

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 7. März 2007

Staatliche Beihilfe Nr. C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd. — Umstrukturierungsplan

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2007) 300)

(Nur der griechische Text ist verbindlich)

(Text mit Bedeutung für den EWR)

(2008/137/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2, erster Unterabsatz

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

- (1) Am 3. Mai 2005 beschloss die Kommission die Genehmigung einer Rettungsbeihilfe (N 69/2005) für Cyprus Airways Public Ltd. (Beschluss 2005/1322).
- (2) Mit einem undatierten Schreiben, das bei der Kommission am 9. November 2005 (GD TREN A/28405) registriert wurde, übermittelten die zyprischen Behörden der Kommission in Einklang mit Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag und mit ihren Verpflichtungen im Zusammenhang mit der vorstehend genannten Rettungsbeihilfe einen Umstrukturierungsplan für Cyprus Airways Public Ltd. Am 14. November 2005 registrierte das Generalsekretariat der Kommission die Anmeldung der Beihilfe unter dem Aktenzeichen SG(05)A10041 und teilte der Beihilfesache die Nummer N 555/2005 zu.
- (3) Am 18. November 2005 (D(05)125084) ersuchte die Kommission die zyprischen Behörden um weitere Auskünfte. Die zyprischen Behörden folgten dieser Aufforderung mit Schreiben vom 23. Januar 2006, das am 24. Januar 2006 (Aktenzeichen GD TREN A/11819) registriert wurde. Am 14. Dezember 2005 fand in Brüssel eine Sitzung zwischen Vertretern der Republik Zypern und der Kommission statt. Anschließend fand am 30. Januar 2006 in Brüssel eine Sitzung auf hoher Ebene statt, um die Fortschritte in dieser Sache zu erörtern.
- (4) Mit Schreiben vom 23. März 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246) hat die Kommission Zypern ihren Beschluss vom 22. März 2006 mitgeteilt, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Das Verfahren wurde unter der Nummer C 10/2004 registriert.

- (5) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht ⁽²⁾. Die Kommission hat die Beteiligten zur Äußerung zu der betreffenden Angelegenheit aufgefordert. Mit Schreiben vom 20. April 2006 hat Zypern der Kommission seine Stellungnahme hierzu zugeleitet.
- (6) Innerhalb der in der Bekanntgabe der Einleitung des Verfahrens vorgesehenen Frist hat die Kommission eine Stellungnahme eines Beteiligten erhalten und an Zypern weitergeleitet (D(2006) 213376). Die Bemerkungen Zyperns hierzu wurden der Kommission am 28. Juli 2006 zugeleitet (und am 1. August 2006 unter dem Aktenzeichen A/28810 registriert). Mit Fax vom 19. Dezember 2006 (am 31. Dezember 2006 unter dem Aktenzeichen A/40766 registriert) übermittelten die zyprischen Behörden weitere Auskünfte. Am 28. Februar 2007 erhielt die Kommission ein weiteres Fax mit zusätzlichen Klarstellungen und Zusagen.

II. DER SACHVERHALT

- (7) Cyprus Airways Public Ltd. wurde 1947 als staatliche Gesellschaft gegründet. Ihre Tätigkeit erstreckt sich im Wesentlichen auf die Beförderung von Fluggästen und Luftfracht sowie sonstige für Luftfahrtunternehmen übliche Dienste. Hauptaktionär der Gesellschaft ist die zyprische Regierung (69,62 %), während sich die übrigen Aktien im Besitz von etwa 4 200 kleinen Privatanlegern befinden.
- (8) Cyprus Airways Public Ltd. (im Folgenden „Cyprus Airways“) ist Teil der Cyprus Airways Gruppe (im Folgenden „die Gruppe“).
- (9) Cyprus Airways führt gegenwärtig Linienflüge zu Reisezielen in Europa und im Nahen Osten durch und unterhält eine Flotte von 11 Flugzeugen: zwei Airbus A319 wurden 2002 geliefert und befinden sich im Besitz von Cyprus Airways; sieben A320-200 wurden in der Zeit von Mai 1989 bis März 1993 geliefert und befinden sich ebenfalls im Besitz von Cyprus Airways; eine dieser Maschinen war zuvor mit Besatzung an Eurocypria vermietet worden (*Wet lease*), sowie zwei A330/200, die 2002 und 2003 geliefert wurden (Leasing).

⁽¹⁾ ABl. C 113 vom 13.5.2006, S. 2.

⁽²⁾ Vgl. Fußnote 1.

- (10) Zum Zeitpunkt der Vorlage des Umstrukturierungsplans umfasste die Gruppe folgende weitere Gesellschaften, die sich alle zu 100 % im Besitz von Cyprus Airways Public Ltd. befanden:

Eurocypria Airlines

- (11) Diese Gesellschaft (im Folgenden „Eurocypria“) führt Charterflüge von über 50 europäischen Flughäfen durch und unterhält eine Flotte von fünf Flugzeugen: vier geleaste Boeing 737-800, die in der Zeit zwischen Februar und April 2003 erworben wurde und jeweils eine Kapazität von 189 Fluggästen aufweisen, sowie einen Airbus A320, der von Cyprus Airways mit Besatzung gemietet wird (*Wet lease*) (A320).

Hellas Jet S.A.

- (12) Hellas Jet S.A. (im Folgenden „HellasJet“) wurde am 1. Juli 2002 in Athen gegründet und nahm am 24. Juni 2004 den Flugbetrieb auf. HellasJet war als neue von Athen aus operierende europäische Fluggesellschaft konzipiert und unterhielt eine Flotte von drei geleasten Airbus A320, deren Basis der internationale Flughafen Athen war. Allerdings wurde der Geschäftsplan nicht eingehalten, und der Linienflugbetrieb wurde im Mai 2005 eingestellt. Somit fügte dieses Unternehmen der Gruppe ab Juni 2005 einen finanziellen Schaden von insgesamt rund 29,5 Mio. CYP (51,4 Mio. EUR) zu.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) Diese Tochtergesellschaft (im Folgenden „Zenon“) bietet Dienstleistungen für zyprische Reisebüros in Form von elektronischen Informationsanwendungen an, mit denen Reisebüros die Flüge buchen, Flugtickets ausstellen und Hotelzimmer und Mietwagen reservieren können.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

- (14) Dieses Unternehmen nahm 1996 mit der Geschäftsübernahme der Duty Free Shops der Flughäfen Larnaca und Paphos seine Tätigkeit auf. Zum Zeitpunkt der Vorlage des Umstrukturierungsplans war bereits geplant, dass die Duty Free Shops der Flughäfen Larnaca und Paphos von dem neuen Flughafenkonzessionär übernommen werden und dann nicht mehr zur Gruppe gehören. Dies ist im Juni 2006 geschehen.

III. DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

- (15) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 gründete sich auf eine Reihe von Fragen, die sich bei der Prüfung des Umstrukturierungsplans ergaben. So hegt die Kommission beispielsweise Zweifel, ob der Plan mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht, d. h. den 2004 verabschiedeten Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽³⁾ (im Folgenden „RuU-Leitlinien“), vereinbar ist.

Langfristiges Darlehen von 55 Mio. CYP (96 Mio. EUR) und kostensenkende Maßnahmen

- (16) Den Kernpunkt des Umstrukturierungsplans bildet ein Darlehen zu handelsüblichen Bedingungen mit einer

Laufzeit von zehn Jahren, für das die zyprische Regierung eine Bürgschaft geleistet hat. Es ist in erster Linie für die Rückzahlung eines kurzfristigen Darlehens über 30 Mio. CYP (51 Mio. EUR) bestimmt, das nach der Genehmigung der Rettungsbeihilfe im Mai 2005 aufgenommen wurde. Die übrigen Mittel werden für die Umstrukturierung der Fluggesellschaft genutzt.

- (17) In den ersten 24 Monaten sieht der Umstrukturierungsplan hauptsächlich Kostensenkungen und eine gezielte Steigerung der Einnahmen vor. Nach Schätzungen der Regierung und der Unternehmensleitung müssen die Gesamtkosten um 13 % verringert werden. Dazu sollen rund 20 % der Stellen abgebaut und die Gehälter der im Unternehmen verbleibenden Mitarbeiter um durchschnittlich 15 % gekürzt werden. Das bedeutet, dass bei einer Belegschaft von 1 840 Beschäftigten im Zuge der Umstrukturierung zum 1. September 2005 385 Stellen wegfallen sollten. Dieser Arbeitsplatzabbau sollte zu jährlichen Einsparungen von rund 7 Mio. CYP (12 Mio. EUR) führen. Weitere rund 4,6 Mio. CYP (8 Mio. EUR) sollen bei den laufenden Personalkosten eingespart werden.

- (18) Die Kommission äußerte Zweifel daran, dass durch den Plan die langfristige Existenzfähigkeit des Unternehmens schnellstmöglich wiederhergestellt werden könnte, ohne dass künftig weitere Hilfsmaßnahmen nötig würden. Sie wies ferner darauf hin, dass sie nicht über ausreichende Informationen verfüge, um beurteilen können, ob das im Umstrukturierungsplan vorgesehene Beihilfelement auf das notwendige Mindestmaß begrenzt wurde. Außerdem bezweifelte die Kommission die Notwendigkeit einer langfristigen Darlehens mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Anhand der ihr vorliegenden Informationen kann sich die Kommission kein Bild davon machen, ob die Finanzplanung solide ist und inwieweit die ihr zugrunde liegenden Annahmen zutreffend sind. Daher sei sie sehr daran interessiert, die Meinung der Wettbewerber von Cyprus Airways zu diesem Plan zu erfahren.

Verkauf von Eurocypria

- (19) Der Umstrukturierungsplan sah ferner den Verkauf der Chartergesellschaft Eurocypria an die Regierung zu einem Preis vor, der von einem unabhängigen Sachverständigen ermittelt werden sollte. Der ursprüngliche Schätzwert lag bei 15 Mio. CYP (26 Mio. EUR). Eurocypria sollte demnach aus dem Mutterkonzern Cyprus Airways herausgelöst und als vollkommen selbständiges Unternehmen betrieben werden. Der Erlös dieses Verkaufs (der von der Regierung an Cyprus Airways fließt) sollte dann von der Fluggesellschaft für ihre Umstrukturierung eingesetzt werden. Die Kommission äußerte Bedenken hinsichtlich dieses Verkaufs und der Ermittlung des Verkaufspreises. Sollte es sich bei dem für Eurocypria gezahlten Preis nicht um einen Marktpreis handeln, so müsste die entsprechende Summe als staatliche Beihilfe betrachtet werden.

⁽³⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2

Kapitalerhöhung

- (20) Als weiterer Bestandteil des Umstrukturierungsplans war vorgesehen, 18 Monate nach Beginn der Umstrukturierung eine Kapitalerhöhung um 14 Mio. CYP (24 Mio. EUR) vorzunehmen. An dieser Maßnahme werden sich alle Anteilseigner (der Staat wie auch die privaten Aktionäre) proportional zu ihrem Aktienanteil beteiligen. Der Staat wird dafür 9,8 Mio. CYP (17 Mio. EUR) aufbringen, während sich der Beitrag der Privatanleger auf rund 4,2 Mio. CYP (7,3 Mio. EUR) belaufen wird. In ihrem Beschluss über die Einleitung des Verfahrens wies die Kommission darauf hin, dass sie nicht ausschließen könne, dass die Beteiligung des Staates an dieser Kapitalerhöhung eine staatliche Beihilfe darstellen würde.

Ausgleichsmaßnahmen

- (21) Die Kommission äußerte ferner Zweifel daran, dass die im Umstrukturierungsplan vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ausreichen, um die beihilfebedingte Marktverzerrung auszugleichen. Der Plan beinhaltete nur einen relativ geringfügigen Abbau der Flotte und des Streckennetzes von Cyprus Airways. Die Chartertochter Eurocypria sollte verkauft, eine weitere Tochtergesellschaft — HellasJet — abgewickelt und deren drei Flugzeuge abgegeben werden. Die Kommission äußerte insbesondere Bedenken dahingehend, dass Eurocypria an den Hauptaktionär von Cyprus Airways verkauft wird. Zu dieser Frage forderte die Kommission die Wettbewerber von Cyprus Airways zur Meinungsäußerung auf.

Eigenbeitrag

- (22) Bei einem Unternehmen der Größe von Cyprus Airways sollte die Höhe des Eigenbeitrags zu den Umstrukturierungskosten normalerweise bei etwa 50 % liegen. Die Kommission äußerte Bedenken hinsichtlich der Höhe des Eigenbeitrags und der Frage, was in diesem Zusammenhang überhaupt als Eigenbeitrag betrachtet werden kann.

IV. IM RAHMEN DES VERFAHRENS ÜBERMITTELTE STELLUNGNAHMEN

Erste Bemerkungen der zyprischen Behörden

- (23) In ihrer Antwort auf die Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens versuchten die zyprischen Behörden, einige von der Kommission aufgeworfene Fragen zu klären.

Langfristiges Darlehen von 55 Mio. CYP (96 Mio. EUR) und kostensenkende Maßnahmen

- (24) In Bezug auf die Frage der Wiederherstellung der langfristigen Existenzfähigkeit von Cyprus Airways sieht der

Umstrukturierungsplan vor, dass sich die (aus dem langfristigen Darlehen über 55 Mio. CYP und dem Erlös aus dem Verkauf von Eurocypria finanzierten) Umstrukturierungskosten wie folgt aufschlüsseln:

Zeitraum	Betrag (in Mio. CYP)	Verwendung
2006	30	Rückzahlung der Rettungsbeihilfe
2006	10,6	Entlassungsabfindungen
2006	2	Sonstige Kosten im Zusammenhang mit den Entlassungen
2006-2008	5	Betriebskapital für Cyprus Airways
2006-2008	13,5	Angekündigte Investitionen
2006-2010	10	Ausgleich von Cashflow-Defiziten
Insgesamt	71,1	

- (25) Hinsichtlich des künftigen Betriebs des Unternehmens haben sowohl die zyprischen Behörden als auch die Fluggesellschaft eingeräumt, dass das strategische und betriebliche Modell, nach dem Cyprus Airways in der Vergangenheit operiert hat, im heutigen Wettbewerbsumfeld des Unternehmens nicht mehr haltbar ist. Der grundlegende Fehler liegt in der Tatsache begründet, dass Cyprus Airways auf dem Kostenniveau einer Fluggesellschaft mit umfassendem Streckennetz arbeitet, während der liberalisierte und im Wesentlichen von Urlaubsfliegern dominierte Markt Zypern nur ein Einnahmenniveau in der Größenordnung der Charter- und/oder Billigfluggesellschaften zuließe, die die eigentlichen Konkurrenten von Cyprus Airways darstellen.

- (26) Im gegenwärtigen Geschäftsumfeld und angesichts der vollständigen Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes in Zypern verfügt Cyprus Airways nur über begrenzte Wachstumschancen und Möglichkeiten zur Steigerung ihrer Einnahmen. Selbst das prophezeite Wachstum des Luftverkehrsmarktes von über 4 % wäre für Cyprus Airways nicht ausreichend, um diese schwierige Lage aus eigener Kraft zu überwinden. Daher hat das Unternehmen eine tief greifende Umstrukturierung eingeleitet, bei der eine drastische Kostensenkung unvermeidlich ist.

- (27) Im Umstrukturierungsplan legt das Unternehmen die Annahme zugrunde, dass die Gesamtkosten um 13 % verringert werden müssen. Dies sollte über eine Senkung des Personalbestands um rund 20 % und gleichzeitig Gehaltskürzungen um durchschnittlich 15 % erreicht werden.

- (28) Zusätzlich zu diesen kostensenkenden Maßnahmen muss das Unternehmen weitere Elemente des Umstrukturierungsplans umsetzen. Diese Maßnahmen sind bereits eingeleitet worden, was in dieser frühen Phase für die langfristige Existenzfähigkeit des Unternehmens spricht. Jetzt geht es für das Unternehmen darum, sich so neu aufzustellen, dass es ohne weitere Subventionen oder Beihilfen überleben und mittelfristig eine akzeptable Rentabilität des investierten Kapitals (ROI) erzielen kann. Für 2007 ist eine zweite Runde kostensenkender Maßnahmen geplant, die schwerpunktmäßig auf Outsourcing und branchenspezifische Best-Practice-Verfahren ausgerichtet ist.

Cyprus Airways Gewinn- und Verlustrechnung (Vorausschau) (*)

000 CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Erträge insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aufwendungen insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betriebsergebnis	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gewinn (Verlust) vor Steuer	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Die zukünftige Sanierung der Fluggesellschaft basiert auf der Konsolidierung des aus diesen Kostensenkungen erwachsenden Nutzens und einem stetigen Wachstum. In dieser Hinsicht sieht der Umstrukturierungsplan für den Zeitraum 2004-2010 folgende Entwicklung des Passagierverkehrsaufkommens vor:

Cyprus Airways Entwicklung des Passagierverkehrsaufkommens (Vorausschau) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gesamtverkehrsaufkommen Zypern (Mio.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verkehrsaufkommen CY (Mio.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marktanteil CY	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Verkauf von Eurocypria

- (30) In Bezug auf den Verkauf von Eurocypria stellte die Regierung klar, dass sie zusätzlich zu der Evaluierung, die PriceWaterhouseCoopers im Auftrag von Cyprus Airways zur Ermittlung eines Marktpreises für Eurocypria durchgeführt hat, bei HSBC eine zweite Evaluierung in Auftrag gegeben hat, mit der ein Verkaufspreis anhand einer etablierten und akzeptierten Methodik ermittelt werden sollte. Der Verkauf von Eurocypria an den zypriischen Staat würde daher zu marktüblichen Bedingungen erfolgen.
- (31) PWC hat auf der Grundlage der Kapitalwertmethode (Discounted Cashflow — DCF) eine Bewertung des Unternehmens vorgenommen und die dabei zugrunde gelegten Bewertungskennziffern mit dem Marktansatz abgeglichen. Dabei wurden auch Käufe und Verkäufe vergleichbarer Unternehmen derselben Branche berücksichtigt.
- (32) PWC zufolge ergeben sich die Einnahmen des Unternehmens aus dem Verkauf von Sitzplatzkapazitäten an Reiseveranstalter. 2005 belief sich das Passagieraufkommen auf 662 561 und wird sich für 2006 voraussichtlich auf 829 092 erhöhen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die für 2006 veranschlagten Einnahmen bereits Verträge vorliegen. Bei den Betriebsaufwendungen für 2005 handelte es sich im Wesentlichen um Treibstoffkosten (30 %), Leasing-Gebühren für die Flugzeuge (22 %), Flughafen- und Streckengebühren, Kosten für die Besatzung (11,5 %) und Wartungs-/Reparaturkosten (9,5 %).

(*) Geschäftsgeheimnis.

Wichtigste Ertragsdaten

	2004 ⁽¹⁾	2005 ⁽²⁾ G	2006 ⁽³⁾ S	2007S	2008S	2009S
Durchgeführte Flüge insgesamt	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Beförderte Passagiere	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Einnahmen insgesamt (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bruttoergebnis (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betriebsgewinn (-verlust) (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gewinn (Verlust) vor Steuern (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Geprüfte Finanzausweise.

⁽²⁾ G = Geschäftsbuchführung, ungeprüft.

⁽³⁾ S = Schätzung.

^(*) Geschäftsgeheimnis.

- (33) Für das Geschäftsjahr 2005 veranschlagte Eurocypria einen Gewinn in der Größenordnung von 440 000 CYP. Dies entspricht einem Ertragsrückgang gegenüber den vorangegangenen Jahren und gegenüber den ursprünglichen Prognosen. Grund dafür ist der kräftige Anstieg der Treibstoffpreise im Jahr 2005, der aufgrund der vertraglichen Vereinbarungen mit den Reiseveranstaltern nicht auf die Kunden abgewälzt werden konnte.
- (34) Die DCF-Methode gibt Aufschluss über den Wert eines Unternehmens. Ausgehend vom Wert des freien Cashflows, den das betreffende Unternehmen voraussichtlich in Zukunft erzeugen kann, wird der den Investoren entstehende Wert künftiger Cashflows für den Bewertungsstichtag berechnet, wobei die sich ergebenden Cashflows mit der erforderlichen Rendite diskontiert werden müssen, um einen Schätzwert für den Gegenwartswert des Unternehmens zu ermitteln.
- (35) Die Unternehmensführung von Eurocypria hat eine Finanzprojektion für vier Jahre (2006-2009) erstellt, um einen „Endwert“ für das Unternehmen zu berechnen. Dabei handelt es sich um den Betrag, den ein Investor heute aufbringen muss, um die Anrechte auf den Cashflow zu erwerben, den das Unternehmen im Anschluss an die vierjährige Projektion erzielt. Dabei wurde ein Endwert von 14,54 Mio. CYP ermittelt, der sodann mit Hilfe der „gewogenen durchschnittlichen Kapitalkosten“ von 9,35 % diskontiert wurde. Dabei ergab sich für das Unternehmen ein „Nettogegenwartswert“ von 14,21 Mio. CYP.
- (36) Dieser Nettogegenwartswert wurde sodann einer Reihe von Sensitivitätsanalysen unterzogen, um etwaigen Veränderungen der Parameter Rechnung zu tragen, wie beispielsweise Wechselkursschwankungen USD/CYP (ein großer Teil der Kosten des Unternehmens ist in USD zu begleichen, während die Einnahmen auf andere Währungen lauten), unterschiedliche Wachstumsprognosen und Veränderungen der Treibstoffpreise. Diese Analysen ergaben eine hohe Sensitivität von Eurocypria gegenüber Schwankungen der Wechselkurse und Treibstoffpreise (was im Übrigen auf die meisten europäischen Fluggesellschaften zutrifft).
- (37) Auf der Grundlage der vorstehend beschriebenen Analysen ermittelte PWC für Eurocypria eine indikative Wertspanne zwischen 12,5 Mio. CYP und 16 Mio. CYP.
- (38) Darüber hinaus hat PWC eine vergleichende Marktstudie durchgeführt und den Wert von Eurocypria mit dem anderer in ähnlichen Marktsegmenten tätiger Unternehmen verglichen. Dies gilt als nützliche zusätzliche Vergleichsmethode, da die Marktbedingungen und Aussichten ähnlicher Unternehmen von den gleichen Faktoren wie der Gesamtnachfrage nach den von ihnen angebotenen Produkten und Dienstleistungen sowie der Kostenstruktur und dem Geschäftsumfeld abhängen.
- (39) Aufgrund des Mangels an börsennotierten Charterfluggesellschaften verwendete PWC einen Mix aus Billigfluggesellschaften und sowohl im Linien- als auch im Chartergeschäft tätigen Fluggesellschaften. Eine Berechnung auf der Grundlage der gegenwärtigen und erwarteten Ergebnisse vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ergab für das Eigenkapital des Unternehmens einen indikativen Wert zwischen 12,5 und 13,5 Mio. CYP. PWC weist auf die Konvergenz dieses Wertes mit dem nach der DCF-Methode erzielten Ergebnis hin.
- (40) Darüber hinaus hat PWC abschließend eine dritte Bewertung von Eurocypria auf der Grundlage der Transaktionen der letzten Zeit vorgenommen, die als Plausibilitätstest für die beiden vorstehend beschriebenen Methoden diente. Dieses Konzept basiert auf der Theorie, dass der marktübliche Preis, der auf unabhängiger Basis zwischen einem interessierten Käufer und einem interessierten Verkäufer erzielt wird, ein guter Indikator für den Wert ist. Unter Rückgriff auf in seinem globalen Netzwerk verfügbare Daten ist PWC nach dieser Methode für Eurocypria zu einem indikativen Wert gelangt, der etwa zwischen 10,5 und 13 Mio. CYP liegt. PWC weist auf die Konvergenz dieses Wertes mit dem nach der DCF-Methode erzielten Ergebnis hin.

- (41) Demzufolge ist PWC auf der Grundlage der vorstehend beschriebenen Analysen zu der Schlussfolgerung gelangt, dass der indikative Wert von Eurocypria in der Spanne zwischen 12,5 und 15,5 Mio. CYP liegt.
- (42) PWC fügte ferner hinzu, dass die Bewertung von Eurocypria auf Finanzprojektionen des Unternehmens basiert, denen die Annahme zugrunde liegt, dass Eurocypria und Cyprus Airways in irgendeiner Form verbundene Unternehmen bleiben. Dieser Umstand wäre jedoch gerade für die Expansion des Unternehmens ein Hindernis: als Tochtergesellschaft von Cyprus Airways würde Eurocypria in seinem Wachstum beeinträchtigt und hätte nur begrenzte Möglichkeiten, im Wege der Auslagerung von Dienstleistungen wettbewerbsfähig zu werden. Außerdem könnte Eurocypria als der Gruppe angeschlossenes Unternehmen wahrscheinlich nicht mit Cyprus Airlines auf gleichen Strecken konkurrieren.
- (43) Auf dieser Grundlage kommt PWC zu dem Schluss, dass der Preis für Eurocypria als eigenständige Einheit ohne diese Einschränkungen wahrscheinlich noch höher angesetzt werden könnte.
- (44) Eine zweite Bewertung wurde von HSBC vorgenommen. HSBC ist nach einem ähnlichen Konzept wie PWC vorgegangen und gelangte zunächst zu dem Schluss, dass sich der Kapitalwert von Eurocypria auf insgesamt 13 Mio. CYP beläuft. Sodann hat HSBC eine vergleichende Bewertung auf der Grundlage börsennotierter Unternehmen vorgenommen, die mit Eurocypria vergleichbar sind, und hat dabei für Eurocypria einen Wert von 11,8 Mio. CYP ermittelt.
- (45) HSBC verweist auf die Anfälligkeit des Unternehmens insbesondere gegenüber Schwankungen der Treibstoffpreise und gelangt zu einem gewogenen durchschnittlichen Kapitalwert des Unternehmens in der Spanne zwischen 12,3 und 13,8 Mio. CYP.

Kapitalerhöhung

- (46) Mit der geplanten Kapitalerhöhung soll etwas gegen den durch die Kumulierung der Verluste der Vergangenheit entstandenen negativen Eigenkapital-Nettowert von Cyprus Airways unternommen werden. Die Kapitalerhöhung soll über die Begebung von Bezugsrechten erfolgen, die den Aktionären proportional zu ihren Aktienanteil angeboten werden, d. h. 70 % dem Staat und 30 % den privaten Aktionären. Die zyprische Regierung vertritt die Auffassung, dass diese Kapitalerhöhung mit dem Einstieg eines privatwirtschaftlichen Investors durchaus vergleichbar ist.

Ausgleichsmaßnahmen

- (47) In der Frage der Ausgleichsmaßnahmen bekräftigten die zyprischen Behörden ihre Ansicht, dass sich die Fluggesellschaft *de facto* bereits seit 2004 in einem Umstrukturierungsprozess befinde. So hat das Unternehmen Ende 2004 seine Flotte um zwei Flugzeuge verkleinert, verschiedenen Strecken ganz eingestellt auf anderen Strecken die Frequenzen reduziert. Angesichts der Tatsache, dass die Fluggesellschaft nur 12 Flugzeuge betreibt, war dieser 2004 eingeleitete Schrumpfungprozess nach Auffassung des Unternehmens durchaus umfangreich genug. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt würde sich eine weitere Schrumpfung negativ auf die langfristige Existenzfähigkeit der Fluggesellschaft auswirken.
- (48) Die zyprischen Behörden führen ferner an, dass die Entscheidung, HellasJet zu verkaufen und die Leasing-

Verträge für die drei geleaste Flugzeuge von HellasJet nicht zu verlängern, ebenfalls eine deutliche Verringerung der Kapazitäten der Gruppe bewirke, die auch als Ausgleichsmaßnahme gewertet werden sollte. Demnach wird die Flotte der Gruppe durch den Verkauf von HellasJet und Eurocypria um sechs weitere Flugzeuge reduziert, und beide Unternehmen wären nach dem Verkauf rechtlich und finanziell unabhängig voneinander.

- (49) Nach Auffassung der zyprischen Behörden bietet dieser Umstrukturierungsprozess keinen zusätzlichen Spielraum für weitere Ausgleichsmaßnahmen. Andernfalls bestünde das Risiko einer Gefährdung der Ziele dieser Umstrukturierung. Die zyprischen Behörden betonen, dass Cyprus Airways ein sehr kleiner Akteur auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt ist, der mit seinem Verhalten wohl kaum die Wettbewerbssituation beeinflussen kann.
- (50) Der zyprische Markt, bei dem es sich im Wesentlichen um einen Zielmarkt handelt, wurde vor einiger Zeit liberalisiert. Gegenwärtig bieten 99 Fluggesellschaften Linien- und Charterflüge nach und von Zypern an. Bei näherem Hinsehen zeigt sich, dass 80 % dieses Flugverkehrs innergemeinschaftliche/EWR-interne Flüge sind, die folglich keinerlei Beschränkungen unterliegen. Weitere 8-9 % betreffen Charterflüge aus Drittländern, die ebenfalls vollkommen liberalisiert sind. Bei den verbleibenden 10-11 % handelt es sich um Flüge aus den Nahen Osten und der Golfregion, die luftfahrtpolitisch über bilaterale Abkommen zwischen Zypern und diesen Ländern geregelt sind. Vor diesem Hintergrund sind die zyprischen Behörden der Ansicht, dass für eine weitere Liberalisierung des zyprischen Luftverkehrsmarktes über nationale Maßnahmen kaum Spielraum vorhanden ist.

Eigenbeitrag

- (51) Im Zusammenhang mit dem Eigenbeitrag legten die zyprischen Behörden Wert auf die Klärung einer Reihe von Punkten. Es war dem Unternehmen nicht gelungen, die im Besitz von Cyprus Airways befindliche Flotte als Sicherheit für ein Darlehen einer Geschäftsbank einzusetzen, da die Flugzeuge bereits ein relativ hohes Alter aufweisen (die 7 Airbusse A320 von Cyprus Airways wurden in der Zeit zwischen 1989 und 1993 geliefert). Das Unternehmen hatte verschiedene Anstrengungen in diese Richtung unternommen, hatte jedoch von mehreren Geschäftsbanken ablehnende Antworten erhalten. Desgleichen erklärte die Regierung, dass der Verkauf eines Teils der Flotte keine echte Alternative darstelle, da das Unternehmen dann den reibungslosen Ablauf seines Flugbetriebs nicht aufrechterhalten könnte. Daher sei der Verkauf von Eurocypria die einzige wirkliche Alternative, und die Regierung plädierte dafür, den Verkauf dieser Tochter als Eigenbeitrag zu werten.
- (52) HellasJet hatte seinen Linienflugbetrieb im Mai 2005 eingestellt und ist nun im Rahmen eines Vertrags mit einer griechischen Gesellschaft namens Trans World Aviation als Flugzeugmakler und Chartergesellschaft tätig. 51 % des Eigenkapitals der Gesellschaft sind bereits verkauft, und die Regierung steht in Verhandlungen über den Verkauf der restlichen Vermögenswerte des Unternehmens.
- (53) Die zyprischen Behörden vertreten ferner die Auffassung, dass die für Mitte 2007 geplante Kapitalerhöhung ebenfalls einen Eigenbeitrag zur Umstrukturierung darstelle. Ihrer

Meinung nach sollten die Verkäufe eines Flugzeugs im Jahr 2005 (5 Mio. CYP), eines A320-Ersatztriebwerks (1,7 Mio. CYP) und verschiedener Ersatzteile (0,7 Mio. CYP) zum Eigenbeitrag hinzugerechnet werden, der sich damit um 7,4 Mio. CYP erhöhen würde.

- (54) Bezüglich der Höhe des Eigenbeitrags zur Umstrukturierung wiesen die zyprischen Behörden die Kommission schließlich auf Randnummer 56 der RuU-Leitlinien hin, wo es heißt

„Allerdings kann die Kommission in Fördergebieten, sofern die Vorschriften für staatliche Beihilfen in einem bestimmten Sektor nichts anderes vorschreiben, weniger strenge Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen und den Umfang der Eigenleistung des begünstigten Unternehmens stellen“.

- (55) Weiter führen sie aus, dass während des Zeitraums 2000-2006 ganz Zypern als eine Region betrachtet wurde, die unter Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag fällt, und dass Cyprus Airways für die stark vom Tourismus abhängige Wirtschaft Zyperns von besonderer Bedeutung ist. Ein weiterer Abbau der Kapazitäten entweder durch zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen oder einen extrem hohen Anteil des Eigenbeitrags hätte zwangsläufig schwer wiegende Folgen für die Tourismusbranche und für die gesamte regionale Entwicklung.

Stellungnahmen Dritter

- (56) Im Anschluss an die Veröffentlichung des an die zyprischen Behörden gerichteten Schreibens im Amtsblatt gingen innerhalb der zulässigen Frist Bemerkungen eines Beteiligten ein.
- (57) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass im Zusammenhang mit der Einleitung des Verfahrens keiner der Wettbewerber von Cyprus Airways Bemerkungen übermittelt hat.

Pasypi

- (58) Die Stellungnahme wurde von der Pilotenvereinigung Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI) abgegeben, die sich zum Umstrukturierungsplan für Cyprus Airways und zum ordnungsgemäßen und effizienten Management des Unternehmens äußerte. Darin hieß es, dass die Genehmigung des gegenwärtigen Umstrukturierungsplans nach den „vorherrschenden Managementvorstellungen“ „desaströse Folgen“ für das Unternehmen haben könnte.
- (59) Die PASYPI vertrat die Auffassung, dass Cyprus Airways seinen Beschäftigten seit der Genehmigung der Rettungsbeihilfe durch die Kommission keinen ordnungsgemäßen und tragfähigen Geschäftsplan vorgelegt habe. Weder am Management noch am Betrieb des Unternehmens seien Umstrukturierungen vorgenommen worden, was im Wesentlichen auf politische Interessen und Einmischungen zurückzuführen sei.
- (60) Die Vereinigung versichert, dass die Fluggesellschaft personell überbesetzt sei, und dass die Pläne des Managements zum Personalabbau auf ein Niveau, das mit internationalen Standards und Benchmarks vereinbar wäre, gescheitert seien. Als Gründe hierfür werden politischer Druck und politische Interessen angeführt.

- (61) Die PASYPI weist ferner darauf hin, dass die privaten Aktionäre keinen Beitrag zum Überleben des Unternehmens leisten, und dass die einzigen Beteiligten, die zur Senkung der Kosten beitragen, die Beschäftigten des Unternehmens seien.

- (62) Die Pilotenvereinigung kritisiert die Unternehmensleitung auch im Zusammenhang mit der Behandlung der beiden Tochtergesellschaften Eurocypria und HellasJet. Zum einen stelle man sich die Frage, ob der Verkauf von Eurocypria das Überleben und die Expansion von Cyprus Airways nicht behindern wird. In Bezug auf HellasJet kritisiert die Vereinigung, dass die Geschäftsleitung gegenüber den Mitarbeitern nie offengelegt habe, wie hoch die Verluste von HellasJet waren, und ob das Unternehmen noch aktiv ist.

- (63) Abschließend weist die Pilotenvereinigung darauf hin, dass die Fluggesellschaft einen neuen Geschäftsplan brauche und privatisiert werden müsse.

Antwort der zyprischen Behörden auf die Stellungnahme

- (64) In der Antwort der zyprischen Behörden auf die Bemerkungen der Pilotenvereinigung wurde zunächst darauf hingewiesen, dass diese Behauptungen nicht begründet werden und jeglicher fundierten geschäftlichen Grundlage entbehrten.
- (65) Die Regierung weist den Verdacht einer politischen Einmischung in die Unternehmensführung mit Nachdruck von sich und erklärt, dass die Mehrzahl der Mitglieder des Vorstands zwar von der Regierung ernannt werde, diese jedoch die gleiche Verantwortung hätten wie die Vorstandsmitglieder jedes anderen börsennotierten Unternehmens. Die Entscheidungen des Vorstands dienen ausschließlich dem Interesse des Unternehmens.
- (66) In Bezug auf den Umstrukturierungsplan erklärt die Regierung, dass dieser sich bereits in der Durchführung befinde, und dass Veränderungen innerhalb des Unternehmens schon sichtbar seien. Die Einsparungen werden sich auf Jahresbasis auf den im Plan vorgesehenen Betrag von 19,5 Mio. CYP belaufen. Diese Kosteneinsparungen bilden das Kernstück des Plans und zielen darauf ab, den Betrieb im Sinne einer höheren Wettbewerbsfähigkeit umzustrukturieren. Da die Arbeitskosten einen ganz wesentlichen Faktor bilden, sei es unvermeidlich, dass die Beschäftigten entweder in Form von Stellenkürzungen oder in Form von Einkommenseinbußen in Mitleidenschaft gezogen werden.
- (67) In der Frage der personellen Überbesetzung weist die Regierung die Behauptung der PASYPI zurück und erklärt, die Zahl der freigesetzten Mitarbeiter habe Ende 2006 414 anstatt 385 wie im Umstrukturierungsplan vorgesehen betragen.
- (68) Hinsichtlich der Kapitalerhöhung kündigt die Regierung an, dass diese Mitte 2007 stattfinden werde, wenn erste greifbare Ergebnisse der Umsetzung des Umstrukturierungsplans sichtbar seien. Dabei sei geplant, das Verhältnis zwischen den öffentlichen und privaten Aktienanteilen am Unternehmen aufrechtzuerhalten.

- (69) Die Regierung erklärte, dass Cyprus Airways mit dem Verkauf von Eurocypria in die Lage versetzt werden sollte, die in den RuU-Leitlinien verankerten Anforderungen an die Eigenbeteiligung zu erfüllen. Der Verkauf von Eurocypria zu einem unabhängig ermittelten Preis von 13,425 Mio. CYP sei für Anfang August 2006 geplant.
- (70) In Bezug auf HellasJet wies die Regierung darauf hin, dass Cyprus Airways ein Dreiparteienübereinkommen mit HellasJet und Trans World Aviation SA (die in Griechenland unter dem Namen Air Miles tätig ist) abgeschlossen hat, das den Verkauf von HellasJet an Trans World für 2 Mio. EUR (1,16 Mio. CYP) vorsieht. Damit habe Cyprus Airways beabsichtigt, die betrieblichen Verluste von HellasJet so weit wie möglich einzudämmen und sich aus diesem Unternehmen zurückzuziehen, sobald die von Cyprus Airways für die HellasJet-Flotte gestellten Bürgschaften auslaufen. Daher wurde dafür plädiert, diese Summe ebenfalls als Eigenbeitrag zu werten.
- (71) Die Regierung wies die Forderung der Pilotenvereinigung nach einem neuen Umstrukturierungsplan zurück und erklärte, der gegenwärtige Geschäftsplan bedürfe keiner Überarbeitung. Die Möglichkeit einer Privatisierung der Gesellschaft werde nicht ausgeschlossen, sofern ein attraktives Angebot eingehe.
- (72) Bezüglich der für Mitte 2007 geplanten Kapitalerhöhung legten die zyprischen Behörden auf ein entsprechendes Ersuchen der Kommission hin mit Schreiben vom 19. Dezember 2006 weitere Informationen vor. Darin wiesen sie darauf hin, dass es einem staatlichen Unternehmen nach zyprischem Gesellschaftsrecht untersagt sei, Aktien unter dem Nominalwert auszugeben. Die Aktien von Cyprus Airways wurden seinerzeit an der zyprischen Börse zu einem Wert von etwa 0,15-0,16 CYP gehandelt, während sich der Nominalwert auf 0,50 CYP pro Aktie belief. Da jede Ausgabe zum oder über dem Pariwert als Erfolg angesehen werde, gelte es, den Nominalwert des Aktienkapitals niedriger anzusetzen.
- (73) Das Verfahren zur Senkung des Nominalwerts der Aktien ist bereits eingeleitet worden, und das Unternehmen wird diesen Wert im Wege der Abschreibung der aufgelaufenen Verluste senken (was nach dem Gründungsvertrag des Unternehmens zulässig ist). Auf seiner Sitzung vom 12. Dezember 2006 leitete der Vorstand von Cyprus Airways die Zeichnung und damit die Kapitalerhöhung ein. Um den Erfolg dieser Operation zu gewährleisten, hat die Geschäfts- und Investmentbank Cisco (eine Tochtergesellschaft der privaten Geschäftsbank Bank of Cyprus) ihre Bereitschaft zur Zeichnung des neu begebenen Aktienkapitals angekündigt. Für diese Zeichnung der Kapitalerhöhung von Cyprus Airways erhält Cisco eine Gebühr in Höhe des Marktpreises für derartige Transaktionen. Eine Kopie der Absichtserklärung der Investmentbank liegt den Dienststellen der Kommission vor.
- (74) Als nächster Schritt wurde Mitte 2007 auf einer außerordentlichen Hauptversammlung von 75 % der anwesenden Anteilseigner ein qualifizierter Mehrheitsbeschluss über die Verringerung des Aktienkapitals gefasst. Ein derartiger

Beschluss muss sodann von einem zyprischen Amtsgericht ratifiziert und im Handelsregister eingetragen werden. Dieses Verfahren dürfte insgesamt 6-7 Monate dauern (wobei dem Gericht eine Frist von drei Monaten eingeräumt wird).

V. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag

- (75) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (76) Der Begriff der staatlichen Beihilfe gilt für jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert, vom Staat selbst oder einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.
- (77) In der Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens hat die Kommission festgestellt, dass drei Elemente des Umstrukturierungsplans möglicherweise staatliche Beihilfen darstellen. Daher muss die Kommission diese drei Elemente im Hinblick auf die Klärung dieser Frage untersuchen.

Kreditbürgschaft

- (78) Die Kosten für die Umstrukturierung von Cyprus Airways werden vorübergehend zum Teil über einen Kredit in Höhe von 55 Mio. CYP (96 Mio. EUR) finanziert, der von einer Geschäftsbank zu Marktkonditionen gewährt wird. Wie im Beschluss über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens erläutert beabsichtigen die zyprischen Behörden, Cyprus Airways für diesen Kredit eine staatliche Garantie zu stellen.
- (79) In der *Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften* ⁽⁴⁾ werden Kriterien dargelegt, anhand derer gewährleistet werden kann, dass eine Garantie keine staatliche Beihilfe darstellt (siehe Randnummer 4.2). Dafür müssen die beiden folgenden wesentlichen Voraussetzungen erfüllt sein:
- Der Kreditnehmer könnte sich die Garantie auf den Finanzmärkten zu Marktbedingungen beschaffen.
 - Es wird eine marktübliche Prämie für die Garantie gezahlt.
- (80) Im vorliegenden Fall ist keines der beiden Kriterien erfüllt: Cyprus Airways zahlt dem Staat keine Prämie für die in Anspruch genommene Garantie, und angesichts der prekären wirtschaftlichen Lage und der Tatsache, dass es bereits eine Rettungsbeihilfe erhalten hat, ist es sehr unwahrscheinlich, dass sich das Unternehmen selbst eine derartige Garantie beschaffen könnte.
- (81) Außerdem wird die Garantie aus staatlichen Mitteln finanziert und direkt vom Staat gewährt. Sie kommt einem Unternehmen (Cyprus Airways) zugute, das im Wettbewerb zu anderen Fluggesellschaften der Gemeinschaft steht. Ganz besonders gilt dies seit dem Inkrafttreten der dritten Stufe

⁽⁴⁾ ABL C 71 vom 11.3.2003, S. 14.

der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket“) am 1. Januar 1993. Durch diese Garantie wird der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt, da sie ein Unternehmen betrifft, das Beförderungsleistungen zwischen Mitgliedstaaten anbietet, und sie hat Auswirkungen auf den Gemeinsamen Markt, da sie möglicherweise den Wettbewerb in diesem Markt beeinträchtigt oder zu beeinträchtigen droht.

- (82) Daher ist die staatliche Garantie als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag zu betrachten. Diese Schlussfolgerung wird auch von den zyprischen Behörden akzeptiert, da sie bei der Garantie auf die Einhaltung der in den RuU-Leitlinien dargelegten Voraussetzungen geachtet haben.
- (83) Während in dem ursprünglichen Plan vorgesehen war, dass die zyprischen Behörden eine Garantie in voller Höhe für den Kredit von 55 Mio. CYP übernehmen würden, beschlossen sie im Laufe des Verfahrens, den Teil des von der Garantie abgedeckten Umstrukturierungskredits auf höchstens 45 Mio. CYP zu verringern, um so die staatliche Beihilfe auf das notwendige Mindestmaß zu begrenzen und einen ausreichenden Eigenbeitrag des Unternehmens zu den Umstrukturierungskosten zu gewährleisten. Außerdem wiesen die zyprischen Behörden darauf hin, dass der verbürgte und der unverbürgte Teil des Darlehens voneinander unabhängig sind, und insbesondere der unverbürgte Teil nicht als nachrangig gegenüber dem verbürgten Teil gewertet wird. Das bedeutet, dass die Fluggesellschaft auf diese Weise mindestens 10 Mio. CYP des marktüblichen Kredits von insgesamt 55 Mio. CYP ohne jegliche Garantianforderung oder sonstige staatliche Eingriffe erhalten hat.

Verkauf von Eurocypria

- (84) Die zyprischen Behörden haben mitgeteilt, dass der Verkauf von Eurocypria im August 2006 abgeschlossen war, und dass das Unternehmen zum Preis von 13,425 Mio. CYP an den Staat veräußert wurde. Daher muss die Kommission untersuchen, wie dieser Preis zustande gekommen ist, um feststellen zu können, ob diese Transaktion ein Beihilfelement enthält. In Randnummer 59 f. des Beschlusses über die Einleitung des Verfahrens wird darauf hingewiesen, dass dies insbesondere dann der Fall sein könnte, wenn der gezahlte Preis gemessen am Marktpreis des Unternehmens zu hoch ist.
- (85) In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass dieser Betrag auf zwei Sachverständigengutachten basiert, die vom Verkäufer bzw. vom Käufer in Auftrag gegeben wurden. Im Anschluss an eine eingehende Prüfung der Bewertungen durch die Sachverständigen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass dieser Preis einem fairen Marktpreis entspricht. Sie stellt ferner fest, dass der endgültige Verkaufspreis in jedem Fall niedriger als der im Umstrukturierungsplan und zum Zeitpunkt der Einleitung des Prüfverfahrens vorgesehene Betrag von 15 Mio. CYP ist. Daraus zieht die Kommission die Schlussfolgerung, dass der Verkauf von Eurocypria keine staatliche Beihilfe an Cyprus Airways darstellt, weil das Unternehmen nicht zu einem höheren Preis als seinem tatsächlichen Wert verkauft wurde.

- (86) Die Kommission nimmt ferner die erklärte Absicht der zyprischen Behörden zur Kenntnis, dass Eurocypria als vollkommen unabhängige Gesellschaft außerhalb der Cyprus Airways Gruppe betrieben werden soll. Die Kommission ist der Ansicht, dass angesichts der Tatsache, dass Eurocypria im Besitz des Staates verbleibt, dennoch ein gewisses Risiko besteht, dass die Gesellschaft nicht wirklich unabhängig von der ehemaligen Muttergesellschaft betrieben werden könnte. Um diese Besorgnis aus dem Wege zu räumen, beabsichtigt die Kommission daher, Zypern bestimmte Auflagen zu verhängen, um zu gewährleisten, dass die beiden Gesellschaften hinreichend lange voneinander getrennt werden und bleiben, und dass sie Geschäfte miteinander zu Marktbedingungen abschließen.

Kapitalerhöhung

- (87) Als weiterer Bestandteil des Umstrukturierungsplans ist vorgesehen, Mitte 2007, d. h. etwa 18 Monate nach Beginn der Umstrukturierung, eine Erhöhung des Kapitals von Cyprus Airways um rund 14 Mio. CYP vorzunehmen. Die zyprischen Behörden beabsichtigen, dass sich an dieser Kapitalerhöhung alle Anteilseigner (der Staat wie auch die privaten Aktionäre) proportional zu ihrem Aktienanteil beteiligen. Das bedeutet, dass der Staat 9,8 Mio. CYP (17 Mio. EUR oder 70 %) aufbringen würde, während sich der Beitrag der Privatanleger auf 4,2 Mio. CYP (7,3 Mio. EUR oder 30 %) belaufen würde.
- (88) Die Kommission muss daher darüber befinden, ob vor diesem Hintergrund der öffentliche Teil der vorgeschlagenen Kapitalerhöhung eine staatliche Beihilfe darstellt. Dabei stützt sich die Kommission auf den „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers“, ein Konzept, das auch in der Rechtsprechung des Gerichtshofes bestätigt wurde⁽⁵⁾. Nach dem Fallrecht des Gerichtshofes können bei der Prüfung der Frage, ob eine öffentliche Kapitalzuführung eine staatliche Beihilfe darstellt, die realen Möglichkeiten des begünstigten Unternehmens zugrunde gelegt werden, sich auf den normalen Kapitalmärkten entsprechende Finanzmittel zu beschaffen. Eine staatliche Beihilfe liegt nicht vor, wenn die Zuführung öffentlichen Kapitals zu Bedingungen erfolgt, die für einen unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden Privatanleger akzeptabel wären.
- (89) Daher muss das Verhalten des öffentlichen Investors mit dem mutmaßlichen Verhalten eines privaten Investors wie einer privaten Holdinggesellschaft oder einer privaten Unternehmensgruppe verglichen werden, die eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt⁽⁶⁾. Dementsprechend ist die Kommission der Ansicht, dass Kapitalbeiträge aus öffentlichen Mitteln keine staatliche Beihilfe darstellen, wenn sich private Anleger an der Transaktion beteiligen, und zwar erstens mindestens proportional zu ihrem Aktienanteil, zweitens zu den gleichen Konditionen wie der öffentliche Investor und schließlich, wenn der von privaten Investoren gezeichnete Teil der Aktien von echter wirtschaftlicher Bedeutung ist. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Parität der Beteiligung öffentlicher und

⁽⁵⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C482/99, 2002, Slg. I-4397 sowie Schlussanträge des Generalanwalts Geelhoed vom 27. September 2001 in den verbundenen Rechtssachen C-328/99 und C-399/00, *Italienische Republik gegen Kommission und SIM 2 Multimedia SpA gegen Kommission*.

⁽⁶⁾ Urteil vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89 „Alfa Romeo“, *Italienische Republik gegen Kommission*, 1991, Slg. I-1603 Randnr. 20.

privater Anleger gewährleistet ist, wenn eine Geschäftsbank oder ein privater Anleger die Beteiligung des privaten Anlegers an der Kapitalerhöhung zu Marktbedingungen im Voraus garantiert, und zwar zu den gleichen Konditionen, wie sie dem öffentlichen Investor angeboten werden. Dieses Konzept basiert auf der Gleichzeitigkeit der Beiträge und wurde vom Gericht erster Instanz und vom EuGH regelmäßig bestätigt⁽⁷⁾.

- (90) Im vorliegenden Fall hat sich eine private Investmentbank — Cisco — bereit erklärt, 30 % der Aktien im Rahmen der geplanten Kapitalerhöhung zu Marktbedingungen zu zeichnen. Die zyprischen Behörden haben ferner darauf hingewiesen, dass alle Aktionäre ihre Anteile zum gleichen Wert erwerben werden, der von Cyprus Airways und Cisco gemeinsam festgelegt wird, und zu den gleichen Marktbedingungen wie die privaten Anleger.
- (91) In diesem Zusammenhang hat die Kommission eine Kopie einer Absichtserklärung vom 14. Dezember 2006 erhalten, die Cyprus Airways von Cisco zugeleitet wurde, und in der die Bank sich bereit erklärt, sich für den Erfolg der Kapitalerhöhung zu verbürgen bzw. verbürgt zu haben. Vor dieser Verpflichtung von Cisco gegenüber den privaten Anlegern bezüglich der geplanten Investition hatte die Bank eine eingehende Prüfung des Umstrukturierungsplans und der gesamten Transaktion vorgenommen. Außerdem wird sie vor dem endgültigen Vertragsabschluss wie nach den normalen Marktgepflogenheiten üblich eine Due-Diligence-Prüfung durchführen (bzw. in ihrem Auftrag durchführen lassen), wie sie jeder Anleger vor dem Einstieg in eine derartige Transaktion durchführen sollte. Auf diese Weise verschafft sich die Bank alle Garantien und Sicherheiten, die sie in die Lage versetzen, ihr Angebot auf die übernommenen Risiken abzustimmen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass diese Bank weder direkt noch indirekt von dem betreffenden Mitgliedstaat kontrolliert wird. Der endgültige Garantievertrag mit Cisco wird kurz vor Beginn der Platzierungsfrist abgeschlossen und in Einklang mit bewährten nationalen und internationalen Verfahren die für derartige Verträge geltenden Standardbestimmungen und –zusagen enthalten.
- (92) Die für den Abschluss des endgültigen Garantievertrags verlangten Bedingungen lassen sich zu zwei Blöcken zusammenschließen: der erste betrifft relativ standardmäßige Kriterien, die keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Würdigung der Maßnahme durch die Kommission haben, sondern lediglich auf deren eigentliche Durchführung. Dazu zählen folgende Aspekte:
- a) Es liegen keine außergewöhnlichen Umstände vor, die den erfolgreichen Abschluss der Transaktion beeinträchtigen könnten;
 - b) Der Bank werden vollständige Informationen über die Wirtschafts- und Finanzlage sowie das Management von Cyprus Airways übermittelt;
 - c) Die Bank wird zur Festlegung der Verfahren für die Transaktion hinzugezogen.
- (93) Der zweite in der Absichtserklärung der Bank verlangte Block von Bedingungen dürfte sich dagegen durchaus auf die Beurteilung der Transaktion durch die Kommission

auswirken und sollte eingehend untersucht werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um folgende Bedingungen:

- a) die Abweichung des Aktienausgabepreises von der Börsennotierung;
 - b) die von der Bank für die Transaktion erhobenen Gebühren/Provisionen;
 - c) die Zusage sowohl der Bank als auch des Staates (als Hauptaktionär von Cyprus Airways), sich an der Kapitalerhöhung zu beteiligen.
- (94) Was den *Ausgabepreis für die neuen Aktien* anbelangt, so haben sich Cisco und Cyprus Airways darauf geeinigt, dass der Preis oder die Preisspanne für die Ausgabe der neuen Aktien gemeinsam nach marktüblichen Verfahren und im Lichte der Börsenlage zum Zeitpunkt des Beginns der Transaktion festgelegt wird. Zypern hat der Kommission bestätigt, dass für alle Zeichner ein einheitlicher Preis gelten wird, und dass dem Bürgen kein besonderer Nachlass gewährt wird.
- (95) Was zweitens die *Vergütung der Bank durch Provisionen* angeht, so richten sich diese nach dem Wert des Anteils der Transaktion, der auf dem Markt platziert werden soll (30 %). Die zyprischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die an Cisco zu zahlende Gebühr mit den an den wichtigsten europäischen Börsen marktüblichen Gebühren für die Gewährleistung eines erfolgreichen Abschlusses vergleichbarer Aktienausgabeoperationen übereinstimmt. Daher kann die Kommission den Schluss ziehen, dass die Transaktion zwischen Cyprus Airways und Cisco zu für diese Art von Transaktionen marktüblichen Bedingungen abgewickelt wird, und dass der Bank kein Preisnachlass für die Aktien gewährt wird, die sie u.U. selbst zu übernehmen hat. Folglich führt die der Bank zu entrichtende Gebühr nicht dazu, dass sie sich zu günstigeren Konditionen als der Staat oder die anderen Aktionäre an der Transaktion beteiligen kann.
- (96) Was drittens die gegenseitige Anforderung betrifft, dass sich *sowohl der Staat als auch die Bank an der Kapitalerhöhung beteiligen*, möchte die Kommission mit Nachdruck darauf hinweisen, dass diese gegenseitige Anforderung ein ganz ausschlaggebendes Element für die Gewährleistung des Erfolgs der Kapitalerhöhung darstellt.
- (97) Die Kommission nimmt die verbindliche Zusage der zyprischen Behörden zur Kenntnis, ihr die endgültigen Verträge mit der Bank, in denen die förmliche und bedingungslose Zeichnungsverpflichtung festgeschrieben wird, unmittelbar nach Vertragsabschluss und noch vor der Zeichnung der Kapitalerhöhung durch die staatlichen Behörden zu übermitteln. Eine zweite verbindliche Zusage der zyprischen Behörden betrifft die Vorlage eines Berichts mit den tatsächlichen Zeichnungsbeträgen für diese Kapitalerhöhung, sobald die Transaktion durchgeführt wurde. In diesem Zusammenhang geht die Kommission selbstverständlich davon aus, dass es keine Sicherheitsvereinbarung oder sonstige implizite Vereinbarung gibt, wonach der Staat die Bank von ihrer Verpflichtung entbinden könnte, falls das Kapitalerhöhungsangebot nicht in ausreichendem Umfang gezeichnet wird. Die Kommis-

(7) Urteil des GEI vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-296/97, *Alitalia gegen Kommission*, 2000, Slg. II-3871, Randnr. 81.

sion wird die Einhaltung dieser Zusagen mit höchster Aufmerksamkeit verfolgen, um sich zu vergewissern, dass die Auflagen dieser Entscheidung korrekt eingehalten werden.

- (98) Durch diese Operation kann der freie Markt in erheblichem Umfang (30 %) und zu den gleichen Bedingungen wie die öffentlichen Anteilseigner neu ausgegebene Aktien zeichnen, da die Ausgabekurse für die Aktien und die mit ihnen verbundenen Rechte für alle Aktionäre identisch sind.
- (99) In Anbetracht dieser Untersuchung sowie der ständigen Vorgehensweise der Kommission und des Fallrechts des Gerichtshofes hinsichtlich der Beurteilung staatlicher Beteiligungen an Kapitalerhöhungen gemeinsam mit privaten Anlegern ist die für Mitte 2007 geplante Kapitalerhöhung alles in allem — für sich genommen und unabhängig von den anderen Umstrukturierungsmaßnahmen — als gleichzeitige Beteiligung öffentlicher und privater Aktionäre zu werten. Daher stellt diese Beteiligung des Staates keine staatliche Beihilfe dar, sofern die vorstehend dargelegten Bedingungen — die Kapitalerhöhung wird von einer privaten Investmentbank gezeichnet, wodurch das gleichzeitige Engagement von öffentlichen und privaten Investoren und das angestrebte Verhältnis zwischen staatlichen und privaten Anteilen effektiv gewährleistet ist — erfüllt sind.
- (100) Dennoch stellt die Kommission fest, dass aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des Gerichts erster Instanz hervorgeht, dass *„der Umstand, dass ein öffentliches Unternehmen seiner Tochtergesellschaft bereits als Beihilfe einzustufende Kapitaleinlagen hat zugute kommen lassen, nicht a priori die Möglichkeit ausschließt, dass eine spätere Kapitaleinlage das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt. ... Nach Auffassung des Gerichts hätte jedoch die Kommission in einem Fall wie dem vorliegenden, in dem es um drei Kapitaleinlagen des gleichen Kapitalgebers während eines Zeitraums von drei Jahren geht, von denen die ersten beiden keine Rendite erwirtschaftet hatten, prüfen müssen, ob die dritte Einlage vernünftigerweise von den beiden anderen getrennt und im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers als eigenständige Investition gesehen werden konnte.“*⁽⁸⁾

Zu den maßgeblichen Gesichtspunkten einer solchen Prüfung gehören nach Ansicht des Gerichts insbesondere die zeitliche Abfolge der Kapitaleinlagen, ihr Zweck und die Lage der Tochtergesellschaft zu der Zeit, als die Entscheidungen für die Vornahme jeder dieser Kapitaleinlagen getroffen wurden“⁽⁸⁾

- (101) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass der Staat und die privaten Aktionäre zwar die Kapitalerhöhung zum gleichen Preis zeichnen und alle neuen Aktien mit den gleichen Rechten ausgestattet sind; Tatsache ist jedoch, dass der Staat gleichzeitig als Bürge für einen umfangreichen Kredit an den Begünstigten auftritt, wodurch sein Engagement weit über die Kapitalerhöhung hinausgeht, und dass er eine Tochtergesellschaft des in Umstrukturierung befindlichen Unternehmens kauft. Trotz dieser Kumulierung der Kapitalerhöhung mit diesen beiden anderen Maßnahmen muss allerdings nicht exakt festgestellt werden, ob die Beteiligung des Staates und der Privataktionäre an dieser Kapitalerhöhung tatsächlich zu gleichen Bedingungen erfolgen, denn die Kommission ist — wie aus der nachstehenden Analyse deutlich hervorgeht — in jedem

Fall der Ansicht, dass die Beteiligung des Staates selbst für den Fall, dass sie als staatliche Beihilfe angesehen würde, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu werten wäre.

Rechtsgrundlage der Beurteilung

- (102) In Anbetracht der Schlussfolgerung, dass der mit einer staatlichen Bürgschaft ausgestattete langfristige Kredit von 55 Mio. CYP zur Finanzierung eines Teils der Umstrukturierung von Cyprus Airways eine staatliche Beihilfe darstellt, und dass die Beteiligung des Staates an der Kapitalerhöhung möglicherweise Elemente einer staatlichen Beihilfe enthält, hat die Kommission nun die Vereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu prüfen.
- (103) Folglich muss die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt im Lichte des Artikels 87 Absatz 2 und Absatz 3 EG-Vertrag untersucht werden, in denen die Ausnahmen von der in Artikel 87 Absatz 1 festgelegten allgemeinen Regel der Unvereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt aufgeführt werden.
- (104) Die in Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da die Beihilfen weder sozialer Art sind und einzelnen Verbrauchern gewährt werden, noch zur Beseitigung von Schäden dienen, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, noch für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland erforderlich sind.
- (105) Die in Artikel 87 Absatz 3 unter den Buchstaben a), b) und d) vorgesehenen Ausnahmen sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da die Beihilfe weder zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung in Gebieten dient, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, noch zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats, noch zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes dient.
- (106) Folglich kommt in diesem Fall lediglich die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) vorgesehene Ausnahme in Betracht. In Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) heißt es, dass Beihilfen als zulässig angesehen werden können, wenn diese zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete dienen, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwider läuft.
- (107) In dieser Hinsicht umfasst der geltende Gemeinschaftsrahmen für die Entscheidung über die Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt die RuU-Leitlinien aus dem Jahr 2004 sowie die zuvor bereits erwähnten Leitlinien von 1994.

Vereinbarkeit der geplanten Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt

- (108) Daher hat die Kommission zu beurteilen, ob der Umstrukturierungsplan mit den Bestimmungen der geltenden Leitlinien in Einklang steht. Das Grundprinzip der RuU-Leitlinien (Randnummer 31) besteht darin, dass *„Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann genehmigt*

⁽⁸⁾ Rechtssache T11/95 *BP Chemicals Ltd. gegen Kommission* [1998], Slg. II-3235 Randnrn. 170-171.

werden sollen, wenn nachgewiesen werden kann, dass sie dem Gemeinschaftsinteresse nicht zuwider laufen. Dies ist nur möglich, wenn die Beihilfen strengen Anforderungen genügen und die Kommission die Gewissheit hat, dass etwaige Wettbewerbsverzerrungen durch die mit der Weiterführung des Unternehmens verbundenen Vorteile aufgewogen werden...und prinzipiell wenn den Wettbewerbern ein angemessener Ausgleich geboten wird“.

- (109) Anschließend werden in den Leitlinien verschiedene Voraussetzungen aufgeführt, unter denen Umstrukturierungsbeihilfen gewährt werden können.

Förderungswürdigkeit des Unternehmens

- (110) Zunächst muss die Kommission feststellen, ob Cyprus Airways für eine Umstrukturierung im Sinne der RuU-Leitlinien in Betracht kommt. In Randnummer 9 der Leitlinien heißt es, dass es keine gemeinschaftsrechtliche Bestimmung des Begriffs „Unternehmen in Schwierigkeiten“ gibt, und dass „die Kommission davon ausgeht, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/ Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift“.
- (111) Anschließend wird in den Leitlinien (Randnummer 10) folgendes klargestellt: „Im Sinne dieser Leitlinien befindet sich ein Unternehmen unabhängig von der Größe insbesondere in folgenden Fällen in Schwierigkeiten: a) wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals in den letzten 12 Monaten verloren gegangen ist“.
- (112) In Randnummer 11 heißt es weiter, „selbst wenn keine der in Randnummer 10 genannten Voraussetzungen erfüllt sind, kann ein Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden, wenn die hierfür typischen Symptome auftreten, wie steigende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts“.
- (113) In der Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens hat die Kommission festgestellt, dass Cyprus Airways eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist, die bereits einen bedeutenden Teil ihres Stammkapitals verloren hat. Zum 31. Dezember 2003 belief sich das Stammkapital von Cyprus Airways auf 55,5 Mio. CYP (95 Mio. EUR), doch zum 31. Dezember 2004 hatte die Gesellschaft 26,2 Mio. CYP (44,8 Mio. EUR) und damit fast 50 % ihres Aktienkapitals in den letzten 12 Monaten verloren.
- (114) Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass die (insbesondere durch Cyprus Airways verursachten) Verluste der Gruppe von 20,9 Mio. CYP im Jahr 2003 bis Ende 2004 auf 39,4 Mio. CYP angestiegen waren. Demnach war das Aktienkapital von Cyprus Airways von 55,6 Mio. CYP (95 Mio. EUR) im Jahr 2003 auf 14,4 Mio. CYP (25 Mio. EUR) im Jahr 2004 zurückgegangen. In Anbetracht der prekären Finanzlage des Unternehmens ist es folglich höchst unwahrscheinlich, dass es sich auf dem freien Markt Finanzmittel beschaffen kann.

- (115) In ihrem Beschluss vom 3. Mai 2005 „Cyprus Airways (Rettungsbeihilfe)“ war die Kommission daher zu der Schlussfolgerung gelangt, dass sich Cyprus Airways durchaus im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet. Zu diesem Schluss kam die Kommission auch in der Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens. Demnach kommt Cyprus Airways für eine Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der RuU-Leitlinien in Betracht.

Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (116) Die zweite Voraussetzung (wie in Randnummer 35 der RuU-Leitlinien dargelegt) lautet, dass „der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit so kurz wie möglich zu bemessen ist, die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben muss“.
- (117) Weiter heißt es in den Leitlinien (Randnummer 37), dass „der Umstrukturierungsplan eine Umstellung des Unternehmens in der Weise vorsehen muss, dass es nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann. Die erwartete Kapitalrendite des umstrukturierten Unternehmens sollte ausreichen, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können“.
- (118) Bisher hat die Umstrukturierung des Unternehmens zu einer Senkung der Kosten um 19,5 Mio. CYP und zur Freisetzung von mehr Mitarbeitern als im Umstrukturierungsplan vorgesehen geführt. Der Plan sah den Abbau von 385 Arbeitsplätzen (von insgesamt 1800) vor, und letztendlich haben 414 Mitarbeiter von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Unternehmen zu verlassen. Diese erhebliche Kostenreduzierung verbunden mit den ausgehandelten Gehaltskürzungen bei den im Unternehmen verbleibenden Mitarbeitern sowie Produktivitätssteigerungen und Verbesserungen in der Arbeitsweise werden zu bedeutenden Einsparungen führen und dürften dem Unternehmen in Zukunft die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit verleihen, um seine Ziele erreichen zu können.
- (119) Die Kommission ist der Ansicht, dass Cyprus Airways in der Lage sein müsste, seine Umstrukturierung innerhalb der vorgeschriebenen Frist mit Erfolg zum Abschluss zu bringen. Obwohl seit der Gewährung der Rettungsbeihilfe (Mai 2005) erst 18 Monate vergangen sind, zeichnen sich für das Unternehmen schon jetzt geringfügig bessere Ergebnisse ab als erwartet. Im Hinblick auf weitere Verbesserungen sollten auch die Vorstellungen der Mitarbeiter von der Umsetzung der erforderlichen Umstrukturierung mit berücksichtigt werden. In Fällen wie diesem ist die Vorgehensweise bei der Umstrukturierung sehr wichtig, und die bei der Kommission eingegangene Stellungnahme eines Dritten lässt darauf schließen, dass dies im vorliegenden Fall ganz besonders gilt.
- (120) Hinsichtlich des langfristigen Kredits von 55 Mio. CYP (96 Mio. EUR), der zum Teil durch eine staatliche Bürgschaft abgesichert wird, haben die zyprischen Behörden nachgewiesen, dass dieser Betrag (wie auch der Erlös aus dem Verkauf von Eurocypria) für die Rückzahlung der Rettungsbeihilfe und die Umstrukturierung der Fluggesell-

schaft in den kommenden Jahren verwendet wird. Die für Mitte 2007 geplante Kapitalerhöhung um 14 Mio. CYP wird zur Rückzahlung eines Teils des noch nicht getilgten Darlehensbetrags verwendet. Der Umstrukturierungsplan ist eng mit einem Kostenreduzierungsplan verknüpft, um die Einnahmen zu maximieren. Im Laufe der Zeit sollen dann die Einnahmen des Unternehmens so weit steigen, dass die weitere Tilgung des Bankdarlehens aus den Einnahmen bestritten werden kann.

- (121) Die Kommission hat ferner zu prüfen, ob die Annahmen, auf denen der Umstrukturierungsplan beruht, unter den gegebenen Umständen angemessen sind, und ob die Vorhersagen und Prognosen mit den Anforderungen der Leitlinien in Einklang stehen. In den RuU-Leitlinien (Randnummer 35) heißt es dazu, *„dieser Plan ist der Kommission mit allen erforderlichen Angaben, u. a. einer Marktstudie, vorzulegen. Die Verbesserung der Rentabilität muss vor allem durch unternehmerische Maßnahmen herbeigeführt werden, die in dem Umstrukturierungsplan vorgesehen sind. Externe Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen, auf die das Unternehmen kaum Einfluss hat, dürfen nur dann berücksichtigt werden, wenn die betreffenden Marktprognosen allgemein anerkannt werden“*.
- (122) In dieser Hinsicht kann festgestellt werden, dass dieser Teil des Umstrukturierungsplans planmäßig verlaufen ist. Im vorliegenden Fall verweist die Kommission hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und der Marktentwicklung auf die beiden unabhängigen Gutachten, die im Zusammenhang mit der Bewertung von Eurocypria angefertigt wurden, soweit diese sich auf die Entwicklung des zyprischen Luftverkehrsmarktes beziehen.
- (123) Nach dem Umstrukturierungsplan soll der Luftverkehr in Zypern in den Jahren 2005-2010 um durchschnittlich 3,5 % pro Jahr zunehmen, während für das Luftverkehrsaufkommen von Cyprus Airways für den gleichen Zeitraum mit einer Wachstumsrate von durchschnittlich 2,4 % pro Jahr gerechnet wird. In den von PWC erstellten Bericht wird für das Gesamtwachstum des Luftverkehrs in Zypern der von der internationalen Flugvereinigung IATA (International Air Transport Association) veranschlagte Wert von 4,3 % für den Zeitraum 2006-2008 übernommen. Daraus ist zu schließen, dass die im Plan zugrunde gelegten Annahmen angemessen sind. Daher erscheinen die im Umstrukturierungsplan in Bezug auf die Betriebsergebnisse von Cyprus Airways zugrunde gelegten Annahmen auch im Hinblick auf die anderen Rationalisierungsmaßnahmen des Unternehmens plausibel.

- (124) Im Lichte der vorstehend erläuterten Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass es Cyprus Airways gelingen wird, wie im Geschäftsplan vorgesehen seine finanzielle Rentabilität innerhalb einer angemessenen Frist wiederherzustellen.

Ausgleichsmaßnahmen

Cyprus Airways

- (125) Die RuU-Leitlinien (Randnummer 38) sehen ferner folgendes vor: *„Damit nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen soweit wie möglich abgeschwächt werden, so dass die angestrebten positiven Folgen die nachteiligen überwiegen, sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Andernfalls müsste geschlossen werden, dass die Beihilfe dem gemeinsamen*

Interesse zuwider läuft‘ und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist“.

- (126) Weiter heißt es (Randnummer 39), *„in Betracht kommen die Veräußerung von Vermögenswerten, ein Kapazitätsabbau, eine Beschränkung der Marktpräsenz oder eine Senkung der Zutrittschranken auf den betreffenden Märkten. Wenn die Kommission prüft, ob die Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, berücksichtigt sie dabei die Marktstruktur und das Wettbewerbsumfeld, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen keine Verschlechterung der Marktstruktur ... bewirken“*.
- (127) Daher muss die Kommission die Umstrukturierung prüfen und feststellen, ob in Bezug auf Cyprus Airways und die gesamte Cyprus Airways Gruppe ausreichende Maßnahmen getroffen wurden, um die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Beihilfe auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
- (128) Ende 2004 hat das Unternehmen einen sog. „Aktionsplan“ auf den Weg gebracht und damit begonnen, seine Flotte um zwei Flugzeuge zu verringern, von denen eines anschließend mit Besatzung an Eurocypria vermietet wurde (Wet lease), und verschiedenen Strecken — nach Warschau, Budapest und Colombo — eingestellt.
- (129) In diesem Rahmen wurde die Flotte der Fluggesellschaft Ende 2004 um ein Flugzeug verringert; zum Zeitpunkt der Durchführung des Umstrukturierungsplans hatte Cyprus Airways 10 Flugzeuge in Betrieb (2 A319, 6 A320-200 und 2 A330-200) und ein weiteres Flugzeug (A320-200) mit Besatzung an Eurocypria vermietet (Wet Lease). Dieser Leasingvertrag wurde Ende der Sommersaison 2006 gekündigt. Außerdem stellt die Kommission fest, dass die Prognosen für das Wachstum des Luftverkehrsaufkommens in den Jahren 2005-2010 von durchschnittlich 3,5 bis 4,3 % pro Jahr ausgehen, während in den Berechnungen von Cyprus Airways eine Zunahme von 2,4 % zugrunde gelegt wird. Dadurch wird der Marktanteil des Unternehmens während des Referenzzeitraums von 26,6 % auf allenfalls 23,2 % zurückgehen. Die Kommission kann akzeptieren, dass jede weitere Reduzierung des Umfangs der Flotte oder des Marktanteils die Sanierungsmöglichkeiten der Fluggesellschaft gefährden würde, ohne dass sich daraus bedeutende Marktchancen für die Wettbewerber ergeben würden.
- (130) In der Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens hatte die Kommission ausdrücklich um Stellungnahmen Dritter zu diesem Punkt gebeten; allerdings wurden ihr keine einschlägigen Bemerkungen übermittelt.
- (131) Außerdem weist die Kommission mit Nachdruck darauf hin, dass es in den RuU-Leitlinien (Randnummer 55) heißt, dass *„der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt ein vorrangiges Ziel der Gemeinschaft (ist), ... und dass die Kommission bei der Beurteilung von Umstrukturierungsbeihilfen in Fördergebieten regionale Entwicklungserfordernisse berücksichtigen muss“*. Weiter heißt es (Randnummer 56), dass *„in Fördergebieten weniger strenge Anforderungen an die Ausgleichsleistung und den Umfang der Eigenleistung gestellt werden können“*.
- (132) In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass ganz Zypern während des Zeitraums 1. Mai 2004 bis 31. Dezember 2006 ⁽⁹⁾ für die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag in Betracht kam. Für den Zeitraum 2007-2013 dürften zwei Regionen, auf die

⁽⁹⁾ Staatliche Beihilfe Nr. CY 14/2003 — Zypern — Karte der Gebiete für Regionalbeihilfen 2004-2006 (C(2004) 1757/1 vom 28.4.2004).

zusammen rund 50 % der zyprischen Bevölkerung entfallen, im Rahmen der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag für regionale Investitionsbeihilfen mit einer Beihilfeintensität von 15 % in Betracht kommen. Außerdem weist Zypern mehrere territoriale und damit dauerhafte Besonderheiten auf, die seine wirtschaftliche und soziale Entwicklung beeinträchtigen. Die Randlage im äußersten Süden hat unmittelbare Probleme hinsichtlich des Zugangs zu den übrigen Ländern der Europäischen Union zur Folge, wodurch das Land weitgehend auf den Luft- und Seeverkehr angewiesen ist, insbesondere auf den Luftverkehr. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, denn im Falle Zyperns ist der Luftverkehr die einzig rentable Beförderungsart für Geschäftsreisende. Aus den Eurostat-Statistiken für 2003, in denen der Grad der Abhängigkeit einer Volkswirtschaft vom Flugverkehr ausgewiesen wird, geht hervor, dass Zypern das Land der Europäischen Union ist, das am stärksten auf den Luftverkehr angewiesen ist ⁽¹⁰⁾.

Schlussfolgerung

- (133) In Anbetracht dieser Besonderheiten des Luftverkehrsmarktes in Zypern und angesichts der Tatsache, dass Cyprus Airways bereits seine Flotte verkleinert hat und die ehemalige Tochtergesellschaft Eurocypria nun als rechtlich und finanziell unabhängiges Unternehmen betrieben wird, dem gegenüber Cyprus Airways weder über Besitzansprüche noch Kontrollmöglichkeiten verfügt, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die zyprischen Behörden ausreichende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen haben, um den durch die Umstrukturierung verursachten Wettbewerbsverzerrungen entgegenzuwirken.

Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß

- (134) In den RuU-Leitlinien (Randnummer 43) heißt es, „Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, beschränken. Zuvor gewährte Rettungsbeihilfen werden berücksichtigt“. Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (135) Auf der einen Seite belaufen sich die Umstrukturierungskosten wie bereits erwähnt auf 71,1 Mio. CYP. Auf der anderen Seite setzen sich die für die Finanzierung der Umstrukturierung verwendeten Einnahmen aus dem Kredit von 55 Mio. CYP (der zum Teil durch eine Bürgschaft des Staates abgesichert wird), dem Erlös aus dem Verkauf von Eurocypria in Höhe von 13,425 Mio. CYP sowie rund 8,5 Mio. CYP aus anderen Quellen zusammen, insbesondere aus der Veräußerung verschiedener Vermögenswerte. Der Erlös aus der geplanten Kapitalerhöhung sollte nicht zu diesen Maßnahmen hinzugerechnet werden, da er vollständig für die Rückzahlung eines Teils des Kredits über 55 Mio. CYP verwendet wird und mithin den für die Umstrukturierung eingesetzten Gesamtbetrag nicht erhöht, sondern lediglich einen entsprechenden Anteil ersetzt. Somit belaufen sich die von Zypern aufgebrachten Finanzmittel auf 76,9 Mio. CYP. Die Kommission erachtet diesen Betrag als akzeptabel und kommt zu dem Schluss, dass im Vergleich zu den anfallenden Kosten keine überschüssigen

dauerhaften Mittel bereitgestellt werden, da der überwiegende Teil der Mittel für die Umstrukturierung aus einem Kredit stammt, den das Unternehmen aus selbst erwirtschafteten Mitteln zurückzahlen muss, und der mithin keine dauerhafte Finanzierung darstellt. Auf der anderen Seite hat das Unternehmen definitive Umstrukturierungskosten zu tragen.

- (136) Außerdem stellt die Kommission fest, dass die Zusage der zyprischen Behörden, den durch die staatliche Bürgschaft abgedeckten Teil des Kredits von 55 Mio. CYP abzuskenken, gegenüber dem ursprünglich geplanten Szenario eine weitere Begrenzung des Beihilfelements darstellt.

Höhe des Eigenbeitrags

- (137) In Bezug auf die Höhe des Eigenbeitrags wird in den Leitlinien (Randnummer 43) ausgeführt, dass „die Beihilfempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten müssen. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow. Er muss so hoch wie möglich sein“. Sodann enthalten die Leitlinien einen Hinweis darauf, welche Höhe des Eigenbeitrags im Regelfall als ausreichend angesehen wird: Bei einem Unternehmen der Größe von Cyprus Airways sollte sich dieser Beitrag auf 50 % belaufen.
- (138) Die Kommission hat festgestellt, dass die Umstrukturierungskosten rund 71,1 Mio. CYP betragen werden.
- (139) Die als Eigenbeitrag zu wertenden Beträge umfassen mindestens 4,2 Mio. CYP entsprechend dem Teil der Kapitalerhöhung um 14 Mio. CYP, der von privaten Investoren gezeichnet wird; mindestens 10 Mio. CYP des zu Marktbedingungen gewährten Darlehens von 55 Mio. CYP, d. h. der Teil, den die Fluggesellschaft auf dem freien Markt ohne staatliche Bürgschaft oder sonstiges Eingreifen des Staates aufnimmt; sowie 8,5 Mio. CYP (wie vorstehend in Randnummer 53 erläutert) aus dem Erlös der Veräußerung verschiedener Vermögenswerte.
- (140) Die zyprischen Behörden plädieren ferner dafür, den Erlös aus dem Verkauf von Eurocypria ebenfalls als Eigenbeitrag zu betrachten. In solchen Fällen geht die Kommission in der Regel folgendermaßen vor ⁽¹¹⁾: Wenn ein solcher Verkauf der Vermögensgegenstände zum Realwert erfolgt (unabhängig von der Identität des Käufers), gilt er nicht als staatliche Beihilfe zugunsten des veräußernden Unternehmens. In diesem Fall kann der Verkaufserlös für die Finanzierung der Umstrukturierung verwendet werden und sollte als Eigenbeitrag betrachtet werden. Das bedeutet, dass der Erlös aus dem Verkauf von Eurocypria in Höhe von 13,425 Mio. CYP ebenfalls als Eigenbeitrag zu werten ist. Diese Schlussfolgerung wird im vorliegenden Fall durch die verbindliche Zusage und die von der Kommission verhängte Auflage zusätzlich bestärkt, dass Eurocypria als völlig unabhängige Gesellschaft betrieben und in echten Wettbewerb zu Cyprus Airways treten wird.

⁽¹¹⁾ Entscheidung der Kommission vom 15. Oktober 2003 (2005/406/EG) — RTP — ABl. L 142 vom 6.6.2005, S. 1 und Entscheidung der Kommission vom 7. Juli 2004 (2005/418/EG) — Alstom — ABl. L 150 vom 10.6.2005, S. 24 (insbesondere Randnummern 125 und 215).

⁽¹⁰⁾ In Zypern liegt die Kennziffer Flugreisende/Einwohner bei 8,50, während der Durchschnittswert für die EU 25 bei 1,30 liegt.

(141) Daraus ergibt sich ein Eigenbeitrag von insgesamt mindestens 36,2 Mio. CYP, was 51 % der Umstrukturierungskosten entspricht. Die Kommission kann daher schlussfolgern, dass die Anforderung eines ausreichenden Eigenbeitrags zu den Umstrukturierungskosten im vorliegenden Fall erfüllt ist.

(142) Des Weiteren betont die Kommission, dass die Umstrukturierungskosten überwiegend aus einem Kredit von 55 Mio. CYP bestritten werden, der — trotz einer teilweisen Absicherung durch eine staatliche Bürgschaft — von dem Unternehmen aus eigener Kraft zurückgezahlt werden muss, und nicht etwa aus einem nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von 55 Mio. CYP⁽¹²⁾. Die Anstrengungen, die das Unternehmen unternehmen muss, um seine Umstrukturierungskosten abzuführen, haben die gleiche Wirkung wie die Finanzierung der Umstrukturierung aus eigenen Mitteln. Der einzige Unterschied besteht darin, dass diese Finanzierungsanstrengungen dank des mit einer staatlichen Bürgschaft versehenen Kredits über mehrere Jahre gestreckt werden können.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Umstrukturierungsbeihilfe, die Zypern zugunsten von Cyprus Airways Public Ltd. gewährt hat, ist vorbehaltlich der in Artikel 2 bis 5 genannten Bedingungen und Auflagen gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Zypern legt der Kommission bis spätestens 31. Dezember 2007 einen Bericht über die Fortschritte und die Umsetzung des Umstrukturierungsplans vor.

Artikel 3

1. Zypern stellt sicher, dass Cyprus Airways Public Ltd. und Eurocypria als konkurrierende Unternehmen betrieben werden und dies auch in Zukunft so bleiben wird. Cyprus Airways Public Ltd. und Eurocypria werden als vollständig voneinander getrennte Rechtspersonen geführt. Es ist Cyprus Airways Public Ltd. und Eurocypria untersagt, voneinander Anteile zu erwerben oder gleichwertige Kapitaloperationen wie beispielsweise eine Fusion durchzuführen. Alle Transaktionen zwischen Cyprus Airways Public Ltd. und Eurocypria sind zu marktüblichen Konditionen abzuwickeln.

2. Absatz 1 gilt solange, bis

- a) die Bürgschaft, die Zypern Cyprus Airways Public Ltd. für den aufgenommenen Kredit gestellt hat, erlischt; oder

- b) Zypern nicht mehr über eine direkte oder indirekte Mehrheitsbeteiligung an und/oder Kontrolle über beide(n) Unternehmen verfügt.

Artikel 4

Zypern stellt sicher, dass bei der für Mitte 2007 geplanten Kapitalerhöhung von Cyprus Airways Public Ltd. um 14 Mio. CYP (24,3 Mio. EUR) folgende Bedingungen eingehalten werden:

- a) Die Kapitalerhöhung findet erst statt, wenn die für die Zeichnung des neu begebenen Aktienkapitals benannte Geschäftsbank eine förmliche bedingungslose Zusage über die Gewährleistung der erfolgreichen Abwicklung der Transaktion unterzeichnet hat. Einzige Ausnahme sind die üblichen Bedingungen wie höhere Gewalt, Krieg oder Terrorismus und ähnliche Fälle;
- b) Der Staat darf höchstens 70 % der Kapitalerhöhung zeichnen;
- c) Unbeschadet des vorgeschlagenen Zeitplans für die Gewährleistung der erfolgreichen Abwicklung durch die Bank zeichnet der Staat die neu ausgegebenen Aktien auf der Grundlage der gleichen Rechte, zu den gleichen Konditionen und zum gleichen Preis wie die privaten Investoren;
- d) Die Transaktion darf nicht mit einer Sicherheitsvereinbarung oder sonstigen impliziten Vereinbarung einhergehen, wonach der Staat die Bank von ihrer Verpflichtung entbinden könnte, falls die für die Kapitalerhöhung begebenen Aktien nicht in ausreichendem Umfang gezeichnet werden, oder der Bank ein Abschlag auf den Emissionspreis gewährt wird.

Artikel 5

Zypern legt der Kommission alle Berichte und Unterlagen vor, die Aufschluss über die Beteiligung des Staates und der Bank sowie der privaten Aktionäre von Cyprus Airways Public Ltd. geben, insbesondere die endgültigen Verträge mit der Bank und die Berichte zur Begründung der Gebühren und des endgültigen Ausgabekurses der im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung begebenen Aktien.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an Zypern gerichtet.

Brüssel, den 7. März 2007

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident der Kommission

⁽¹²⁾ Vgl. In diesem Zusammenhang Entscheidung der Kommission vom 14. Juli 2004 (2005/346/EG) — MobilCom — ABl. L 116 vom 4.5.2005 (insbesondere Randnummer 173).