

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 7 mars 2007

Statligt stöd C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Omstruktureringsplan

[delgivet med nr C(2007) 300]

(Endast den grekiska versionen är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/137/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och med beaktande av dessa synpunkter ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

- (1) Den 3 maj 2005 beslutade kommissionen att tillåta undsättningsstöd (N69/2005) för Cyprus Airways Public Ltd. (beslut 2005/1322).
- (2) Genom en odaterad skrivelse, registrerad av kommissionen den 9 november 2005 (DG TREN A/28405), underrättade de cypriotiska myndigheterna i enlighet med artikel 88.3 och de åtaganden som gjordes i samband med det anmälda undsättningsstödet kommissionen om en omstruktureringsplan för Cyprus Airways Public Ltd. Kommissionens generalsekretariat registrerade anmälan den 14 november 2005 med referensnummer SG(05)A10041 och ärendet fick nummer N 555/2005.
- (3) Den 18 november 2005 (D(05)125084) bad kommissionen de cypriotiska myndigheterna om förtydligande information. De cypriotiska myndigheterna besvarade kommissionens frågor genom en skrivelse av den 23 januari 2006, registrerad den 24 januari 2006 (referensnummer DG TREN A/11819). Den 14 december 2005 hölls ett möte i Bryssel mellan företrädare för Cypern och kommissionen. Ett påföljande högnivåmöte hölls den 30 januari 2006 i Bryssel för att diskutera ärendets framskridande.
- (4) Genom ett beslut av den 22 mars 2006, som meddelades de cypriotiska myndigheterna genom en skrivelse av den 23 mars 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246), inledde kommissionen förfarandet enligt artikel 88.2 i fördraget. Förfarandet har fått registernummer C 10/2004.

- (5) Kommissionens beslut att inleda det formella förfarandet offentliggjordes också i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att lämna synpunkter i frågan. Cypern skickade sina synpunkter till kommissionen i en skrivelse av den 20 april 2006.

- (6) Kommissionen fick motta en enda synpunkt från de berörda parterna inom den tidsfrist som angavs när inledandet av förfarandet offentliggjordes. Denna synpunkt överlämnades därefter till de cypriotiska myndigheterna (D (2006) 213376) för kommentarer och Cyperns kommentarer mottogs den 28 juli 2006 (registrerade den 1 augusti 2006 med referensnummer A/28810). Ytterligare förtydliganden mottogs från de cypriotiska myndigheterna genom ett faxmeddelande, daterat den 19 december 2006 (registrerat den 31 december 2006 med referensnummer A/40766). Ytterligare förtydliganden och åtaganden mottogs via faxmeddelanden den 28 februari 2007.

II. BAKGRUND

- (7) Cyprus Airways Public Ltd. bildades 1947 som ett börsnoterat bolag. Dess huvudverksamhet är lufttransporter av passagerare och gods och andra flygbolagsrelaterade tjänster. Den cypriotiska staten äger majoriteten av aktierna (69,62 %) medan resterande aktier ägs av ca 4 200 små privata investerare.
- (8) Cyprus Airways Public Ltd. (nedan kallat *Cyprus Airways*) är en del av koncernen Cyprus Airways (nedan kallat *koncernen*).
- (9) Cyprus Airways har för närvarande reguljära flygningar i Europa och Mellanöstern med en flotta på 11 flygplan: två A319 som levererades 2002 ägs av Cyprus Airways, sju A320–200 som levererades mellan maj 1989 och mars 1993 ägs av Cyprus Airways, varav ett flygplan tidigare uthyrdes med besättning till Eurocypria, samt två A330–200, som levererades 2002 och 2003 (leaseade).

⁽¹⁾ EUT C 113, 13.5.2006, s. 2.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

- (10) När omstruktureringsplanen anmäldes var de övriga företagen i koncernen följande, alla helägda av Cyprus Airways Public Ltd:

Eurocypria Airlines

- (11) Detta företag (nedan kallat *Eurocypria*) har charterflyg från över femtio europeiska flygplatser. Eurocyprias flotta består av fem flygplan, fyra leasade Boeing 737-800, som förvärvades mellan februari och april 2003 med en kapacitet på 189 passagerare vardera samt ett flygplan, en A320 (A320) som hyrs med besättning från Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

- (12) Hellas Jet SA (nedan kallat *HellasJet*) bildades i Aten den 1 juli 2002 och började sin verksamhet den 24 juni 2004. Hellas Jet utformades som ett nytt Atenbaserat europeiskt flygbolag. Det flög tre leasade Airbus A320 med bas på Atens internationella flygplats. Affärsplanerna uppfylldes dock inte och reguljärflygningarna upphörde i maj 2005. Resultaten av detta risktagande blev ekonomiska skador som kostade koncernen ett kumulerat belopp på 29,5 miljoner cypriotiska pund (51,4 miljoner euro) per juni 2005.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) Detta dotterbolag (härefter kallat *Zenon*) tillhandahåller tjänster till cypriotiska resebyråer. Zenon tillhandahåller och distribuerar framför allt elektronisk information som gör att resebyråer kan reservera flygstolar, biljetter, hotell och hyrbilar.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

- (14) Detta företag inledde sin verksamhet 1996 när det tog över driften av taxfreebutikerna på flygplatserna i Larnaca och Paphos. När omstruktureringsplanen anmäldes var det meningen att taxfreebutikerna på flygplatserna i Larnaca och Paphos skulle tas över av den nya koncessionshavaren och inte längre ingå i koncernen. Så skedde i juni 2006.

III. INLEDANDE AV FÖRFARANDET

- (15) Kommissionens beslut att inleda förfarande enligt artikel 88.2 byggde på flera frågor som väcktes när den gick igenom omstruktureringsplanen. Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida planen var förenlig med gällande gemenskapslagstiftning, dvs. gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter från 2004⁽³⁾ (nedan kallade stödriktlinjerna).

Det långfristiga lånet på 55 miljoner cypriotiska pund (96 miljoner euro) och besparingsåtgärder

- (16) Grunden i omstruktureringsplanen är ett lån på affärs-mässiga villkor med en garanti från den cypriotiska staten för en period av tio år. Lånet ska i första hand användas för att betala tillbaka det kortfristiga lånet på 30 miljoner cypriotiska pund (51 miljoner euro) som gavs efter godkännandet av undsättningsstödet i maj 2005. Resten kommer sedan att användas till omstrukturering av flygbolaget.

- (17) Under omstruktureringsplanens första 24 månader låg fokus främst på besparingar och valda inkomstökningar. Regeringen och ledningen beräknade att kostnaderna behövde minskas med 13 %. Detta skulle göras genom nedskärningar av personalen med runt 20 % och en samtidig minskning av lönenivåerna med 15 % i genomsnitt. Det innebär att 385 av en personalstyrka på 1 840 per den 1 september 2005 skulle avskedas enligt omstruktureringsplanen. Dessa avskedanden skulle ge årliga besparingar på ungefär 7 miljoner cypriotiska pund (12 miljoner euro). Ytterligare besparingar på runt 4,6 miljoner cypriotiska pund (8 miljoner euro) skulle göras från löpande personalkostnader.

- (18) Kommissionen uttryckte tvivel på att planen skulle återställa företagets varaktiga livsduglighet på kortast möjliga tid och utan behov av ytterligare stöd i framtiden. Kommissionen hävdade också att den inte hade tillräckligt med information för att kunna ta ställning till om stödet till omstruktureringsplanen hade hållits så lågt som möjligt. Kommissionen ifrågasatte även om det var nödvändigt att det långfristiga lånet skulle betalas av på tio år. Kommissionen sade att den inte hade tillräckligt med information för att kunna avgöra om de ekonomiska prognoserna var rimliga eller om antagandena som de byggde på var giltiga, och den skulle vara mycket intresserad av att få synpunkter från Cyprus Airways konkurrenter om planen.

Försäljning av Eurocypria

- (19) I omstruktureringsplanen ingick försäljning av Eurocypria, Cyprus Airways charterdotterbolag, till staten till ett pris som skulle fastställas av en oberoende expert. Priset uppskattades ursprungligen till 15 miljoner cypriotiska pund (26 miljoner euro). Eurocypria skulle således skiljas från koncernen Cyprus Airways och drivas som ett helt fristående bolag. Intäkterna från försäljningen (betalade av staten till Cyprus Airways) skulle Cyprus Airways använda för att finansiera sin omstrukturering. Kommissionen uttryckte tvivel i fråga om försäljningen och hur försäljningspriset skulle bestämmas. Om priset för Eurocypria inte var marknadsmässigt skulle det vara statligt stöd.

⁽³⁾ EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

Kapitaltillskott

- (20) Ytterligare en del av planen, som planerades äga rum 18 månader efter inledningen av omstruktureringsplanen, är ett kapitaltillskott på 14 miljoner cypriotiska pund (24 miljoner euro). Alla aktieägare (staten och privatpersoner) deltar i proportion till sitt ägande. Staten kommer att bidra med 9,8 miljoner cypriotiska pund (17 miljoner euro), medan de privata aktieägarnas andel av kapitaltillskottet kommer att vara runt 4,2 miljoner cypriotiska pund (7,3 miljoner euro). Genom att inleda förfarandet visade kommissionen att den inte kunde utesluta att statens andel i kapitaltillskottet kan vara ett statligt stöd.

Kompensationsåtgärder

- (21) Kommissionen uttryckte tvivel huruvida de kompensationsåtgärder som föreslås i omstruktureringsplanen skulle vara tillräckliga för att rätta till den snedvridning av marknaden som stödet orsakat. Planen omfattade relativt små minskningar i Cyprus Airways flotta och linjenät. Chartergrenen Eurocypria skulle säljas och ett annat dotterbolag, HellasJet, skulle avvecklas och dess tre flygplan friställas. Kommissionen uttryckte tvivel i synnerhet som Eurocypria skulle säljas till Cyprus Airways huvudägare. Kommissionen uppmanade därför Cyprus Airways konkurrenter att yttra sig i frågan.

Eget bidrag

- (22) I normala fall bör nivån på det egna bidraget till omstruktureringskostnaderna ligga runt 50 % för ett bolag av Cyprus Airways storlek. Kommissionen uttryckte tvivel på nivån när det gällde det egna bidraget och vad som skulle anses utgöra eget bidrag.

IV. KOMMENTARER**Inledande kommentarer från de cypriotiska myndigheterna**

- (23) De cypriotiska myndigheterna svarade när förfarandet inleddes med att söka klargöra några frågor som väckts av kommissionen.

Det långfristiga lånet på 55 miljoner cypriotiska pund (96 miljoner euro) och besparingar

- (24) När det gäller de frågor som rör återskapandet av den varaktiga lönsamheten hos Cyprus Airways skulle omstruktureringskostnaderna enligt planen användas på följande

sätt (finansierade genom det långfristiga lånet på 55 miljoner cypriotiska pund samt intäkter från försäljningen av Eurocypria).

Period	Summa (milj. CYP)	Beskrivning
2006	30	Återbetalning av undsättningsstöd
2006	10,6	Vederlag för avskedanden
2006	2	Andra utgifter för avskedanden
2006–2008	5	Cyprus Airways rörelsekapital
2006–2008	13,5	Beräknade anläggningskostnader
2006–2010	10	Underskott i kassaflöde
Totalt	71,1	

- (25) När det gäller bolagets framtid har både de cypriotiska myndigheterna och flygbolaget erkänt att den strategiska och operativa modell som tidigare användes för Cyprus Airways inte längre håller i den konkurrensutsatta miljö där bolaget verkar i dag. Det grundläggande misstaget är att Cyprus Airways drivs på en kostnadsnivå som motsvarar ett självständigt reguljärflygbolag, medan den avreglerade, semesterdominerade, cypriotiska marknaden bara räcker för intäkter i linje med charterbolag och/eller lågprisflyg, vilka i själva verket är Cyprus Airways verkliga konkurrenter.

- (26) I nuvarande affärsklimat och med den fullständiga avregleringen av flygmarknaden har Cyprus Airways bara begränsade möjligheter till ytterligare tillväxt eller intäkt-sökningar. Även den förutspådda ökningen av flygmarknaden med drygt 4 % skulle inte räcka för att Cyprus Airways skulle ta sig ur sin svåra situation utan ytterligare åtgärder. Bolaget har därför åtagit sig en hård omstrukturering där det är oundvikligt med drastiska nedskärningar.

- (27) I omstruktureringsplanen har bolaget bedömt att totalkostnaderna måste minskas med 13 %. Detta skulle göras genom en nedskärning av personalkostnaderna med runt 20 % och en samtidig löneminskning med i genomsnitt 15 %.

- (28) Förutom dessa nedskärningar måste bolaget genomföra ytterligare moment i den pågående omstruktureringsplanen som i detta tidiga skede ska bidra till att bolaget blir lönsamt på sikt. Målet är att bolaget ska bli självständigt och överleva på ett lönsamt sätt som ger bolaget en godtagbar avkastning på sikt, utan ytterligare stöd. Det är meningen att en andra nedskärningsomgång ska göras under 2007, med fokus på entreprenad och bästa branschpraxis.

Resultatutveckling för Cyprus Airways (prognos) (*)

CYP 000

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totala intäkter	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala kostnader	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rörelseresultat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultat före skatt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Flygbolagets framtida omsättning bygger på en konsolidering av intäkterna till följd av de minskade kostnaderna och en stadig tillväxt för flygbolaget. I detta avseende räknas i omstruktureringsplanen med följande passagerarutveckling för perioden 2004-2010:

Utveckling av Cyprus Airways passagerartrafik (prognos) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cyperns trafik totalt (miljoner)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CY trafik (miljoner)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CY marknadsandelar (miljoner)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Försäljning av Eurocypria

- (30) När det gäller försäljningen av Eurocypria har regeringen klargjort att förutom den värdering som tidigare utförts av PricewaterhouseCoopers för Cyprus Airways för att fastställa marknadspriset för Eurocypria, har en andra värdering gjorts för regeringens räkning av HSBC för att fastställa ett pris enligt väletablerade och godkända metoder. Försäljningen av Eurocypria till staten skulle därför ske med distans.
- (31) PwC har utfört en värdering av bolaget enligt kapitalvärdemetoden och jämfört de underförstådda värderingsmultiplarna med marknadens inställning, de har även tagit hänsyn till transaktioner som innebär köp och försäljning av jämförbara bolag i branschen.
- (32) PwC rapporterar att bolagets intäkter kommer från försäljning av flygstolar till resebyråer, det totala antalet passagerare under 2005 var 662 561 och förväntas stiga till 829 092 under 2006, det bör noteras att de prognostiserade intäkterna för 2006 redan har räknats ned. Huvudposterna i driftskostnaderna för 2005 var flygbränsle (30 %), flygplanshyra (22 %), flygplats- och undervägskostnader (15 %), besättningskostnader (11,5 %) och underhåll/tekniska kostnader (9,5 %).

(*) Företagshemlighet

De viktigaste resultatindikatorerna

	2004 ⁽¹⁾	2005 ⁽²⁾ M	2006 ⁽³⁾ E	2007E	2008E	2009E
Totalt antal flygningar	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Antal passagerare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Totala intäkter (CYP 000)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bruttovinst (CYP 000)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rörelseresultat (CYP 000)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultat före skatt (CYP 000)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Granskade årsredovisningar

⁽²⁾ M = ledningens räkenskaper, ännu ej granskade

⁽³⁾ E = Uppskattade

(*) Företagshemlighet

- (33) För räkenskapsåret 2005 beräknade Eurocypria en vinst på ungefär 440 000 cypriotiska pund, vilket är en minskning av resultatet jämfört med tidigare år och med beräknade siffror på grund av en kraftig höjning av bränslepriserna 2005, detta kunde inte kompenseras genom passagerarna på grund av de särskilda avtalen med resebyråerna.
- (34) Kapitalvärdemetoden ger en anvisning om ett företags värde utifrån värdet på de fria kassaflöden som företaget kan förväntas generera i framtiden. Det är framtaget för att visa nuvärdet av framtida kassaflöden för investerare, de kassaflöden som fås fram måste reduceras till den nödvändiga avkastningen för att ge en uppskattning av företagets nuvärde.
- (35) Eurocyprias ledning har tagits fram fyra års (2006–2009) ekonomiska prognoser, de lade grunden till ett "slutvärde" på företaget som motsvarar det belopp som en investerare i dag skulle betala för rätten till företagets kassaflöden för åren efter fyraårsprognosen. Beräkningen gav ett slutvärde på 14,54 miljoner cypriotiska pund, detta minskades med en "kapitalkostnad som viktat medelvärde" på 9,35 % för att komma fram till ett "diskonterat nuvärde" för företaget på 14,21 miljoner cypriotiska pund.
- (36) Detta diskonterade nuvärde var sedan föremål för flera känslighetsanalyser för att ta hänsyn till möjliga variabler som varierande växlingskurser mellan US-dollar och cypriotiska pund (många av bolagets kostnader är i US-dollar medan intäkterna är i andra valutor), varierade tillväxtprognoser och bränslepriser. Känslighetsanalyserna visade på Eurocyprias stora känslighet för variationer i valutakurser och bränslepriser (i likhet med de flesta av gemenskapens flygbolag).
- (37) Med hjälp av den analys som beskrivs ovan kom PwC fram till riktvärden för Eurocyprias värde på mellan 12,5 miljoner till 16 miljoner cypriotiska pund.
- (38) PwC har också utfört en jämförande marknadsanalys av värdet där Eurocypria jämförs med andra bolag med likvärdiga inriktningar. Detta anses som en giltig kompletterande jämförelsemetod eftersom villkoren och utsikterna för likvärdiga bolag beror på gemensamma faktorer som den totala efterfrågan på deras produkter och tjänster samt kostnadsbild och driftsförhållanden.
- (39) På grund av bristen på börsnoterade charterflygbolag använde PwC en blandning av lågprisflygbolag och blandade reguljär- och charterflygbolag. En beräkning utifrån nuvarande och prognostiserade intäkter före ränta, skatt, avskrivning och amorteringar (EBITDA) ledde till ett riktvärde för bolagets aktier på mellan 12,5 och 13,5 miljoner cypriotiska pund. PwC noterar att detta resultat stämmer överens med resultatet från kapitalvärdemetoden.
- (40) PwC har också utfört en tredje och sista värdering av Eurocypria som bygger på färskta transaktioner, enligt deras åsikt är denna ett rimlighetstest av de två tidigare metoderna. Teorin bakom denna inställning är att det ungefärliga pris som en villig köpare och en villig säljare enas om är en god anvisning om värdet. PwC har använt sig av tillgängliga data i sitt globala nätverk och har kommit fram till ett riktvärde med denna metod på ungefär 10,5 till 13 miljoner cypriotiska pund för Eurocypria. PwC påpekar att detta resultat också stämmer överens med resultatet från kapitalvärdemetoden.

- (41) På grundval av ovannämnda analyser kommer PwC därför fram till slutsatsen att riktvärdet för Eurocypria ligger mellan 12,5 och 15,5 miljoner cypriotiska pund.
- (42) PwC lägger också till att deras värdering av Eurocypria bygger på ekonomiska prognoser för bolaget där det kommer att fortsätta att ha någon slags anknytning till Cyprus Airways. Enligt PwC hindrar en sådan anknytning på vissa sätt en tillväxt, främst genom att Eurocypria är ett dotterbolag till Cyprus Airways, Eurocyprias ställning som dotterbolag till Cyprus Airways begränsar dess möjligheter att sätta konkurrenskraftiga priser när det gäller att lägga ut tjänster på entreprenad. Om Eurocypria skulle stanna kvar i koncernen är det också troliga att det inte skulle konkurrera på samma linjer som Cyprus Airways.
- (43) Med tanke på detta drar PwC slutsatsen att priset för Eurocypria som en separat enhet fri från dessa begränsningar troligen skulle bli högre.
- (44) En andra värdering har gjorts av HSBC. HSBC har använt en liknande metod som PwC använde. Deras första slutsats är att Eurocypria har ett sammanlagt aktievärde på 13 miljoner cypriotiska pund. HSBC utförde sedan en jämförande värdering och tittade på börsnoterade bolag jämförbara med Eurocypria, när de gjorde det kom de fram till ett värde på 11,8 miljoner cypriotiska pund för Eurocypria.
- (45) HSBC hänvisar till bolagets känslighet särskilt i fråga om bränslepriser och når ett viktat medelvärde för bolaget på mellan 12,3 och 13,8 miljoner cypriotiska pund.

Kapitaltillskott

- (46) När det gäller kapitaltillskottet var tanken att det skulle väga upp det negativa nettovärdet från samlade tidigare förluster som har undergrävt Cyprus Airways egna kapital. Ökningen av det egna kapitalet skulle ske genom utgivning av rättigheter som skulle erbjudas proportionerligt till aktieägarna med 70 % till staten och 30 % till de privata aktieägarna. Enligt Cyperns regering skulle detta kapitaltillskott motsvara en investering som görs av en av marknadens ekonomiska investerare.

Kompensationsåtgärder

- (47) När det gäller kompensationsåtgärder upprepade de cypriotiska myndigheterna sin åsikt att flygbolaget faktiskt har hållit på och omstrukturerat sin verksamhet sedan 2004. Inom ramen för detta minskade flygbolaget sin flotta med två plan i slutet av 2004 och upphörde med flera linjer, samtidigt som det minskade antalet flygningar på andra linjer. Med tanke på att det handlade om ett bolag med 12 plan 2004 var detta enligt deras åsikt en mycket stor minskning och en ytterligare minskning av storleken i detta skede skulle ha en mycket negativ inverkan på bolagets långsiktiga lönsamhet.
- (48) De cypriotiska myndigheterna hävdar också att beslutet att sälja HellasJet och beslutet att inte förnya HellasJet hyra av

de tre leasade planen utgör en betydande minskning av koncernens kapacitet som borde ses som en kompensationsåtgärd. Likaledes försäljningen av Eurocypria: eftersom koncernens flotta kommer att minska med ytterligare sex plan, skulle de två bolagen vara juridiskt och ekonomiskt självständiga efter försäljningen.

- (49) Enligt de cypriotiska myndigheterna finns det inte mer utrymme i denna omstrukturering för någon ytterligare kompensationsåtgärd som inte skulle äventyra syftet med omstruktureringen. De cypriotiska myndigheterna understryker att Cyprus Airways är en mycket liten aktör på gemenskapens flygmarknad och det är osannolikt att dess verksamhet skulle påverka konkurrenssituationen.
- (50) Den cypriotiska marknaden som främst är en destination-smarknad har varit avreglerad ett tag och för närvarande har ungefär 99 flygbolag reguljärflyg och charter till och från Cypern. Vid närmare granskning går 80 % av trafiken inom gemenskapen/EES och omfattas därför inte av några restriktioner. Ytterligare 8–9 % består av charterresor från tredjeländer som är helt avreglerade. Återstående 10–11 % består av trafik från Mellanöstern och Gulfregionen där flygpolitiken utgörs av bilaterala avtal mellan Cypern och dessa länder. Mot bakgrund av detta anser de cypriotiska myndigheterna att det finns mycket begränsat utrymme för ytterligare avreglering av den cypriotiska flygmarknaden genom åtgärder på nationell nivå.

Eget bidrag

- (51) När det gäller det egna bidraget vill de cypriotiska myndigheterna klargöra ett antal punkter. Vad beträffar Cyprus Airways egen flotta har bolaget inte kunnat använda sina plan som säkerhet för lån i kommersiella banker på grund av planens relativt höga ålder (de sju A320-plan som ägs av Cyprus Airways levererades till bolaget mellan 1989 och 1993). Försök har gjorts i detta sammanhang och svaren från ett antal kommersiella banker har varit negativa. Samtidigt förklarade regeringen att det inte ansågs som ett alternativ att sälja en del av flottan, eftersom bolaget då inte skulle kunna fortsätta att flyga. Det enda rimliga alternativet var försäljning av Eurocypria och de hävdar att försäljning av detta dotterbolag bör ses som eget bidrag.
- (52) När det gäller HellasJet upphörde detta bolag med sina reguljärflygningar i maj 2005 och omvandlade sin verksamhet från reguljärflygbolag till flygplanshandlare och charterbolag genom ett avtal med ett grekiskt bolag som heter Trans World Aviation. 51 % av bolagets aktier har redan sålts och regeringen förhandlade om att sälja resten av bolaget.
- (53) De cypriotiska myndigheterna anser också att det kapitaltillskott som planerats till mitten av 2007 utgör ett eget bidrag till omstruktureringen. Enligt deras åsikt skulle det läggas till försäljningen av ett plan 2005 (5 miljoner

cypriotiska pund), försäljningen av en reservmotor till ett A320-plan (1,7 miljoner cypriotiska pund) och försäljningen av reservdelar (0,7 miljoner cypriotiska pund), vilket ger ett ytterligare bidrag på 7,4 miljoner cypriotiska pund.

- (54) När det slutligen gäller nivån på det egna bidraget till omstruktureringen vill de cypriotiska myndigheterna rikta kommissionens uppmärksamhet på punkt 56 i stödriktlinjerna där det står:

"Om inget annat anges i de branschspecifika reglerna för statligt stöd, kan villkoren för att bevilja stöd i stödområden emellertid vara mindre strikta vad beträffar genomförandet av kompensationsåtgärder och storleken på bidragstagarens insats."

- (55) De fortsätter med att påpeka att för perioden 2000–2006 ansågs hela Cypern som en region som föll under artikel 87.3 a i EG-fördraget och att Cyprus Airways är särskilt viktigt för Cyperns turismbaserade ekonomi, och att ytterligare minskningar av flygbolagets kapacitet antingen genom fler kompensationsåtgärder eller genom en mycket hög andel eget bidrag kommer att få långtgående konsekvenser för turismsektorn och den regionala utvecklingen i allmänhet.

Yttranden från tredje part

- (56) Efter offentliggörandet av brevet som var adresserat till de cypriotiska myndigheterna i Europeiska gemenskapernas offentliga tidning inkom det yttranden från en berörd part inom den föreskrivna tiden.
- (57) Kommissionen noterar att ingen konkurrent inkom med yttranden i samband med att förfarandet inleddes.

Pasypi

- (58) Yttrandet inkom från det pancypriotiska pilotförbundet Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI) som ville ge sin åsikt om omstruktureringsplanen för Cyprus Airways och om den lämpliga och effektiva styrningen av bolaget. De uttryckte åsikten att om den nuvarande omstruktureringsplanen skulle godkännas med nuvarande "ledningstänkande" kunde detta bli "mycket skadligt" för bolaget.
- (59) Enligt PASYPI:s åsikt hade inte Cyprus Airways lagt fram en lämplig och hållbar affärsplan inför sina anställda sedan kommissionen hade godkänt undsättningsstöd till bolaget. Det hade inte skett någon omstrukturering av vare sig ledning eller bolagets verksamhet och detta berodde på politiska intressen och påverkan.
- (60) Förbundet bekräftar att bolaget är överbemannat och att planer som ledningen infört inte har lett till att antalet anställda har minskat till de personalnivåer som överensstämmer med internationella standarder och normer,

politiska påtryckningar och hänsyn angavs som orsaker till detta misslyckande.

- (61) PASYPI påpekar att bolagets privata aktieägare inte bidrar till dess överlevnad och att de enda aktieägare som bidrar till kostnadsminskningen är de anställda.
- (62) Pilotförbundet kritiserar också bolagets ledning när det gäller behandlingen av de två dotterbolagen Eurocypria och HellasJet. I fråga om Eurocypria frågar de sig om försäljningen av detta bolag kommer att få motsatta effekter på Cyprus Airways framtid och tillväxt. När det gäller HellasJet hävdar de att ledningen aldrig berättade för de anställda om HellasJet förluster och om detta bolag fortfarande är verksamt eller inte.
- (63) Sammanfattningsvis menar pilotförbundet att det krävs en ny affärsplan för flygbolaget och att flygbolaget måste privatiseras.

De cypriotiska myndigheternas svar på yttrandet från tredje part

- (64) De cypriotiska myndigheterna besvarar yttrandet som inkom från pilotförbundet med att först hävda att påståendena varken var underbyggda eller byggde på någon logisk affärsmässig grund eller bakgrund.
- (65) Regeringen avvisar bestämt antydningen om politisk inblandning i bolaget och fastslår att även om majoriteten av styrelsemedlemmarna är utnämnda av regeringen har de samma ansvar som styrelsemedlemmarna i vilket börsnoterat bolag som helst. De beslut som styrelsen har fattat motiveras enbart utifrån bolagets bästa.
- (66) När det gäller omstruktureringsplanen hävdar regeringen att den har genomförts och att förändringen redan märks på bolaget. Besparingarna per år var i linje med dem som förutsågs i planen på 19,5 miljoner cypriotiska pund. Kärnan i planen är att minska kostnaderna så att flygbolaget kan omstrukturera sin verksamhet mer konkurrenskraftigt. Eftersom personalkostnader var en betydande faktor innebar det oundvikligen att de anställda skulle drabbas antingen genom uppsägning eller genom minskad lön.
- (67) I fråga om överbemanningen avvisar regeringen PASYPI:s påståenden och hävdar att antalet anställda som avskedades från bolaget i slutet av 2006 var runt 414 snarare än de 385 som förutsågs i omstruktureringsplanen.
- (68) Vad beträffar kapitaltillskottet förklarar regeringen att det kommer att ske i mitten av 2007 när det finns konkreta resultat från genomförandet av omstruktureringsplanen. Avsikten är att fördelningen mellan privat och statligt ägande i bolaget ska bibehållas.

(69) Regeringen förklarar att försäljningen av Eurocypria gjordes för att Cyprus Airways skulle kunna leva upp till kraven på eget bidrag i gemenskapens stödriktlinjer. De konstaterade att Eurocypria skulle säljas i början av augusti 2006 till ett pris som satts till 13,425 miljoner cypriotiska pund av oberoende bedömare.

(70) När det gäller HellasJet förklarade regeringen att i enlighet med ett trepartsavtal mellan Cyprus Airways, HellasJet och Trans World Aviation SA (opererar i Grekland som Air Miles) hade Cyprus Airways organiserat försäljningen av HellasJet till Trans World för 2 miljoner euro (1,16 miljoner cypriotiska pund). De konstaterade att Cyprus Airways avsikt hade varit att så långt som möjligt mildra HellasJets rörelseförluster och dra sig ur detta risktagande så snart concerngarantierna som tidigare hade getts av Cyprus Airways om HellasJets flotta hade löpt ut och de hävdade att detta belopp skulle ses som eget bidrag.

(71) Regeringen avvisade pilotförbundets krav på en ny omstruktureringsplan och försäkrar att den nuvarande affärsplanen inte behöver ses över. Regeringen utesluter inte att bolaget kan privatiseras om det skulle komma ett attraktivt erbjudande.

(72) När det gäller det kapitaltillskott som planerats till mitten av 2007 och på kommissionens begäran gav de cypriotiska myndigheterna ytterligare information i ett brev daterat den 19 december 2006. De förklarade att enligt bestämmelserna i den cypriotiska bolagslagen får inte ett statligt bolag emittera aktier under det nominella värdet. Cyprus Airways aktier handlades vid den tiden på Cyperns börs Cyprus Stock Exchange till ett värde runt 0,15–0,16 cypriotiska pund, medan deras nominella värde var 0,50 cypriotiska pund per aktie. Eftersom det ansågs att emittering vid eller över det nominella värdet inte skulle vara lyckat var det nödvändigt att minska aktiekapitalets nominella värde.

(73) Förfarandet för att minska aktiekapitalets nominella värde har redan påbörjats och bolaget ska minska värdet genom att skriva av ackumulerade förluster (vilket är tillåtet enligt bolagets bolagsordning). Cyprus Airways styrelse påbörjade vid sitt möte den 12 december 2006 förfarandet med kapitaltillskottet genom att garantera emissionen. Som en garanti för att den ska lyckas har den kommersiella investmentbanken Cisco (ett dotterbolag till privatägda Bank of Cyprus) angivit sin vilja att garantera den föreslagna emissionen. Cisco tar en avgift för att garantera Cyprus Airways kapitaltillskott och denna avgift ska vara marknadsmässig för sådana transaktioner. En kopia av investmentbankens avsiktsförklaring har sänts till kommissionen.

(74) Nästa steg var att i mitten av januari 2007 godkändes en specialbestämmelse om minskning av aktiekapitalet av en majoritet på 75 % av aktieägarna som var närvarande vid

en extra bolagsstämma. En sådan bestämmelse skulle sedan godkännas av Cyperns tingsrätt och registreras i företagsregistret. Hela detta förfarande väntas ta omkring 6–7 månader (varav tre månader till tingsrätten).

V. BEDÖMNING

Förekomst av statligt stöd i den mening som avses artikel 87.1 i EG-fördraget

(75) Enligt artikel 87.1 "är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".

(76) Begreppet statligt stöd omfattar alla slags förmåner som ges direkt eller indirekt, som finansieras med statliga medel, som ges av staten själv eller genom ett organ som agerar enligt sina befogenheter.

(77) I samband med att förfarandet inleddes kartlade kommissionen tre moment i omstruktureringsplanen som eventuellt kunde vara statligt stöd. Kommissionen måste därför granska dessa tre moment för att avgöra om de är statligt stöd.

Lånegaranti

(78) Cyprus Airways omstruktureringskostnader kommer delvis och tillfälligt att täckas av ett lån på 55 miljoner cypriotiska pund (96 miljoner euro) från en kommersiell bank på marknadsvillkor. Som redan förklarats i beslutet ovan att inleda granskningsförfarandet har de cypriotiska myndigheterna för avsikt att ge Cyprus Airways en statlig lånegaranti för att täcka detta lån.

(79) I *Kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier*⁽⁴⁾ finns kriterier för när en garanti inte utgör statligt stöd (se punkt 4.2). Två viktiga villkor är:

a) Garantin skulle i princip kunna fås på marknadsvillkor från finansmarknaden.

b) Marknadspremien för garantin har betalats.

(80) I detta fall är inget av dessa villkor uppfyllt, Cyprus Airways betalar inte någon premie till staten för den garanti det får och med tanke på dess riskabla ekonomiska situation och det faktum att det redan har fått undsättningsstöd är det mycket osannolikt att bolaget skulle ha fått en sådan garanti på egen hand.

(81) Garantin gäller dessutom statliga medel och ges direkt av staten. Den riktar sig mot ett bolag (Cyprus Airways) som konkurrerar med andra flygbolag i gemenskapen, särskilt

⁽⁴⁾ EUT C 71, 11.3.2003, s. 14.

sedan den tredje etappen i avregleringen av lufttransporter trädde i kraft ("tredje åtgärds paketet") den 1 januari 1993. Den kommer att påverka mellanstatlig handel eftersom det rör ett bolag som sysslar med transporter mellan medlemsstater och täcker den gemensamma marknaden och den kan snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen på denna marknad.

- (82) Den statliga garantin anses därför som statligt stöd enligt betydelsen i artikel 87.1 i EG-fördraget. Denna slutsats godtas dessutom av de cypriotiska myndigheterna eftersom de i samband med garantin har försökt att uppfylla de villkor som fastslås i stödriktlinjerna.

- (83) Enligt den ursprungliga planen skulle de cypriotiska myndigheterna garantera hela lånet på 55 miljoner cypriotiska pund, under förfarandets lopp beslöt myndigheterna att minska andelen av omstruktureringslånet som täcktes av garantin till högst 45 miljoner cypriotiska pund, för att minska stödet så mycket som möjligt och se till att bolaget gav ett tillräckligt stort bidrag för att täcka sina egna omstruktureringskostnader. De cypriotiska myndigheterna specificerade dessutom att den garanterade och den ej garanterade delen av lånet skulle vara oberoende av varandra och i synnerhet skulle inte den sistnämnda vara underordnad den förstnämnda. Det innebär att minst 10 miljoner cypriotiska pund av det kommersiella lånet på 55 miljoner cypriotiska pund skulle ges till flygbolaget utan någon garanti eller annan statlig inblandning.

Försäljning av Eurocypria

- (84) De cypriotiska myndigheterna har talat om att försäljningen av Eurocypria var genomförd i augusti 2006 och att bolaget har sålts till staten för 13,425 miljoner cypriotiska pund. Kommissionen måste därför undersöka hur detta pris bestämdes och kontrollera att det är rimligt och fastställa om det var något statligt stöd inblandat i affären. Enligt punkt 59 och följande i beslutet att inleda granskningsförfarandet kan så vara fallet, i synnerhet om priset som betalades var för högt i förhållande till bolagets marknadsvärde.
- (85) Kommissionen noterar här att detta belopp har satts efter två expertbedömningar som utförts för både säljarens och köparens räkning. Efter att ha utfört en noggrann analys av expertvärderingarna kan kommissionen konstatera att priset motsvarar ett rimligt marknadsvärde, den noterar även att det slutliga försäljningspriset hur som helst är lägre än de 15 miljoner cypriotiska pund som avsågs i omstruktureringsplanen och när granskningsförfarandet inleddes. Kommissionen drar därför slutsatsen att försäljningen av Eurocypria inte är statligt stöd till Cyprus Airways, eftersom bolaget inte såldes för mer än sitt sanna värde.

- (86) Kommissionen noterar också att de cypriotiska myndigheternas uttryckliga avsikt var att Eurocypria ska drivas som ett helt oberoende bolag utanför koncernen Cyprus Airways. Kommissionen anser att eftersom Eurocypria förblir i statlig ägo finns det en risk för att det inte drivs helt oberoende av sitt förra moderbolag. Därför har kommissionen för avsikt att ställa upp villkor för Cypern för att se till att de två bolagen är och förblir åtskilda under en tillräckligt lång tid och att de bedriver eventuell verksamhet mellan sig på avstånd.

Kapitaltillskott

- (87) En ytterligare aspekt av omstruktureringsplanen är att i mitten av 2007, ungefär 18 månader efter att omstruktureringen, började ska Cyprus Airways kapital ökas med runt 14 miljoner cypriotiska pund. De cypriotiska myndigheternas avsikt är att detta kapitaltillskott ska ske i proportion till nuvarande aktieinnehav och att den statliga/privata ägarandelen ska bibehållas. Detta innebär att staten bidrar med 9,8 miljoner cypriotiska pund (17 miljoner euro eller 70 %) medan de övriga aktieägarna bidrar med 4,2 miljoner cypriotiska pund (7,3 miljoner euro eller 30 %).
- (88) Kommissionen ska därför avgöra om den statliga delen av det föreslagna kapitaltillskottet i denna situation utgör statligt stöd. Den grundar här sin åsikt på den "marknads-ekonomiska investerarprincipen", en metod som bekräftas genom domstolens rättsskipning⁽⁵⁾. För att undersöka om ett statligt kapitaltillskott utgör statligt stöd ska man enligt domstolens rättspraxis ta hänsyn till de faktiska möjligheter som det mottagande företaget skulle ha att få likvärdiga ekonomiska resurser från den vanliga kapitalmarknaden. Det föreligger inte statligt stöd om nytt statligt kapital kommer in under förhållanden som skulle vara godtagbara för en privat investerare som verkar under normala förhållanden i en marknadsekonomi.
- (89) Den statliga investerarens beteende ska därför jämföras med det förväntade beteendet hos en privat investerare, till exempel ett holdingbolag eller en privat företagskoncern som driver en strukturell, övergripande eller sektorsspecifik strategi och som styrs av långsiktig lönsamhet⁽⁶⁾. Kommissionen anser därför att kapitaltillskott från statliga medel inte är statligt stöd om privata aktieägare deltar i förfarandet, för det första åtminstone i proportion till sina aktier, för det andra under villkor som är likvärdiga med den statliga investerarens och slutligen om den andel aktier som tecknas av de privata investerarna har en faktisk ekonomisk betydelse. Kommissionen anser att pariteten för deltagande garanteras för statliga och privata investerare när

⁽⁵⁾ Se domstolens dom av den 16 maj 2002 i mål C482/99 2002 ECR I-4397 samt generaladvokat Geelhoeds slutsatser av den 27 september 2001, i de förenade målen C-328/99 & C-399/00, *Italien mot kommissionen & SIM 2 Multimedia SpA mot kommissionen*.

⁽⁶⁾ Dom av den 21 mars 1991, *Italien mot kommissionen "Alfa Romeo"* (C-305/89) 1991 ECR I-1603 punkt 20.

en kommersiell bank eller investerare har gått med på att i förväg och till marknadsvillkor garantera de privata investerarnas deltagande i kapitaltillskottet, till samma villkor som de erbjöd den statliga investeraren. Denna inställning som bygger på bidragens rättvisa har regelbundet försvarats av tingsrätten och EG-domstolen ⁽⁷⁾.

(90) I detta fall har den kommersiella investmentbanken Cisco till marknadsvillkor gått med på att garantera emissionen för de privata investerarna till 30 % av det föreslagna kapitaltillskottet. De cypriotiska myndigheterna har också preciserat att alla aktieägare ska köpa aktier till samma värde, vilket ska fastställas gemensamt av Cyprus Airways och Cisco, och på samma marknadsvillkor som för de privata investerarna.

(91) Kommissionen har för detta ändamål fått en kopia av den avsiktsförklaring daterad den 14 december 2006 som Cisco sände till Cyprus Airways, där banken accepterar ett avtal om att garantera eller ha garanterat att kapitaltillskottet kan genomföras. Innan Cisco gör åtaganden gentemot privata investerare om investering har de dessutom gjort en detaljerad granskning av omstruktureringsplanen och förfarandet. Innan det slutliga avtalet skrivs under kommer de även enligt marknadspraxis att utföra (eller låta utföra för sin räkning) en tillbörlig genomgång som vilken investerare som helst skulle göra innan förfarandet inleds. På så sätt vidtar banken alla försiktighetsåtgärder för att kunna anpassa sitt erbjudande till de risker den tar. Det bör noteras att denna bank varken direkt eller indirekt styrs av den berörda medlemsstaten. Det slutliga garantiavtalet med Cisco kommer att skrivas under i slutet av anbudspanen och kommer att innehålla standardbestämmelser och åtaganden som råder för detta slags avtal och i enlighet med bästa nationella och internationella praxis.

(92) De villkor som gäller för det slutliga garantiavtalet kan delas in i två delar. Den första gäller allmänna standardfaktorer som inte direkt påverkar kommissionens bedömning, utan endast avtalets faktiska genomförande. De omfattar:

- a) att det inte förekommer några särskilda händelser som skulle kunna vara skadliga för genomförandet av förfarandet,
- b) att banken ska få fullständig information om Cyprus Airways ekonomiska situation och ledning,
- c) att banken ska vara med om att fastställa förfarandets utformning.

(93) Å andra sidan kommer troligen den andra delen med villkor som ingår i bankens avsiktsförklaring att påverka kommissionens bedömning av förfarandet, de ska analyseras i detalj och rör främst:

- a) skillnaden i aktiernas emissionskurs jämfört med marknadskursen,
- b) de avgifter som banken tar för förfarandet,
- c) avtalet mellan banken och staten (Cyprus Airways huvudägare) om att de båda ska delta i kapitaltillskottet.

(94) Vad beträffar *teckningskursen för de nya aktierna* har Cisco och Cyprus Airways kommit överens om att priset eller prisintervallet för nyemissionen ska fastställas gemensamt i enlighet med marknadspraxis mot bakgrund av gällande aktiemarknadsförhållanden vid den tidpunkt då förfarandet inleds. Cypern har bekräftat till kommissionen att ett enhetligt pris kommer att tas ut av alla inblandade köpare och att ingen specialrabatt kommer att ges till borgen smannen.

(95) Vad beträffar för det andra *ersättning till banker i form av provisioner* ska de sistnämnda grundas på värdet av andelen av förfarandet (30 %) med att tecknas av marknaden. De cypriotiska myndigheterna har angivit att den avgift som ska betalas till Cisco överensstämmer med marknadsprinciperna på de europeiska aktiemarknaderna för att garantera att en jämförbar aktieplacering kan genomföras. Kommissionen drar därför slutsatsen att affären mellan Cypern och Cisco överensstämmer med marknadsvillkoren för denna typ av förfarande och att det inte blir fråga om en rabatt på det pris som banken betalar för de aktier som den kan komma att teckna. Den avgift som betalas till banken leder alltså inte till att den kan delta i förfarandet på mer förmånliga villkor än staten eller andra aktieägare.

(96) Vad beträffar för det tredje *kravet från både staten och banken att den andra ska delta i kapitaltillskottet* vill kommissionen påpeka att kravet från båda parter att den andra ska delta i förfarandet är nödvändigt för att garantera att kapitaltillskottet kan genomföras.

(97) Kommissionen noterar att de cypriotiska myndigheterna har åtagit sig att översända de slutliga avtalen med banken som innehåller dessa formella och ovillkorade tecknings skyldigheter till kommissionen omedelbart efter under tecknandet och innan de statliga myndigheterna tecknar det nya kapitaltillskottet. De cypriotiska myndigheterna har gjort ett andra åtagande om att översända en rapport med de faktiska teckningsnivåerna för kapitaltillskottet när förfarandet har genomförts. Kommissionen anser här att det är självklart att det inte får finnas en gemensam eller underförstådd överenskommelse där staten skulle undanta banken från deras skyldighet om kapitaltillskottet inte skulle tecknas i tillräcklig grad. Kommissionen kommer att

⁽⁷⁾ Dom av Cyperns tingsrätt av den 12 december 2000 i mål T-296/97, *Alitalia mot kommissionen*, 2000, ECR II-3871, punkt 81.

vara mycket uppmärksam på att dessa åtaganden följs, för att förvissa sig om att villkoren i detta beslut kommer att efterlevas.

(98) Detta förfarande möjliggör för marknaden att teckna en betydande del (30 %) av de nyemitterade aktierna till samma villkor som de statliga aktieägarna, eftersom aktiepriserna kommer att vara desamma och rättigheterna som hör till varje aktie är samma för alla aktieägare.

(99) Mot bakgrund av denna analys och kommissionens praxis och domstolens rättspraxis för kvalificering av statligt deltagande i kapitaltillskott tillsammans med privata investerare, med tanke på kapitaltillskottets egna fördelar och oberoende av andra omstrukturingsåtgärder utgör det kapitaltillskott som planerats till mitten av 2007 sammanfattningsvis ett rättvist deltagande av statliga och privata aktieägare och därför är inte statens deltagande statligt stöd om villkoren ovan följs, nämligen att en kommersiell investmentbank ska garantera kapitaltillskottet på ett sätt som säkrar effektiv rättvisa mellan statliga och privata aktieägare och att fördelningen mellan statligt och privat ägande respekteras.

(100) Kommissionen noterar att i EG-domstolens rättspraxis anges följande: "Enbart den omständigheten att ett offentligt företag redan har gjort kapitaltillskott som anses utgöra 'stöd' till sitt dotterbolag utesluter inte omedelbart att ett ytterligare kapitaltillskott kan anses utgöra en investering som uppfyller kriteriet avseende en privat investerare som verkar på normala marknadsekonomiska villkor. När det emellertid är fråga om tre tillskott av kapital som samma investerare genomfört under en period av två år, varav de två första tillskotten inte gav någon avkastning, ankommer det på kommissionen att kontrollera om det tredje tillskottet skäligen kan särskiljas från de två första och om det, med hänsyn till kriteriet avseende den privata investeraren, kan anses vara en självständig investering.

Bland de omständigheter som är relevanta för att bedöma om det tredje tillskottet i detta fall skäligen kan särskiljas från de två första och enligt kriteriet med en privat investerare anses vara en självständig investering ingår enligt rättens uppfattning bland annat den tidsförljd i vilken tillskotten ägde rum, deras syfte och den ställning som dotterbolaget befann sig i då besluten att genomföra vart och ett av tillskotten fattades." ⁽⁸⁾.

(101) I det aktuella fallet noterar kommissionen att trots att staten och de privata aktieägarna kommer att teckna sig för kapitaltillskottet till samma pris och att alla de nya aktierna kommer att vara lika mycket värda, agerar staten samtidigt som borgensman för ett stort lån till det mottagande företaget och att detta kommer att sträcka sig långt bortom tidpunkten för kapitaltillskottet, samt köper ett dotterbolag till det omstrukturerade bolaget. Det är dock inte nödvändigt att bedöma med exakthet huruvida statens deltagande och de privata aktieägarnas deltagande i kapitaltillskottet faktiskt sker på lika villkor, med tanke på det sammanlagda kapitaltillskottet från dessa två åtgärder,

eftersom hur som helst anser kommissionen att, vilket tydligt framgår av analysen nedan, även om statens deltagande i kapitaltillskottet skulle anses som statligt stöd skulle detta statliga stöd betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden.

Rättslig grund för bedömningen

(102) Efter att ha konstaterat att det långfristiga lånet på 55 miljoner cypriotiska pund som garanteras av staten för att finansiera delar av Cyprus Airways omstrukturering utgör statligt stöd, och att statens deltagande i kapitaltillskottet kan innehålla element av statligt stöd måste kommissionen undersöka om det var förenligt med den gemensamma marknaden.

(103) Det är därför nödvändigt att granska om stödet är förenligt med den gemensamma marknaden mot bakgrund av artiklarna 87.2 och 3 i EG-fördraget som innehåller undantag till den allmänna regeln om oförenlighet i artikel 87.1.

(104) Undantagen i artikel 87.2 i EG-fördraget gäller inte i det aktuella fallet, eftersom stödåtgärden inte är av social karaktär såtillvida att den inte ges till enskilda konsumenter, den är inte heller ersättning för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och inte heller till ekonomin i vissa områden i Förbundsrepubliken som är särskilt utsatta till följd av Tysklands delning.

(105) Undantagen i artiklarna 87.3 a, 87.3 b och 87.3 d gäller inte i detta fall, eftersom stödet inte främjar den ekonomiska utvecklingen i områden där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det är svår arbetslöshet, det bidrar inte till att genomföra ett viktigt projekt av gemensamt europeiskt intresse eller avhjälper en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi och inte heller främjar det kulturen och bevarandet av kulturarvet.

(106) Därför kan endast det undantag som avses i artikel 87.3 c gälla. Enligt artikel 87.3 c kan statligt stöd tillåtas om det ges för att främja utvecklingen i vissa ekonomiska sektorer när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(107) I detta avseende är stödriktlinjerna från 2004 och riktlinjerna från 1994 giltig gemenskapsrätt för att avgöra om åtgärderna är förenliga med den gemensamma marknaden.

De planerade åtgärdernas förenlighet med den gemensamma marknaden

(108) Kommissionen ska därför bedöma om omstruktureringsplanen är förenlig med bestämmelserna i gällande riktlinjer. Grundprincipen (punkt 31 i riktlinjerna) lyder att "endast bevilja omstrukturingsstöd i de fall då det kan visas att

⁽⁸⁾ Mål T11/95 BP Chemicals Ltd mot kommissionen (1998) ECR II-3235 punkterna 170–171.

beviljandet inte strider mot gemenskapens intresse. Detta är endast möjligt om strikta villkor uppfylls och om det är säkert att eventuella snedvridningar av konkurrensen kommer att uppvägas av nyttan av att bibehålla företaget i drift (...) och, i förekommande fall, genom tillräckliga åtgärder till förmån för konkurrenterna."

- (109) I riktlinjerna anges därefter ett antal villkor för beviljande av omstruktureringsstöd.

Företaget ska vara stödberättigat

- (110) Först måste kommissionen avgöra om Cyprus Airways är berättigat till omstrukturering enligt villkoren i stödriktlinjerna. I punkt 9 i riktlinjerna anges att det inte finns någon gemenskapsdefinition av ett företag i svårigheter, med tillägget att kommissionen emellertid anser att "ett företag är i svårigheter om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långgivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt."

- (111) I riktlinjerna klargörs därför (punkt 10) att "Oavsett storlek anses ett företag enligt dessa riktlinjer principiellt befinna sig i svårigheter under följande omständigheter: a) Om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna."

- (112) I punkt 11 fastslås också att "Även om inga av de omständigheter som anges i punkt 10 föreligger, kan ett företag fortfarande anses befinna sig i svårigheter, i synnerhet om de vanliga tecknen på att ett företag befinner sig i svårigheter föreligger, såsom ökande förluster, sjunkande omsättning, växande lager, överkapacitet, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad och finansiella kostnader samt ett sjunkande värde, som kan gå ner till noll, på nettotillgångarn."

- (113) Kommissionen noterade när förfarandet inleddes att Cyprus Airways är ett bolag med begränsat ansvar som redan har förlorat en stor del av sitt aktiekapital. Den 31 december 2003 hade Cyprus Airways ett maximalt aktiekapital på 55,5 miljoner cypriotiska pund (95 miljoner euro), men den 31 december 2004 hade det förlorat 26,2 miljoner cypriotiska pund (44,8 miljoner euro), närmare 50 % av sitt aktiekapital under de föregående 12 månaderna.

- (114) Kommissionen noterar att koncernens förluster (främst orsakade av Cyprus Airways) gick från 20,9 miljoner cypriotiska pund 2003 till 39,4 miljoner cypriotiska pund i slutet av 2004. Cyprus Airways egna kapital hade därför sjunkit från 55,6 miljoner cypriotiska pund (95 miljoner euro) 2003 till 14,4 miljoner cypriotiska pund (25 miljoner euro) 2004. Det är därför mycket osannolikt med tanke på

dess riskabla ekonomiska situation att bolaget skulle kunna få annan finansiering på marknaden.

- (115) I sitt beslut av den 3 maj 2003 om "Cyprus Airways (undsättningsstöd)" drar kommissionen därför slutsatsen att Cyprus Airways verkligen är ett bolag i svårigheter enligt betydelsen i stödriktlinjerna. Detta var också den slutsats som kommissionen drog när förfarandet inleddes. Cyprus Airways är därför berättigat till omstrukturering enligt villkoren i stödriktlinjerna.

Den långsiktiga lönsamheten ska återställas

- (116) Det andra villkoret (enligt punkt 35 i stödriktlinjerna) som ska uppfyllas är att "Omstruktureringsplanen, som ska ha en så kort varaktighet som möjligt, ska göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten."

- (117) I fortsättningen på samma riktlinjer (punkt 37) heter det att "Omstruktureringsplanen ska medföra en omvandling av företaget så att det, när omstruktureringen väl är genomförd, kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget ska vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft."

- (118) Så här långt i omstruktureringen har bolaget minskat sina kostnader med 19,5 miljoner cypriotiska pund och har gjort sig av med mer personal än som planerades i omstruktureringsplanen. I planen planerades för en minskning med 385 anställda (av totalt 1800) och nu har 414 personer utnyttjat möjligheten att lämna bolaget. Den betydande minskningen av utgiftsposten i kombination med de avtalade löneminskningarna för kvarvarande personal samt förbättringar i produktivitet och arbetsmetoder kommer att leda till stora besparingar och borde ge bolaget den flexibilitet och anpassningsbarhet som det behöver för att se framåt och nå sina mål.

- (119) Kommissionen anser att Cyprus Airways borde kunna genomföra sin omstruktureringsplan inom den föreskrivna tiden. Trots att det bara har gått 18 månader sedan det stora undsättningsstödet beviljades (maj 2005) ser faktiskt redan bolagets resultat lite bättre ut än väntat. För att det ska gå ännu bättre bör hänsyn tas till de anställdas åsikt om hur den nödvändiga omstruktureringen ska gå till. I fall som dessa är det mycket viktigt hur omstruktureringen utförs och kommentaren från tredje part visar att det verkar mycket angeläget i detta fall.

- (120) När det gäller det långfristiga lånet på 55 miljoner cypriotiska pund (96 miljoner euro) som staten delvis går i borgen för, har de cypriotiska myndigheterna meddelat att denna summa (tillsammans med intäkterna från försäljningen av Eurocypria) ska användas för att betala tillbaka

undsättningsstödet för omstruktureringen av flygbolaget de kommande åren. Kapitaltillskottet på 14 miljoner cypriotiska pund som planerats till mitten av 2007 ska användas till att minska den utestående delen av lånet. Omstruktureringsplanen är nära knuten till en nedskärningsplan för att maximera intäkterna. På sikt är det meningen att bolagets intäkter ska öka och därigenom möjliggöra en återbetalning av resterande del av banklånet med intäkterna.

(121) Kommissionen måste också bedöma om de antaganden som omstruktureringsplanen bygger på är rimliga under rådande förhållanden och om prognoserna motsvarar det som krävs i riktlinjerna. I stödriktlinjerna (punkt 35) föreskrivs följande: *"Denna plan ska läggas fram för kommissionen tillsammans med alla närmare upplysningar och i synnerhet en marknadsanalys. Förbättringen av lönsamheten ska i första hand uppnås genom de interna åtgärder som anges i omstruktureringsplanen; den får vara baserad på externa faktorer, såsom pris- och efterfrågeförändringar som företaget självt inte i högre grad kan påverka, men bara om de antaganden som gjorts beträffande marknadens utveckling allmänt erkänns."*

(122) I detta avseende kan det konstateras att denna del av omstruktureringsplanen har utvecklats som det var tänkt. I det aktuella fallet hänvisar kommissionen, med tanke på trafikflödena och marknadens utveckling, till två oberoende studier som gjorts i samband med värderingen av Eurocypria i den mån de rör utvecklingen av den cypriotiska flygmarknaden.

(123) Enligt omstruktureringsplanen väntas Cyperns flygtrafik öka med i genomsnitt 3,5 % per år under åren 2005–2010, medan Cyprus Airways trafik enligt prognoserna kommer att öka med i genomsnitt 2,4 % per år under åren 2005–2010. I PwC:s rapport förväntas den totala flygtrafiken till Cypern öka med 4,3 % mellan 2006 och 2008 enligt IATA (the International Air Transport Association), detta innebär att antaganden i planen var rimliga. Prognoserna i omstruktureringsplanen för Cyprus Airways resultat verkar därför sannolika, med tanke på de övriga rationaliseringar som bolaget gjort.

(124) Mot bakgrund av ovannämnda faktorer anser kommissionen att Cyprus Airways kommer att kunna uppnå ekonomisk lönsamhet inom rimlig tid, enligt vad som avses i affärsplanen.

Kompensationsåtgärder

Cyprus Airways

(125) I stödriktlinjerna konstateras också följande (punkt 38): *"Kompenserande åtgärder måste vidtas för att säkerställa att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt, så att de positiva effekter som uppnås överväger de negativa. I annat fall måste stödet anses 'strida mot det*

gemensamma intresset' och därmed som oförenligt med den gemensamma marknaden."

(126) Vidare fastslås (punkt 39) att *"Dessa åtgärder kan omfatta avyttring av tillgångar, kapacitetsminskningar eller neddragen marknadsnärvaro, sänkning av inträdeshindren på de berörda marknaderna. Vid bedömningen av kompensationsåtgärdernas lämplighet kommer kommissionen att ta hänsyn till marknadsstrukturen och konkurrensvillkoren för att säkerställa att sådana åtgärder inte leder till en försämring av marknadsstrukturen"*.

(127) Kommissionen måste därför granska omstruktureringen och avgöra om tillräckliga åtgärder har vidtagits i fråga om Cyprus Airways och koncernen Cyprus Airways för att minimera den snedvridande effekten av stödet.

(128) I slutet av 2004 införde bolaget en så kallad handlingsplan och började med att minska sin flotta med två flygplan, varav det ena sedan hyrdes ut med besättning till Eurocypria och upphörde att flyga på flera linjer, nämligen Warszawa, Budapest och Colombo.

(129) Flygflottan minskades alltså med ett flygplan i slutet av 2004, när omstruktureringsplanen infördes hade Cyprus Airways 10 plan (två A319, sex A320-200 och två A330-200) och hyrde ut ytterligare ett A320-200 med besättning till Eurocypria, denna uthyrning upphörde i slutet av sommaren 2006. Kommissionen noterar även att prognoserna för den genomsnittliga årstillväxten i flygtrafiken varierar mellan 3,5 och 4,3 % för åren 2005–2010, medan Cyprus Airways prognoser ligger på en årstillväxt på 2,4 %, vilket innebär att deras marknadsandel minskar från 26,6 % till som mest 23,2 % under perioden. Kommissionen kan hålla med om att en ytterligare minskning av flottan eller marknadsandel skulle äventyra flygbolagets möjlighet att återhämta sig, utan att det skulle medföra några meningsfulla marknadsmässiga fördelar för konkurrenterna.

(130) När kommissionen inledde förfarandet uppmanade den särskilt berörda tredje parter att yttra sig om detta, men det inkom inga kommentarer i frågan.

(131) Kommissionen understryker dessutom att det står i stödriktlinjerna (punkt 55) att eftersom *"ekonomisk och social sammanhållning är ett av gemenskapens prioriterade mål (...)* ska kommissionen ta hänsyn till behovet av regional utveckling när den bedömer omstruktureringsstöd i stödområden." Vidare står det (punkt 56) att *"villkoren för att bevilja stöd i stödområden emellertid [kan] vara mindre strikta vad beträffar genomförandet av kompensationsåtgärder och storleken på bidragstagarens insats"*.

(132) I detta sammanhang bör man komma ihåg att mellan den 1 maj 2004 och den 31 december 2006 ⁽⁹⁾ var hela Cypern stödberättigat enligt undantaget i artikel 87.3 c i EG-fördraget. För perioden 2007–2013 skulle två regioner

⁽⁹⁾ Statligt stöd CY 14/2003 – Cypern – Regionalstödscharta 2004–2006. (C(2004) 1757/1, 28.4.2004).

som tillsammans omfattade 50 % av Cyperns befolkning vara berättigade till regionalt investeringsstöd enligt undantaget i artikel 87.3 c i EG-fördraget med en stödintensitet på 15 %. Cypern uppvisar dessutom ett antal territoriella och alltså varaktiga drag som påverkar dess socioekonomiska utveckling. Cyperns sydliga läge i utkanten medför direkta problem med tillgängligheten till resten av EU och landet är därför i mycket stor utsträckning beroende av luft- och sjötransporter, i synnerhet lufttransporter. Detta är viktigt eftersom lufttransporter i Cyperns fall är det enda realistiska alternativet för transport av affärsresenärer. Statistik från Eurostat för 2003 där det så kallade flygberoendet i en ekonomi beräknas visar att Cypern är den medlemsstat som är mest beroende av flygtrafik ⁽¹⁰⁾.

Slutsatser

- (133) Med tanke på detta, på grund av särdragen på den cypriotiska flygmarknaden, på grund av att Cyprus Airways redan har minskat sin flotta och att det forna dotterbolaget Eurocypria nu kommer att drivas som ett juridiskt och ekonomiskt oberoende företag utanför Cyprus Airways ägo och kontroll drar kommissionen slutsatsen att de kompensationsåtgärder som de cypriotiska myndigheterna har föreslagit räcker för att åtgärda de snedvridningar av marknaden som omstruktureringen kommer att orsaka.

Stöd måste begränsas till ett minimum

- (134) I stödriktlinjerna (punkt 43) står det att "Stödbeloppet och stödnivån ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurserna hos företaget, aktieägarna eller den företagsgrupp som företaget tillhör. Vid sådana bedömningar kommer allt krisstöd som tidigare beviljats att beaktas." Kommissionen anser att detta villkor är uppfyllt.
- (135) Å ena sidan uppgår visserligen omstruktureringens kostnader till 71,1 miljoner cypriotiska pund, vilket nämnt ovan. Å andra sidan omfattar de medel som används för att finansiera denna omstrukturering det lån på 55 miljoner cypriotiska pund (som staten delvis går i borgen för), 13,425 miljoner cypriotiska pund för försäljningen av Eurocypria, plus runt 8,5 miljoner cypriotiska pund från andra tillgångar, främst från försäljning av diverse tillgångar. Intäkterna från det planerade kapitaltillskottet ska inte ingå i dessa åtgärder, eftersom det helt och hållet ska användas till att återbetala en del av lånet på 55 miljoner cypriotiska pund, och kommer därför inte att öka totalsumman av de tillgångar som används till omstruktureringen utan endast ersätta en motsvarande del av dessa. Tillgångarna uppgår således till runt 76,9 miljoner cypriotiska pund totalt. Kommissionen anser denna summa rimlig och drar slutsatsen att det inte finns något överskott av varaktiga tillgångar i jämförelse med motsvarande kostnader, eftersom den största delen av omstruktureringens kostnader utgörs av ett lån som bolaget måste betala

tillbaka ur sina egna medel och därför inte utgör några varaktiga medel då bolaget måste stå för de slutliga omstruktureringens kostnaderna.

- (136) Kommissionen noterar även att de cypriotiska myndigheternas åtagande att minska den del av lånet på 55 miljoner cypriotiska pund som täcks av regeringens borgen ytterligare minskar inslaget av statligt stöd jämfört med vad som först planerades.

Det egna bidraget

- (137) I fråga om det egna bidraget fastslås i riktlinjerna (punkt 43) att "Därför ska de stödmottagande företagen i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. Ett sådant bidrag är ett tecken på att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas. Sådana bidrag ska vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden och de ska vara så stora som möjligt." I riktlinjerna anges sedan vilken nivå på eget bidrag som normalt kan anses lämpligt, för ett bolag av Cyprus Airways storlek skulle denna siffra vara 50 %.
- (138) Kommissionen har fastslagit att omstruktureringens kostnader kommer att bli ungefär 71,1 miljoner cypriotiska pund.
- (139) De belopp som kan anses som eget bidrag utgörs av följande: minst 4,2 miljoner cypriotiska pund som motsvarar den del av kapitaltillskottet på 14 miljoner cypriotiska pund som garanteras av privata investerare, minst 10 miljoner cypriotiska pund av det kommersiella lån på 55 miljoner cypriotiska pund som flygbolaget ska ta upp på marknaden utan borgen eller annan statlig inblandning samt 8,5 miljoner cypriotiska pund (se skäl 53 ovan) från försäljningen av diverse tillgångar.
- (140) De cypriotiska myndigheterna hävdar också att intäkterna från försäljningen av Eurocypria ska anses som eget bidrag. Kommissionens praxis i dylika fall ⁽¹¹⁾ är att om en sådan försäljning görs till det verkliga värdet av tillgångarna (oberoende av vem köparen är) utgör det inte statligt stöd till det företag som säljer tillgångarna. Intäkterna från försäljningen av dessa tillgångar kan användas för att finansiera omstruktureringen och ska anses som eget bidrag. Detta innebär att intäkterna från försäljningen av Eurocypria på 13,425 miljoner cypriotiska pund också måste anses som eget bidrag. Denna slutsats förstärks ytterligare i det aktuella fallet av de cypriotiska myndigheternas åtagande och kommissionens villkor att Eurocypria ska drivas som ett separat företag och en reell konkurrent till Cyprus Airways.

⁽¹¹⁾ Kommissionens beslut 2005/406/EG av den 15 oktober 2003 om RTP (EUT L 142, 6.6.2005, s. 1) och kommissionens beslut 2005/418/EG av den 7 juli 2004 om Alstom (EUT L 150, 10.6.2005, s. 24) (särskilt skälen 125 och 215).

⁽¹⁰⁾ Cypern har en kvot på flygpassagerare per invånare på 8,5 jämfört med kvoten för hela EU 25 som är 1,3.

(141) Det ger ett totalt eget bidrag på minst 36,2 miljoner cypriotiska pund. Detta uppgår till 51 % av omstruktureringskostnaderna. Kommissionen kan därför fastslå att kravet på tillräckligt bidrag till omstruktureringskostnaderna uppfylls i det aktuella fallet.

(142) Kommissionen understryker vidare att omstruktureringsskostnaderna främst täcks av ett lån på 55 miljoner cypriotiska pund som, även om det delvis har staten som borgensman, måste betalas tillbaka av bolaget med dess egna medel och inte genom ett statsbidrag på 55 miljoner cypriotiska pund⁽¹²⁾. De ansträngningar som bolaget kommer att behöva göra för att på sikt täcka kostnaderna för sin omstrukturering har samma effekt som egen finansiering av omstruktureringen – den enda skillnaden är att ansträngningarna kan spridas över flera år tack vare det kommersiella lån som staten är borgensman för.

Mot bakgrund av ovanstående överväganden har kommissionen fattat detta beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som Cypern har beviljat Cyprus Airways Public Ltd bedöms vara förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget under förutsättning att villkoren i artiklarna 2-5 uppfylls.

Artikel 2

Cypern ska senast den 31 december 2007 inlämna en rapport till kommissionen om hur omstruktureringsplanen framskrider och förvaltas.

Artikel 3

1. Cypern ska se till att Cyprus Airways Public Ltd och Eurocypria nu och i fortsättningen drivs som fullständigt konkurrerande bolag. Cyprus Airways Public Ltd och Eurocypria ska drivas som separata juridiska enheter. Varken Cyprus Airways Public Ltd eller Eurocypria ska få tillstånd att förvärva aktier i det andra bolaget och ingen likvärdig kapitaltransaktion, såsom en fusion, får göras mellan de båda bolagen. Alla transaktioner mellan Cyprus Airways Public Ltd och Eurocypria ska ske på rent affärsmässiga villkor.

2. Punkt 1 ska gälla antingen tills

- a) den lånegaranti som Cypern har beviljat Cyprus Airways Public Ltd har upphört, eller

- b) Cypern inte längre har direkt eller indirekt ägarmajoritet och/eller majoritetskontroll över kapitalet i de båda bolagen.

Artikel 4

Cypern ska se till att det kapitaltillskott på 14 miljoner cypriotiska pund (24,3 miljoner euro) till Cyprus Airways Public Ltd som planerats till mitten av 2007 uppfyller följande villkor:

- a) Kapitaltillskottet kommer inte att äga rum förrän ett formellt, ovillkorat åtagande att garantera ett framgångsrikt resultat av åtgärden har undertecknats av den utsedda garanterande affärsbanken med de vanliga undantagen för force majeure, krigshandlingar, terrorism och liknande situationer.
- b) Staten får endast teckna sig för högst 70 % i kapitaltillskottet.
- c) Staten tecknar de nyemitterade aktierna med samma rättigheter, på samma villkor och till samma pris som de privata investerarna, utan att det påverkar den föreslagna tidtabellen för garantin från den bank som garanterar genomförandet.
- d) Transaktionen får inte åtföljas av ett parallellt avtal eller en underförstådd överenskommelse där staten skulle befria banken från dess skyldighet vid otillräckligt tecknande av kapitaltillskottet eller bevilja banken speciell rabatt på emissionskursen.

Artikel 5

Cypern ska ställa till kommissionens förfogande samtliga rapporter och dokument rörande statens, bankens och privata aktieägars aktieinnehav i Cyprus Airways Public Ltd och i synnerhet de slutliga avtal med banken och de rapporter som styrker avgifter och det slutliga aktiepriset i samband med kapitaltillskottet.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Republiken Cypern.

Utfärdat i Bryssel den 7 mars 2007.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande

⁽¹²⁾ I detta sammanhang, se kommissionens beslut 2005/346/EG av den 14 juli 2004 om MobilCom (EUT L 116, 4.5.2005), (särskilt skäl 173).