, în special, aerian. Acest lucru este important, dat fiind că, pentru Cipru, transportul aerian reprezintă singurul mijloc viabil de transport pentru pasagerii care călătoresc în scopuri de afaceri. Statisticile Eurostat pentru anul 2003, care calculează așa-numita „dependență aeriană" a unei economii, demonstrează că Cipru este statul membru cel mai dependent de transportul aerian ([10]).

Concluzii

(133) În acest sens, ținând seama de particularitățile pieței cipriote a transportului aerian și având în vedere că Cyprus Airways și-a redus deja flota și că fosta sa filială Eurocypria va presta servicii de acum înainte în calitate de societate independentă pe plan juridic și financiar, aflându-se în afara proprietății și controlului societății Cyprus Airways, Comisia poate conchide că măsurile compensatorii propuse de autoritățile cipriote au fost suficiente pentru a face față denaturărilor pieței provocate de această restructurare.

Ajutorul trebuie redus la minimum

(134) La punctul 43 al orientărilor S&R se prevede că *„suma și intensitatea ajutorului trebuie limitate la costurile de restructurare strict necesare în funcție de resursele financiare disponibile ale societății, ale acționarilor săi și ale grupului de afaceri de care aparține. O astfel de evaluare va lua în considerare orice tip de ajutor pentru salvare acordat anterior"*. Comisia consideră că această condiție este îndeplinită.

(135) Într-adevăr, după cum s-a menționat anterior, costurile de restructurare se ridică la 71,1 milioane CYP. Pe de altă parte, veniturile utilizate la finanțarea acestui proces de restructurare provin din diferite origini: împrumutul de 55 milioane CYP (parțial garantat de stat), produsul vânzării Eurocypria în valoare de 13,425 milioane CYP și circa 8,5 milioane CYP din alte resurse, în special din cesiunea diferitelor active. Încasările obținute din creșterea estimată a capitalului nu ar trebui adăugate acestor măsuri, deoarece vor fi utilizate integral pentru a rambursa o parte din împrumutul de 55 milioane CYP și, prin urmare, nu vor contribui la creșterea valorii totale a resurselor utilizate pentru restructurare, ci vor substitui numai o parte echivalentă a acestora. În consecință, resursele totale se ridică la circa 76,9 milioane CYP. Considerând că această sumă este acceptabilă, Comisia conchide că resursele permanente nu depășesc costurile corespunzătoare, dat fiind că cea mai mare parte a resurselor de restructurare este constituită dintr-un împrumut care va trebui rambursat de către societate din resursele sale proprii. În consecință, acest lucru nu constituie o finanțare permanentă, în timp ce societatea trebuie să facă față costurilor definitive de restructurare.

(136) Pe lângă acestea, Comisia observă că angajamentul autorităților cipriote de a reduce din împrumutul de 55 milioane CYP partea care va fi acoperită de garanțiile oferite de guvern reprezintă o nouă limitare a elementului de ajutor de stat în raport cu ceea ce se preconizase inițial.

Nivelul contribuției proprii

(137) În ceea ce privește nivelul contribuției proprii, la punctul 43 al orientărilor se prevede că *„beneficiarii ajutorului vor trebui să contribuie în mod semnificativ la planul de restructurare fie cu resurse proprii – inclusiv prin vânzarea activelor care nu sunt esențiale supraviețuirii întreprinderii – fie printr-o finanțare externă obținută în condiții de piață. O asemenea contribuție constituie un indiciu al faptului că piețele cred în posibilitatea restabilirii viabilității."* Aceasta trebuie să fie reală, și anume concretă, excluzând orice tip de beneficii prevăzute pentru viitor, cum ar fi fluxul de numerar, și trebuie să fie cât mai mare cu putință. În continuare, orientările indică nivelurile de contribuție proprie care ar fi considerate în mod normal adecvate; în cazul unei societăți de dimensiunea Cyprus Airways, un asemenea nivel s-ar situa la 50 %.

(138) Comisia a stabilit că costurile de restructurare se vor ridica la circa 71,1 milioane CYP.

(139) Sumele care trebuie considerate ca și contribuție proprie vor cuprinde: cel puțin 4,2 milioane CYP care corespund părții de creștere a capitalului de 14 milioane CYP, sumă care va fi subscrisă de investitorii privați; cel puțin 10 milioane CYP din împrumutul comercial de 55 milioane CYP, sumă care va fi împrumutată de linia aeriană pe piețe fără nicio garanție sau fără nicio altă intervenție a statului; precum și încasările provenite din vânzarea diferitelor active în valoare de 8,5 milioane CYP (cum s-a precizat la punctul 53 de mai sus).

(140) Autoritățile cipriote susțin, de asemenea, că încasările rezultate din vânzarea societății Eurocypria ar trebui considerate tot ca și contribuție proprie. Conform practicii Comisiei în acest sens ([11]), vânzarea activelor la valoarea lor reală (indiferent de natura cumpărătorului) nu constituie un ajutor de stat în favoarea întreprinderii care vinde aceste active. Încasările rezultate din vânzarea acestor active pot fi utilizate pentru finanțarea procesului de restructurare, urmând a fi considerate ca parte integrantă a contribuției proprii. De aici rezultă că încasările în valoare de 13,425 milioane CYP provenite din vânzarea Eurocypria trebuie considerate, de asemenea, ca și contribuție proprie. Această concluzie este întărită în cazul de față și de angajamentul autorităților cipriote și de condiția impusă de Comisie, potrivit căreia Eurocypria va presta servicii ca și entitate distinctă de Cyprus Airways, concurând cu aceasta în mod efectiv.

([10]) Cipru prezintă un raport de 8,50 pasageri aerieni pe cap de locuitor, în timp ce în UE 25 raportul este de 1,30.

([11]) Decizia 2995/406/CE a Comisiei din 15 octombrie 2003 privind RTP (JO L 142 din 6.6.2005, p. 1) și Decizia 2005/418/CE a Comisiei din 7 iulie 2004 privind Alstom (JO L 150 din 10.6.2005, p. 24) (în special punctele 125 și 215).

(141) Astfel, se ajunge la un total al contribuției proprii de cel puțin 36,2 milioane CYP. Aceasta reprezintă 51 % din costurile de restructurare. Prin urmare, Comisia poate conchide că în cazul de față este îndeplinită condiția potrivit căreia societățile contribuie la costurile de restructurare într-o proporție suficientă.

(142) În continuare, Comisia subliniază că aceste costuri de restructurare sunt, în mare parte, acoperite de un împrumut în valoare de 55 milioane CYP, care, deşi garantat parțial de stat, va trebui rambursat de societate din propriile sale resurse şi nu cu ajutorul unei subvenții de 55 milioane CYP acordate de stat ([12]). Efortul pe care va trebui să-l depună societatea pentru a acoperi, în timp, costurile propriei restructurări, este echivalent cu autofinanțarea acesteia. Singura diferență este aceea că, în acest caz, efortul poate fi repartizat pe o perioadă mai lungă datorită împrumutului comercial garantat de stat.

Având în vedere considerațiile precedente, Comisia,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de restructurare acordat de Cipru societății Cyprus Airways Public Ltd este considerat compatibil cu piața comună în sensul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, cu condiția respectării condițiilor stabilite la articolele 2–5.

Articolul 2

Cipru prezintă Comisiei, până la 31 decembrie 2007, un raport privind progresul şi gestionarea planului de restructurare.

Articolul 3

1. Cipru garantează că societățile Cyprus Airways Public Ltd şi Eurocypria prestează servicii în permanență în calitate de societăți pe deplin concurente. Cyprus Airways Public Ltd şi Eurocypria sunt administrate ca şi entități juridice de sine stătătoare. Niciuna din cele două societăți nu poate achiziționa acțiuni de la cealaltă, iar între cele două societăți nu se poate efectua nicio operațiune de capital echivalentă, cum ar fi o fuziune. Toate tranzacțiile dintre Cyprus Airways Public Ltd şi Eurocypria se realizează pe baza principiului deplinei concurențe.

2. Alineatul (1) se aplică până la data la care:

a) garanția de împrumut acordată de Cipru societății Cyprus Airways Public Ltd încetează; sau

b) Cipru nu mai deține o participare majoritară şi/sau un control direct sau indirect asupra capitalului celor două societăți.

Articolul 4

Cipru garantează că creşterea capitalului cu 14 milioane CYP (24,3 milioane EUR) pentru Cyprus Airways Public Ltd estimată să aibă loc la jumătatea anului 2007 respectă următoarele condiții:

a) creşterea capitalului nu are loc înainte de data la care banca comercială desemnată nu a semnat un angajament formal şi necondiționat pentru a garanta rezultatul operațiunii, cu excepția cazurilor de forță majoră, a actelor de război, a terorismului şi a altor situații asemănătoare;

b) statul poate subscrie la creşterea capitalului până la cel mult 70 % din emisiunea acestuia,

c) fără a aduce atingere calendarului propus în ceea ce priveşte garanția bancară, statul subscrie noile acțiuni emise cu şanse şi drepturi egale şi în aceleaşi condiții, la acelaşi preț ca şi investitorii privați,

d) operațiunea nu trebuie să fie însoțită de niciun acord colateral sau implicit prin care statul ar exonera banca de obligația sa, în cazul în care oferta de recapitalizare nu a fost subscrisă îndeajuns sau prin care ar acorda băncii o reducere specială din prețul de emisiune.

Articolul 5

Cipru furnizează Comisiei toate rapoartele şi documentele privind nivelul de participare a statului, a băncii şi a acționarilor privați ai Cyprus Airways Public Ltd şi, în special, contractele finale încheiate cu banca, precum şi rapoartele justificative privind taxele şi prețul final al acțiunilor în contextul creşterii capitalului.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Ciprului.

Adoptată la Bruxelles, 7 martie 2007.

Pentru Comisie

Jacques BARROT

Vicepreşedinte al Comisiei

([12]) În acest sens, a se vedea Decizia 2005/346/CE a Comisiei dJO L 116 din 4.5.2005in 14 iulie 2004 privind MobilCom () (în special punctul 173).