

## ROZHODNUTIE KOMISIE

z 7. marca 2007

## Štátna pomoc C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd. – Plán reštrukturalizácie

(oznámené pod číslo C(2007) 300)

(Iba grécky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2008/137/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedeným(-i) ustanovením(-iami) <sup>(1)</sup>,

keďže:

## I. KONANIE

- (1) Komisia 3. mája 2005 rozhodla o schválení pomoci na záchranu (N69/2005) pre spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd. (rozhodnutie 2005/1322).
- (2) Cyperské orgány oznámili Komisii plán reštrukturalizácie pre spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd. listom bez dátumu, ktorý Komisia zaevidovala 9. novembra 2005 (GR TREN A/28405) v súlade s článkom 88 ods. 3 a v súlade so záväzkami prijatými v súvislosti s oznámenou pomocou na záchranu. Generálny sekretariát Komisie zaevidoval oznámenie pod referenčným číslom SG(05)A10041 dňa 14. novembra 2005 a veci bolo pridelené číslo N 555/2005.
- (3) Komisia požiadala 18. novembra 2005 (D(05)125084) cyperské orgány o dodatočné vysvetľujúce informácie. Cyperské orgány odpovedali na otázky Komisie listom z 23. januára 2006, zaevidovaným 24. januára 2006 (pod referenčným číslom GR TREN A/11819). Zasadnutie predstaviteľov Cyperskej republiky a Komisie sa uskutočnilo 14. decembra 2005 v Bruseli. Následné stretnutie na vysokej úrovni sa uskutočnilo 30. januára 2006 v Bruseli s cieľom prerokovať postup v danej veci.
- (4) Komisia na základe rozhodnutia z 22. marca 2006, ktoré oznámila cyperským orgánom listom z 23. marca 2006 (SG-Grefe (2006) D/201246), začala konanie stanovené v článku 88 ods. 2 zmluvy. Konanie bolo zaevidované pod číslom C 10/2004.

(5) Rozhodnutie Komisie začať konanie vo veci formálneho zisťovania bolo tiež uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* <sup>(2)</sup>. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k danej veci. Cyprus zaslal pripomienky Komisii listom z 20. apríla 2006.

(6) Komisia prijala jednu pripomienku od zainteresovaných strán v časovom rámci stanovenom v uverejnenom začatí konania. Táto pripomienka bola potom predložená cyperským orgánom (D(2006) 213376) na vyjadrenie a vyjadrenie Cypru bolo doručené 28. júla 2006 (zaevidované 1. augusta 2006 pod referenčným číslom A/28810). Cyperské orgány doručili ďalšie objasnenia faxom z 19. decembra 2006 (zaevidovaným 31. decembra 2006 pod referenčným číslom A/40766). Ďalšie objasnenia a záväzky boli doručené faxom 28. februára 2007.

## II. SKUTOČNOSTI

- (7) Spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd. bola založená v roku 1947 ako verejná obchodná spoločnosť a jej hlavnou činnosťou je letecká doprava cestujúcich a nákladu a iné súvisiace letecké služby. Hlavným akcionárom spoločnosti je cyperská vláda (69,62 %) a zostatok akcií vlastní približne 4 200 malých súkromných investorov.
- (8) Spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd. (ďalej len „Cyprus Airways“) je súčasťou skupiny Cyprus Airways (ďalej len „skupina“).
- (9) Cyprus Airways v súčasnosti zabezpečuje pravidelné letecké linky v Európe a na Strednom východe, pričom prevádzkuje flotilu pozostávajúcu z 11 lietadiel, dve A319 dodané v roku 2002, ktoré vlastní Cyprus Airways; sedem A320-200 dodaných v období máj 1989 až marec 1993 vo vlastníctve Cyprus Airways, z toho jedno lietadlo bolo predtým prenajaté prostredníctvom operatívneho leasingu spoločnosti Eurocypria a dve A330-200, dodané v rokoch 2002 a 2003 (prenajaté).

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 113, 13.5.2006, s. 2.

<sup>(2)</sup> Porov. poznámku pod čiarou č. 1

- (10) V čase oznámenia reštrukturalizačného plánu ďalšími spoločnosťami v skupine, ktorých stopercentným vlastníkom je spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd., boli:

#### Eurocyprria Airlines

- (11) Táto spoločnosť (ďalej len „Eurocyprria“) prevádzkuje charterové lety z viac ako päťdesiatich európskych letísk, pričom flotila Eurocyprrie pozostáva z piatich lietadiel, z toho štyri sú prenajaté Boeingy 737-800, nadobudnuté v období február až apríl 2003, každý s kapacitou 189 cestujúcich a z lietadla A320 (A320) na „operatívny leasing“ od spoločnosti Cyprus Airways.

#### Hellas Jet SA

- (12) Spoločnosť Hellas Jet SA (ďalej len „HellasJet“) bola založená v Aténach 1. júla 2002 a prevádzku začala 24. júna 2004. Hellas Jet bola koncipovaná ako nová európska letecká spoločnosť so sídlom v Aténach. Prevádzkovala tri prenajaté lietadlá Airbus A320 so základňou na Aténskom medzinárodnom letisku. Podnikateľské plány sa však nespĺnili a plánované činnosti boli pozastavené od mája 2005. Výsledky tohto podniku preto znamenali finančnú stratu, ktorá pre skupinu predstavovala celkovú sumu 29,5 milióna CYP (51,4 milióna EUR) k júnu 2005.

#### Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) Táto dcérska spoločnosť (ďalej len „Zenon“) poskytuje služby cyperským cestovným kanceláriám. Konkrétne Zenon poskytuje a šíri elektronické informácie, ktoré umožňujú cestovným kanceláriám rezervácie miesteniek a leteniek, ako aj hotelového ubytovania a automobilov.

#### Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

- (14) Táto spoločnosť začala svoju činnosť v roku 1996, keď prevzala prevádzku bezcolných obchodov na letiskách v Larnake a Paphose. V čase oznámenia plánu reštrukturalizácie sa plánovalo, že bezcolné obchody na letiskách v Larnake a Paphose prevezme nový koncesionár letiska a už nebudú súčasťou skupiny. Stalo sa to v júni 2006.

### III. ZAČATIE KONANIA

- (15) Rozhodnutie Komisie začať konanie stanovené v článku 88 ods. 2 vychádzalo z niekoľkých otázok, ktoré vyplynuli z jej preskúmania plánu reštrukturalizácie. Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či je plán zlučiteľný s uplatniteľným rámcom Spoločenstva, to znamená, s Usmerneniami Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach z roku 2004<sup>(3)</sup> (ďalej len „usmernenia“).

*Dlhodobá pôžička vo výške 55 miliónov CYP (96 miliónov EUR) a opatrenia na zníženie nákladov*

- (16) Oporným pilierom reštrukturalizačného plánu je pôžička za obchodných podmienok so zárukou cyperskej vlády na obdobie desiatich rokov a použije sa v prvom prípade na splatenie krátkodobej pôžičky vo výške 30 miliónov CYP (51 mil. EUR), čerpanej po schválení pomoci na záchranu v máji 2005. Zostatok sa potom použije na reštrukturalizáciu leteckej spoločnosti.

- (17) Počas prvých 24 mesiacov plánu reštrukturalizácie sa hlavný dôraz bude klásť na znižovanie nákladov a na selektívne zvyšovanie príjmov. Vláda a manažment odhadli, že celkové náklady je potrebné znížiť o 13 %. Malo sa to dosiahnuť znížením počtu zamestnancov približne o 20 % a súčasným znížením plátov v priemere o 15 %. To znamená, že z počtu 1 840 zamestnancov bolo k 1. septembru 2005 podľa plánu reštrukturalizácie nadbytočných 385 zamestnancov; toto prepustenie nadbytočných zamestnancov malo viesť k ročným úsporám približne 7 miliónov CYP (12 miliónov EUR); ďalšie úspory vo výške približne 4,6 milióna CYP (8 miliónov EUR) sa dosiahnu znížením zostávajúcich mzdových nákladov.

- (18) Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či tento plán obnoví dlhodobú životaschopnosť spoločnosti v najkratšom možnom čase a bez potreby ďalšej pomoci v budúcnosti. Uviedla tiež, že nemá dostatok informácií, aby dokázala zaujať stanovisko k tomu, či bola dodržaná minimálna výška prvku pomoci v reštrukturalizačnom pláne. Komisia tiež spochybnila potrebu splatenia dlhodobej pôžičky v priebehu 10 rokov. Komisia uviedla, že nemá dost informácií, aby mohla povedať, či sú finančné plány primerané, alebo či sú predpoklady, z ktorých vychádzajú, reálne, a zvlášť by ju zaujímalo stanovisko konkurentov Cyprus Airways, pokiaľ ide o plán.

#### *Predaj Eurocyprrie*

- (19) V pláne reštrukturalizácie sa počítalo s predajom Eurocyprrie, charterovej dcérskej spoločnosti Cyprus Airways, štátu za cenu, ktorú má stanoviť nezávislý expert. Cena sa na začiatku odhadla na 15 mil. CYP (26 mil. EUR). V dôsledku tohto predaja sa Eurocyprria oddelí od skupiny Cyprus Airways a bude prevádzkovaná ako úplne oddelený subjekt. Výnos z predaja (zaplatený štátom v prospech Cyprus Airways) môže Cyprus Airways použiť na financovanie svojej reštrukturalizácie. Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o predaj a o to, ako sa dospelo k predajnej cene. Ak cena zaplatená za Eurocyprriu nemá byť trhovou cenou, potom by sa to považovalo za štátnu pomoc.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004 s. 2.

*Zvýšenie kapitálu*

- (20) Ďalšou časťou plánu reštrukturalizácie, ktorá sa má podľa plánu uskutočniť 18 mesiacov po začatí plánu, je zvýšenie kapitálu o 14 mil. CYP (24 mil. EUR). Všetci akcionári (štát a súkromní akcionári) sa zúčastnia úmerne k ich podielu. Štát vloží 9,8 mil. CYP (17 mil. EUR), kým príspevok súkromných akcionárov na tomto zvýšení kapitálu bude približne 4,2 mil. CYP (7,3 mil. EUR). Pri začatí tohto konania Komisia uviedla, že nevyklučuje, že účasť štátu na tomto zvýšení kapitálu by mohla predstavovať štátnu pomoc

*Kompenzačné opatrenia*

- (21) Komisia vyjadrila pochybnosti, či sú kompenzačné opatrenia navrhované v reštrukturalizačnom pláne dostatočné na nápravu deformácie trhu spôsobenej pomocou. Plán obsahoval pomerne malé obmedzenia počtu lietadiel a siete liniek pre Cyprus Airways. Charterová pobočka Eurocypria sa mala predat a iná pobočka HellasJet sa mala zatvoriť a jej tri lietadlá dať do predaja. Komisia vyjadrila pochybnosti hlavne o tom, že sa Eurocypria má predat hlavnému akcionárovi Cyprus Airways. Komisia v tejto súvislosti uvítala pripomienku konkurentov Cyprus Airways.

*Vlastný príspevok*

- (22) Štandardne by v takej veľkej spoločnosti, ako Cyprus Airways, mala byť výška vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu rádo vo 50 %. Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o výšku vlastného príspevku a pokiaľ ide o to, či by sa mal považovať za vlastný príspevok.

## IV. PRIPOMIENKY PRIJATÉ POČAS KONANIA

**Počiatkové pripomienky cyperských orgánov**

- (23) Cyperské orgány odpovedali na začatie konania snahou o objasnenie určitých otázok, ktoré nastolila Komisia.

*Dlhodobá pôžička vo výške 55 miliónov CYP (96 miliónov EUR) a opatrenia na zníženie nákladov*

- (24) V súvislosti s otázkami týkajúcimi sa dlhodobej životaschopnosti Cyprus Airways, v pláne reštrukturalizácie sa stanovilo, že náklady na reštrukturalizáciu (financované z dlhodobej pôžičky vo výške 55 miliónov CYP, ako aj výnos z predaja Eurocyprie sa vynaložia takto

Obdobie	Suma (v miliónoch CYP)	Opis
2006	30	Splatenie pomoci na záchranu
2006	10,6	Platby za nadbytočnosť
2006	2	Ďalšie náklady spojené s odstupným
2006 – 2008	5	Prevádzkový kapitál pre Cyprus Airways
2006 – 2008	13,5	Predpokladané investičné výdavky
2006 – 2010	10	Schodky peňažného toku
<b>Spolu</b>	<b>71,1</b>	

- (25) Cyperské orgány a aj letecká spoločnosť v súvislosti s budúcou prevádzkou spoločnosti potvrdili, že strategický a prevádzkový model, ktorý slúžil spoločnosti Cyprus Airways v minulosti, nie je trvalo udržateľný v prostredí hospodárskej súťaže, v ktorom spoločnosť pôsobí dnes.. Základná nezrovnalosť spočíva v skutočnosti, že spoločnosť Cyprus Airways pôsobí na úrovni nákladov plne kvalifikovaného sieťového dopravcu, zatiaľ čo realita liberalizovaného cyperského trhu, na ktorom dominujú dovolenkové lety, umožňuje len úrovne príjmov, ktoré sa vyrovnávajú úrovniam charterových a/alebo nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré sú vlastne skutočnými konkurentmi Cyprus Airways.
- (26) V súčasnom podnikateľskom prostredí a vzhľadom na úplnú liberalizáciu trhu leteckej dopravy na Cypre má spoločnosť Cyprus Airways len obmedzené možnosti pre ďalší rast alebo zvyšovanie príjmov. Dokonca aj predpokladaný rast na trhu leteckej dopravy o viac ako 4 % by neumožnil Cyprus Airways dostať sa zo súčasnej ťažkej situácie bez ďalších opatrení. Preto sa spoločnosť podujala na tvrdú reštrukturalizáciu, v ktorej je nevyhnutné drastické zníženie nákladov.

- (27) V reštrukturalizačnom pláne spoločnosť dospela k odhadu, že celkové náklady sa musia znížiť o 13 %. Má sa to dosiahnuť znížením personálnych nákladov o približne 20 % a súčasne aj znížením úrovni plátov v priemere o 15 %.

- (28) Okrem tohto zníženia nákladov musí spoločnosť uskutočniť ďalšie prvky reštrukturalizačného plánu, ktorý pokračuje a ktorý v tejto počiatkovej etape hovorí v prospech dlhodobej životaschopnosti spoločnosti. Súčasným zámerom je, aby spoločnosť bola schopná úspešne sa vrátiť do pôvodného postavenia spôsobom, ktorý umožní leteckej spoločnosti, aby prežila a vytvárala prijateľnú návratnosť investícií (ROI) zo strednodobého hľadiska bez ďalších dotácií alebo pomoci. Plánuje sa, že v priebehu roku 2007 sa uskutoční druhé kolo znižovania nákladov s dôrazom na outsourcing a osvedčený pracovný postup.

#### Vývoj ziskov a strát Cyprus Airways (prognóza) (\*)

v tisícoch CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkové príjmy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celkové náklady	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zisk (strata) pred zdanením	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Budúca návratnosť leteckej spoločnosti je založená na konsolidácii výnosov plynúcich z týchto znížených nákladov a stabilnom raste leteckej spoločnosti. V tejto súvislosti sa v reštrukturalizačnom pláne počíta s takýmto vývojom osobnej dopravy na obdobie 2004 – 2010.

#### Vývoj osobnej dopravy Cyprus Airways (prognóza) (\*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celková doprava na Cypre (v miliónoch)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Doprava CY (v miliónoch)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trhové podiely CY	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

#### Predaj spoločnosti Eurocypria

- (30) Vláda v súvislosti s predajom spoločnosti Eurocypria objasnila, že okrem hodnotenia, ktoré predtým vykonala spoločnosť PricewaterhouseCoopers v mene Cyprus Airways s cieľom stanoviť trhovú cenu za Eurocypria, poverila HSBC druhým hodnotením s cieľom stanoviť predajnú cenu podľa zavedenej a uznanej metodiky. Predaj Eurocypria štátu by sa z toho dôvodu uskutočnil v dohľadnom čase.
- (31) PwC uskutočnila ocenenie podniku pomocou metodiky diskontovaných výnosov (DCF) a porovnaním implikovaných násobkov ocenenia s trhovým prístupom tiež zohľadnila transakcie týkajúce sa nákupu a predaja porovnateľných podnikov v odvetví.
- (32) PwC uvádza v správe, že príjem spoločnosti pochádza z predaja miest v lietadlách cestovným kanceláriám, celkový počet cestujúcich prepravených v roku 2005 dosiahol 662 561 a predpokladá sa, že v priebehu roku 2006 sa zvýši na 829 092, treba poznamenať, že na plánovaný príjem na rok 2006 už boli uzavreté zmluvy. Hlavnými položkami prevádzkových nákladov v roku 2005 boli letecké palivo (30 %) platby za prenajaté lietadlá (22 %) letiskové náklady a náklady počas cesty (15 %) náklady na posádku (11,5 %) a náklady na údržbu a opravy (9,5 %).

(\*) Obchodné tajomstvo.

## Hlavné ukazovatele výkonnosti

	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup> M	2006 <sup>(3)</sup> E	2007E	2008E	2009E
Celkový počet letov	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prepravení cestujúci	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Celkový príjem (v tisícoch CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Hrubý zisk (v tisícoch CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkový zisk (strata) (v tisícoch CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zisk (strata) pred zdanením (v tisícoch CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Finančné výkazy, ktoré sa podrobili auditu.

<sup>(2)</sup> M = prevádzkové účty, ktoré sa ešte nepodrobili auditu.

<sup>(3)</sup> E = Odhad.

(\*) Obchodné tajomstvo.

- (33) Spoločnosť Eurocypria očakávala pre finančný rok 2005 zisk v regióne vo výške 440 000 CYP, to znamená pokles výkonnosti v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi a plánovanými sumami v dôsledku prudkého zvýšenia cien palív zaznamenaného v roku 2005, ktoré sa nemohlo preniesť na cestujúcich pre charakter dohôd uzavretých s cestovnými kancelárkami.
- (34) Metóda DCF poskytuje údaje o hodnote podniku založené na hodnote voľných peňažných tokov, ktoré by podľa predpokladov mohol podnik v budúcnosti vytvoriť a je určená na zistenie súčasnej hodnoty budúcich tokov peňazí plynúcich investorom, pričom výsledné peňažné toky sa musia redukovat' pri požadovanej miere návratnosti, aby sa dospelo k odhadu súčasnej hodnoty podniku.
- (35) Vedenie spoločnosti Eurocypria vypracovalo štvorročný finančný plán (2006 – 2009), v ktorom sa stanovila „konečná hodnota“ spoločnosti predstavujúca sumu, ktorú by dnes investor zaplatil za práva na peňažné toky podniku počas rokov nasledujúcich po štvorročnom pláne. Dospelo sa ku konečnej hodnote 14,54 milióna CYP; táto hodnota sa potom znížila o „vážené priemerné kapitálové náklady“ vo výške 9,35 %, aby sa dospelo k „čistej súčasnej hodnote“ spoločnosti v sume 14,21 milióna CYP.
- (36) Táto čistá súčasná hodnota sa potom podrobila niekoľkým analýzám citlivosti, aby sa zohľadnili možné premenlivé ukazovatele, ako napríklad odlišné výmenné kurzy USD/CYP (mnohé z nákladov spoločnosti sú v amerických dolároch, zatiaľ čo jej výnosy sú v iných menách), odlišné prognózy rastu a odlišné ceny palív. Analýza citlivosti upozornila na vysokú citlivosť spoločnosti Eurocypria (spoločnú pre väčšinu leteckých spoločností Spoločenstva) voči nestálym výmenným kurzom a cenám palív.
- (37) Na základe opísanej analýzy dospela PwC k orientačnému rozsahu hodnôt pre spoločnosť Eurocypria v rozpätí 12,5 milióna CYP až 16 miliónov CYP.
- (38) PwC tiež urobila trhovú porovnávaciu analýzu hodnoty prostredníctvom porovnania spoločnosti Eurocypria s inými spoločnosťami v podobných odvetviach alebo podobných druhoch podnikania. Považuje sa to za platnú doplňujúcu porovnávaciu metódu, keďže podmienky a perspektívy podobných podnikov závisia od spoločných faktorov, ako je celkový dopyt po ich produktoch a službách, ako aj štruktúra nákladov a prevádzkové prostredia.
- (39) Vzhľadom na nedostatok verejne kótovaných charterových leteckých spoločností použila PwC mix nízkonákladových prepravcov a skombinovala pravidelných a charterových prepravcov. Výpočet vypracovaný na základe súčasných a plánovaných ziskov pred zúročením, zdanením, oprávkami a odpismi (EBITDA) viedol k orientačnej hodnote majetku spoločnosti v rozpätí 12,5 až 13,5 milióna CYP. PwC poznamenáva, že tento výsledok sa približuje k výsledku vyplývajúcemu z metodiky DCF.
- (40) Spoločnosť PwC uskutočnila tiež tretie a konečné ocenenie spoločnosti Eurocypria založené na posledných transakciách, podľa jej názoru je to test, ktorým sa overí racionálnosť oboch predtým uvedených metodík. Teória, na ktorej je založený tento prístup, spočíva v tom, že cena dosiahnutá samostatne a nezávisle medzi ochotným kupcom a ochotným predávajúcim je dobrým ukazovateľom hodnoty. PwC využila údaje, ktoré má k dispozícii jej globálna sieť a pomocou tejto hodnoty dospela k orientačnej hodnote približne 10,5 až 13 miliónov CYP za spoločnosť Eurocypria. PwC zdôrazňuje, že tento výsledok sa tiež približuje výsledku získanému metodikou DCF.

- (41) Podľa toho a na základe uvedených analýz dospela PwC k záveru, že orientačná hodnota spoločnosti Eurocypria sa pohybuje v rozpätí 12,5 až 15,5 milióna CYP.
- (42) PwC tiež dodáva, že jej hodnotenie spoločnosti Eurocypria vychádza z finančných plánov spoločnosti, v ktorých by si Eurocypria zachovala určitý druh spojenia s Cyprus Airways. Podľa PwC by také spojenie malo za následok určité prekážky najmä pre rozšírenie; obmedzenia rastu v dôsledku skutočnosti, že Eurocypria je dcérskou spoločnosťou Cyprus Airways; postavenie spoločnosti Eurocypria ako dcérskej spoločnosti Cyprus Airways obmedzuje jej možnosti dosiahnuť konkurencieschopné ceny v súvislosti s externalizáciou služieb. Keby Eurocypria mala zostať súčasťou skupiny, je tiež pravdepodobné že by si nemohla vzájomne konkurovať s Cyprus Airways na rovnakých trasách.
- (43) Na základe toho PwC dospela k záveru, že cena za spoločnosť Eurocypria ako samostatný subjekt bez týchto obmedzení by pravdepodobne mohla byť vyššia.
- (44) Druhé hodnotenie urobila spoločnosť HSBC. HSBC sa rozhodla pre podobný prístup ako PwC. Jej počiatočný záver je, že celková hodnota majetku spoločnosti Eurocypria je 13 miliónov CYP. HSBC potom uskutočnila porovnávacie určenie hodnoty s prihliadnutím na verejne kótované spoločnosti, ktoré sú porovnateľné so spoločnosťou Eurocypria, a pritom dospela k oceneniu 11,8 CYP za spoločnosť Eurocypria.
- (45) HSBC sa odvoláva na citlivosť spoločnosti najmä voči výkyvom cien palív a dospela k váženej priemernej hodnote podniku v rozpätí 12,3 až 13,8 milióna CYP.

#### *Zvýšenie kapitálu*

- (46) Pokiaľ ide o zvýšenie kapitálu, malo by byť určené na riešenie zápornej čistej hodnoty vyplývajúcej z akumulovaných minulých strát, ktoré narušili majetok Cyprus Airways. Zvýšenie kapitálu sa uskutoční prostredníctvom emisie cenných papierov, ktoré sa pomerným dielom ponúknu akcionárom, pričom 70 % sa ponúkne štátu a 30 % súkromným akcionárom. Podľa názoru cyperskej vlády toto zvýšenie kapitálu bude podobnou investíciou, akú by urobil investor v trhovom hospodárstve.

#### *Kompenzačné opatrenia*

- (47) Pokiaľ ide o otázku kompenzačných opatrení, cyperské orgány znovu zopakovali ich názor, že letecká spoločnosť v skutočnosti reštrukturalizuje svoje činnosti od roku 2004. V tejto súvislosti letecká spoločnosť koncom roku 2004 zredukovala svoju flotilu o dve lietadlá a vzdala sa niekoľkých trás, a pritom súčasne znížila frekvenciu na ostatných trasách. V kontexte leteckej spoločnosti s 12 lietadlami v roku 2004 bolo toto zníženie podľa ich názoru veľmi významné a ďalšie zníženie veľkosti v tejto etape by mohlo mať záporný vplyv na dlhodobú životaschopnosť leteckej spoločnosti.
- (48) Cyperské orgány tiež tvrdia, že rozhodnutie predaj HellasJet a rozhodnutie neobnoviť HellasJet prenájmy troch lietadiel

predstavuje významné zníženie kapacity skupiny, ktoré by sa mohlo chápať ako kompenzačné opatrenie. Podobne by sa mal chápať predaj spoločnosti Eurocypria, pretože lietadlový park skupiny sa zredukuje o ďalších 6 lietadiel a po predaji by tieto dve spoločnosti boli právne a finančne nezávislé.

- (49) Podľa názoru cyperských orgánov v tejto reštrukturalizácii už nie je ďalší priestor na ďalšie kompenzačné opatrenie, ktoré by neohrozilo predmet reštrukturalizácie. Cyperské orgány zdôrazňujú, že Cyprus Airways je veľmi malým hráčom na trhu leteckej dopravy Spoločenstva a jej činnosti pravdepodobne neovplyvnia konkurenčné postavenie v tejto záležitosti.
- (50) Cyperský trh, ktorý je hlavne cieľovým trhom, je už určitý čas liberalizovaný a v súčasnosti približne 99 leteckých spoločností prevádzkuje pravidelné a charterové letecké služby na Cyprus a z Cypru. Pri bližšom skúmaní 80 % premávky predstavuje premávka vnútri Spoločenstva/EHP a preto nepodlieha žiadnym obmedzeniam. Ďalších 8 – 9 % predstavujú charterové služby z tretích krajín, ktoré sú plne liberalizované. Zvyšných 10 – 11 % tvorí letecká doprava z oblastí Stredného východu a Perzského zálivu, kde sa letecko-politický kontext riadi bilaterálnymi dohodami medzi Cyprom a týmito krajinami. V tejto súvislosti cyperské orgány zastávajú názor, že priestor na ďalšiu liberalizáciu cyperského trhu leteckej dopravy je na základe opatrení prijatých na vnútroštátnej úrovni veľmi obmedzený .

#### *Vlastný príspevok*

- (51) Cyperské orgány chceli v súvislosti s upísaním vlastného príspevku objasniť niekoľko otázok. Pokiaľ ide o lietadlový park vo vlastníctve Cyprus Airways, spoločnosť nebola schopná vložiť svoje lietadlo ako záruku na pôžičku od komerčných bánk vzhľadom k relatívnemu veku lietadla (sedem lietadiel A320 vo vlastníctve Cyprus Airways bolo dodaných spoločnosti v rokoch 1989 až 1993). V tomto ohľade bolo vynaložené úsilie a odpovede od niekoľkých komerčných bank boli záporné. Vláda v podobnom duchu vysvetlila, že predaj časti lietadlového parku sa nepovažoval za reálnu alternatívu, pretože spoločnosť by nedokázala zabezpečiť nepretržitú prevádzku. Z toho dôvodu bol jedinou reálnou alternatívou predaj spoločnosti Eurocypria a vláda argumentovala, že predaj tejto dcérskej spoločnosti by sa mal pokladať za vlastný príspevok.
- (52) Pokiaľ ide o HellasJet, táto spoločnosť ukončila prevádzku na pravidelných linkách v máji 2005 a prostredníctvom uzatvorenia dohody s gréckou spoločnosťou pod názvom Trans World Aviation transformovala svoj podnik z pravidelného prepravcu na sprostredkovateľa lietadiel a charterového dopravcu. Z majetku spoločnosti sa už predalo 51 % a vláda vyjednávala o predaji zvyšku spoločnosti.
- (53) Cyperské orgány tiež usudzujú, že zvýšenie kapitálu, plánované na polovicu roka 2007, predstavuje vlastný vklad do reštrukturalizácie. Podľa ich názoru by sa mal

pridať predaj lietadla v roku 2005 (5 miliónov CYP), predaj náhradného motora lietadla A320 (1,7 milióna CYP) a predaj náhradných súčiastok (0,7 milióna CYP), čo by viedlo k ďalšiemu vkladu vo výške 7,4 milióna CYP.

- (54) Cyperské orgány v súvislosti s výškou vlastného vkladu na účely reštrukturalizácie upozorňujú Komisiu na bod 56 usmernení, v ktorom sa stanovuje

*„V dotovaných oblastiach, pokiaľ nie je uvedené inak v pravidlách o štátnej pomoci pre daný sektor, môžu byť však podmienky na schvaľovanie pomoci menej prísne, pokiaľ ide o uplatňovanie kompenzačných opatrení a veľkosť príjemcovho vkladu.“*

- (55) Ďalej zdôrazňujú, že pokiaľ ide o obdobie 2000 – 2006, celý Cyprus sa považuje za jeden región spadajúci pod článok 87 ods. 3 písm. a) Zmluvy o ES a že spoločnosť Cyprus Airways je obzvlášť cenná pre hospodárstvo Cypru založené na cestovnom ruchu a ďalšie zníženie kapacít leteckej spoločnosti buď prostredníctvom ďalších kompenzačných opatrení, alebo prostredníctvom mimoriadne vysokého podielu vlastného vkladu musí mať ďalekosiahle následky na odvetvie cestovného ruchu a na regionálny rozvoj vo všeobecnosti.

#### **Pripomienky tretej strany**

- (56) Po uverejnení listu určeného cyperským orgánom v úradnom vestníku jedna zainteresovaná strana doručila pripomienky v stanovenej lehote.
- (57) Komisia berie do úvahy, že žiadny konkurent nepredložil pripomienky v súvislosti so začatím konania.

#### **Pasypi**

- (58) Pripomienku zaslalo združenie pilotov Pancyprian Airline Pilots Union (ďalej len „PASYPPI“), ktoré chcelo poskytnúť svoje stanovisko k reštrukturalizačnému plánu pre Cyprus Airways a správne a efektívne riadeniu spoločnosti. Združenie vyjadrilo, že ak by sa mal súčasný reštrukturalizačný plán schváliť podľa „prevládajúceho myslenia riadiacich pracovníkov“, pre spoločnosť by to mohlo predstavovať „úplnú katastrofu“.
- (59) Podľa názoru PASYPPI spoločnosť Cyprus Airways nepredložila svojim zamestnancom vhodný a životaschopný podnikateľský plán, odkedy Komisia schválila pomoc na záchranu pre spoločnosť. Neuskutočnila sa žiadna reštrukturalizácia vedenia ani činnosti spoločnosti a bolo to v dôsledku politických záujmov a zasahovania.
- (60) Združenie tvrdí, že letecká spoločnosť má nadbytok zamestnancov a že plány, ktoré predložilo vedenie, nevedli k zníženiu počtu zamestnancov na úroveň personálneho obsadenia, ktorá je v súlade s medzinárodnými normami a kritériami a ako dôvody pre toto zlyhanie sa uvádzajú politické tlaky a pokyny.

- (61) Združenie PASYPPI zdôrazňuje, že súkromní akcionári spoločnosti neprispievajú k jej prežitiu a že jediní akcionári, ktorí prispievajú k zníženiu nákladov, sú zamestnanci.

- (62) Združenie pilotov tiež kritizuje vedenie spoločnosti v súvislosti s postupom v prípade dvoch dcérskych spoločností Eurocypria a HellasJet. V súvislosti so spoločnosťou Eurocypria sa združenie pýta, či predaj tejto spoločnosti bude mať nepriaznivé účinky a či bude znamenať obmedzenia, pokiaľ ide o budúcnosť a rozširovanie Cyprus Airways. V súvislosti s HellasJet združenie vyjadruje nesúhlas so skutočnosťou, že vedenie nikdy neodhalilo zamestnancom straty, ktoré utrpela spoločnosť HellasJet a či je táto spoločnosť ešte stále v prevádzke.

- (63) Združenie pilotov na záver uvádza, že je potrebné vypracovať nový podnikateľský plán leteckej spoločnosti a že letecká spoločnosť sa musí privatizovať.

#### **Odpoveď cyperských orgánov na pripomienku tretej strany**

- (64) Odpoveď cyperských orgánov na pripomienky doručené združením pilotov mala predovšetkým potvrdiť, že vyhlásenia neboli opodstatnené ani založené na dôkladnom ekonomickom odôvodnení alebo podkladoch.
- (65) Vláda pevne vyvracia obvinenie z politického zasahovania do spoločnosti a uvádza, že i keď väčšinu členov správnej rady vymenúva vláda, títo členovia majú rovnaké zodpovednosti ako členovia správnej rady ktorejkoľvek spoločnosti, s ktorej akciami sa obchoduje na burze. Rozhodnutia, ktoré prijíma správna rada, sú motivované len najlepšimi záujmami spoločnosti.
- (66) V súvislosti s plánom reštrukturalizácie vláda uvádza, že sa realizuje a že zmena v spoločnosti je už viditeľná. Ročné úspory sú v súlade s plánovanými úsporami vo výške 19,5 milióna CYP. Podstatou plánu je zníženie nákladov, ktoré by umožnilo spoločnosti reštrukturalizovať jej činnosti, aby boli konkurencieschopnejšie. Keďže mzdové náklady sú významným faktorom, znamená to, že zamestnanci budú nevyhnutne ovplyvnení buď prostredníctvom prepúšťania alebo prostredníctvom znížených zárobkov.
- (67) Pokiaľ ide o problém nadmerného počtu zamestnancov, vláda odmieta tvrdenia združenia PASYPPI a uvádza, že počet zamestnancov, ktorí mali byť prepustení z dôvodu nadbytočnosti do konca roku 2006, je približne 414 osôb, a nie 385, ako sa predpokladá v pláne reštrukturalizácie.
- (68) V súvislosti so zvýšením kapitálu vláda vysvetľuje, že sa uskutoční v polovici roku 2007, keď budú viditeľné konkrétne výsledky implementácie reštrukturalizačného plánu. Zámerom je, aby sa pomer akcií v súkromnom a vo verejnom vlastníctve v spoločnosti zachoval.

- (69) Vláda vysvetlila, že predaj Eurocyprie sa uskutočnil s cieľom umožniť spoločnosti Cyprus Airways splniť požiadavky usmernení Spoločenstva na vlastný príspevok. Vláda uviedla, že predaj spoločnosti Eurocypria za cenu vypočítanú na základe nezávislého hodnotenia vo výške 13,425 milióna CYP sa mal uskutočniť začiatkom augusta 2006.
- (70) Pokiaľ ide o HellasJet, vláda vysvetlila, že na základe trojstrannej dohody medzi Cyprus Airways, HellasJet a Trans World Aviation SA (pôsobiacej v Grécku ako Air Miles) sa spoločnosť Cyprus Airways dohodla na odpredaji HellasJet spoločnosti Trans World za 2 milióny EUR (1,16 milióna CYP). Vláda uviedla, že zámerom Cyprus Airways bolo čo najviac zmierniť prevádzkové straty HellasJet a vystúpiť z tohto podniku, hneď ako skončí platnosť spoločných záruk, ktoré predtým poskytla spoločnosť Cyprus Airways v spojení s lietadlovým parkom HellasJet a dôvodila, že táto suma by sa mala pokladať za vlastný príspevok.
- (71) Vláda zamietla výzvu pilotov na nový reštrukturalizačný plán a potvrdila, že súčasný podnikateľský plán nevyžaduje žiadne preskúmanie. Vláda nevyklúčila možnosť privatizácie spoločnosti, ak by bola predložená atraktívna ponuka.
- (72) V súvislosti so zvýšením kapitálu plánovaným na polovicu roku 2007 a na žiadosť Komisie poskytli cyperské orgány ďalšie informácie v liste z 19. decembra 2006. Vysvetlili, že podľa ustanovení cyperského podnikového práva verejná obchodná spoločnosť nesmie vydávať akcie za nižšiu ako nominálnu hodnotu. S akciami spoločnosti Cyprus Airways sa v tom čase obchodovalo na Cyperskej burze cenných papierov za hodnotu v rozpätí 0,15 – 0,16 CYP, zatiaľ čo ich nominálna hodnota bola 0,50 CYP za akciu. Keďže sa uvažovalo, že každá emisia za paritnú alebo vyššiu hodnotu by bola úspešná, bolo by potrebné znížiť nominálnu hodnotu akciového kapitálu.
- (73) Postup znižovania nominálneho akciového kapitálu sa už uskutočňuje a spoločnosť zníži túto hodnotu odpísaním akumulovaných strát (ako to umožňujú statuty spoločnosti). Správna rada Cyprus Airways na svojom zasadnutí 12. decembra 2006 začala postup zvyšovania kapitálu, a to tak, že zorganizovala upísovanie emisie. Komerčná investičná banka Cisco (dcérska spoločnosť súkromnej Bank of Cyprus) naznačila svoju ochotu upísať navrhovanú emisiu s cieľom zaručiť jej úspech. Banke Cisco sa zaplatí odmena za upísanie zvýšenia kapitálu Cyprus Airways a táto odmena bude stanovená ako trhovú cenu za takú transakciu. Kópia listu o zámere investičnej banky bola doručená útvarom Komisie.
- (74) Ďalším krokom bolo schválenie Zvláštneho uznesenia o znížení akciového kapitálu 75 %-nou väčšinou akcionárov prítomných na mimoriadnom valnom zhromaždení v polovici januára 2007. Také uznesenie by mal potom potvrdiť okresný súd na Cypre a malo by sa zaevidovať

v obchodnom registri. Predpokladá sa, že celý postup zaberie 6 – 7 mesiacov (trojmesačná lehota sa ponecháva súdu).

## V. SCHVÁLENIE POMOCI

### Pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES

- (75) V zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES každá pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyšuje určité podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (76) Pojem štátnej pomoci sa uplatňuje na každú výhodu poskytovanú priamo alebo nepriamo, financovanú zo štátnych prostriedkov, poskytovanú samotným štátom alebo akýmkoľvek sprostredkovateľským orgánom konajúcim na základe právomoci, ktoré mu boli postúpené.
- (77) V súvislosti so začatím konania Komisia určila tri prvky reštrukturalizačného plánu, ktoré by mohli potenciálne znamenať štátnu pomoc a z toho dôvodu musí Komisia tieto prvky preskúmať, aby stanovila, či predstavujú štátnu pomoc.
- Záruka na pôžičku*
- (78) Náklady na reštrukturalizáciu Cyprus Airways čiastočne a dočasne pokryje pôžička v sume 55 miliónov CYP (96 miliónov EUR), ktorú poskytne komerčná banka na základe trhových podmienok. Ako sa vysvetľuje v rozhodnutí o začatí vyšetrovacieho postupu, cyperské orgány majú v úmysle poskytnúť Cyprus Airways štátnu záruku na pokrytie tejto pôžičky.
- (79) V oznámení Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk<sup>(4)</sup> sú stanovené kritériá, na základe ktorých záruka nepredstavuje štátnu pomoc (pozri odsek 4.2). Dve základné kumulatívne podmienky sú:
- Záruka by sa v zásade mohla získať na základe trhových podmienok z finančných trhov.
  - Za záruku sa vyplatí trhovú prémia.
- (80) V tomto prípade nie je splnené ani jedno z týchto kritérií. Spoločnosť Cyprus Airways nezaplatí štátu žiadnu prémii za záruku, z ktorej má prospech a vzhľadom na jej nepriaznivú hospodársku situáciu a skutočnosť, že už získala pomoc na záchranu, je veľmi nepravdepodobné, že samotná spoločnosť by prijala takú záruku.
- (81) Okrem toho, záruka je jedným zo štátnych prostriedkov, pretože ju priamo poskytuje štát. Je určená jednej spoločnosti (Cyprus Airways), ktorá konkuruje ostatným leteckým spoločnostiam Spoločenstva, a to najmä od

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ C 71, 11.3.2003, s. 14 nasl.

nadobudnutia účinnosti tretej etapy liberalizácie leteckej dopravy („tretí balík“) 1. januára 1993. Ovplyvní medzištátny obchod, pretože sa týka spoločnosti, ktorá sa zúčastňuje na dopravnej činnosti medzi členskými štátmi a zahrňuje spoločný trh a pretože môže spôsobiť alebo hroziť, že spôsobí deformáciu hospodárskej súťaže vnútri tohto trhu.

(82) Štátnu záruku preto treba považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Okrem toho, tento záver prijali aj cyperské orgány, pretože v súvislosti so zárukou sa snažili splniť podmienky stanovené v usmereniach.

(83) Zatiaľ čo v počiatočnom pláne sa stanovilo, že cyperské orgány by zaručili pôžičku v sume 55 miliónov CYP v plnom rozsahu, v priebehu postupu sa orgány rozhodli, s cieľom obmedziť pomoc na minimum a zabezpečiť dostatočný vklad spoločnosti na pokrytie vlastných reštrukturalizačných nákladov, že znížia časť reštrukturalizačnej pôžičky krytej zárukou najviac na 45 miliónov CYP. Okrem toho, cyperské orgány stanovili, že zaručená a nezaručená časť pôžičky budú nezávislé a najmä, že nezaručená časť nebude podriadená zaručenej. Znamená to, že letecká spoločnosť získa najmenej 10 miliónov CYP z komerčnej pôžičky v sume 55 miliónov CYP bez akejkoľvek záruky alebo štátnej pomoci.

#### *Predaj spoločnosti Eurocypria*

(84) Cyperské orgány uviedli, že predaj spoločnosti Eurocypria bol ukončený v auguste 2006 a že spoločnosť sa predala štátu za 13,425 milióna CYP. Z toho dôvodu musí Komisia preskúmať, ako sa dospelo k tejto cene, aby overila jej platnosť a stanoví, či bola do transakcie zahrnutá štátna pomoc. V odseku 59 a v nasledujúcich odsekoch rozhodnutia o začatí vyšetrovacieho postupu sa uvádza, že by to tak mohlo byť, najmä ak je zaplatená cena v porovnaní s trhovou cenou podniku príliš vysoká.

(85) V tejto súvislosti Komisia berie na vedomie, že k tomuto údaju sa dospelo na základe dvoch hodnotení znalcov vykonaných v mene predávajúceho aj v mene kupujúceho. Po uskutočnení podrobnej analýzy znaleckých ocenení môže Komisia vyvodiť záver, že táto cena zodpovedá primeranej trhovej cene; berie tiež na vedomie, že konečná cena je v každom prípade nižšia ako 15 miliónov CYP, s ktorými sa počítalo v reštrukturalizačnom pláne a na začiatku vyšetrovacieho postupu. Komisia preto vyvodzuje záver, že predaj Eurocyprie nepredstavuje štátnu pomoc pre Cyprus Airways, pretože spoločnosť sa nepredala za vyššiu ako skutočnú hodnotu.

(86) Komisia tiež berie na vedomie, že cyperské orgány deklarovali zámer, že táto Eurocypria sa bude prevádzkovať ako úplne nezávislá spoločnosť mimo skupiny Cyprus Airways; Komisia zastáva názor, že keďže Eurocypria zostáva vo vlastníctve štátu, vzniká riziko, že nemusí byť prevádzkovaná úplne nezávisle od jej bývalej materskej spoločnosti. Z toho dôvodu a aj preto, aby riešila tieto obavy, Komisia zamýšľa uložiť Cypru podmienky s cieľom zabezpečiť, aby tieto spoločnosti boli a zostali oddelené počas dostatočne dlhého obdobia a aby medzi sebou viedli akékoľvek obchody samostatne a nezávisle.

#### *Zvýšenie kapitálu*

(87) Ďalším aspektom reštrukturalizačného plánu je, že v polovici roku 2007 sa približne 18 mesiacov po začatí reštrukturalizácie zvýši kapitál Cyprus Airways asi o 14 miliónov CYP. Zámerom cyperských orgánov je, aby sa toto zvýšenie kapitálu uskutočnilo úmerne k súčasným majetkovým podielom a aby sa zachoval pomer medzi štátnym a súkromným vlastníctvom. Znamená to, že štát prispeje 9,8 miliónmi CYP (17 miliónov EUR alebo 70 %), zatiaľ čo ostatní akcionári vložia 4,2 milióny CYP (7,3 milióna EUR alebo 30 %).

(88) Komisia musí preto určiť, či v tejto situácii verejný podiel tohto navrhovaného zvýšenia kapitálu predstavuje štátnu pomoc. Pritom založí svoj úsudok na „zásade investovania v trhovej ekonomike“, na prístupe, ktorý potvrdila aj právna veda Súdneho dvora<sup>(5)</sup>. Podľa judikatúry Súdneho dvora, pri skúmaní, či injekcia verejného kapitálu predstavuje štátnu pomoc, je potrebné vziať do úvahy skutočné možnosti spoločnosti, ktorá je príjemcom, na získanie rovnocenných finančných prostriedkov pri vstupe na bežné kapitálové trhy. V prípade, že nový verejný kapitál sa vkladá na základe podmienok, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora pôsobiaceho v bežných podmienkach trhovej ekonomiky, nie je to štátna pomoc.

(89) Konanie verejného investora sa preto musí porovnať s predpokladaným konaním súkromného investora, ako je napríklad súkromná holdingová spoločnosť alebo súkromná skupina spoločností, ktoré presadzujú štruktúrnú, celkovú alebo odvetvovú politiku a riadia sa perspektívami dlhodobej rentability<sup>(6)</sup>. Preto Komisia berie do úvahy, že kapitálové vklady z verejných fondov nepredstavujú štátnu pomoc, ak sa, po prvé, na operácii zúčastnia súkromní akcionári prinajmenšom úmerne k počtu ich akcií, po druhé, na základe podmienok, ktoré sú totožné s podmienkami verejného investora a nakoniec, ak má podiel akcií upísaných súkromnými investormi skutočný ekonomický význam; Komisia berie do úvahy, že rovnosť účasti verejných a súkromných investorov je

<sup>(5)</sup> Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002 vo veci C482/99 2002, Zb. s. I-4397, ako aj závery generálneho advokáta Geelhoeda z 27. septembra 2001, v spojených veciach C-328/99 a C-399/00, *Taliano/Komisia a SIM 2 Multimedia SpA/Komisia*.

<sup>(6)</sup> Rozsudok z 21. marca 1991, *Taliano/Komisia „Alfa Romeo“* (C-305/89) 1991, Zb. s. I-1603 bod 20.

- zaručená, ak sa komerčná banka alebo investor vopred a na základe trhových podmienok dohodli na garantovaní účasti súkromných investorov na zvýšení kapitálu, a to za rovnakých podmienok, ako ponúka súkromný investor. Tento prístup, založený na koexistencii vkladov, riadne potvrdil súd prvého stupňa a ESD <sup>(7)</sup>.
- (90) V tomto prípade sa komerčná investičná banka Cisco dohodla za trhových podmienok, že sa upíše súkromným investorom vo výške 30 % navrhovanej rekapitalizácie. Cyperské orgány tiež stanovili, že všetci akcionári nakúpia akcie za rovnakú hodnotu, ktorú spoločne stanovia spoločnosť Cyprus Airways a Cisco, a za rovnakých trhových podmienok ako súkromní investori.
- (91) V tejto súvislosti dostala Komisia kópiu listu o zámere zo 14. decembra 2006, ktorý adresovala banka Cisco spoločnosti Cyprus Airways, v ktorom táto banková inštitúcia súhlasí s uzatvorením zmluvy určenej na zaručenie úspešného zavŕšenia operácie rekapitalizácie. Okrem toho, predtým, ako sa banka Cisco zaviazala v súvislosti s investíciou vo vzťahu k súkromným investorom, uskutočnila podrobnú štúdiu reštrukturalizačného plánu a operácie. Okrem toho, pred uzatvorením konečnej zmluvy, čo je bežná trhová prax, uskutoční (alebo uskutočnila v svojom mene) operáciu povinnej starostlivosti, ktorú by mal uskutočniť každý investor pred začatím operácie. Týmto spôsobom si banková inštitúcia obstará všetky záruky a uistenia, ktoré umožňujú prispôbiť jej ponuku rizikám, ktoré podstupuje. Treba vziať do úvahy, že príslušný členský štát nemá kontrolu, či už priamu alebo nepriamu, nad touto bankou. Konečná zmluva o záruke s bankou Cisco sa uzatvorí tesne pred začiatkom ponukového obdobia a bude obsahovať štandardné ustanovenia a záväzky, ktoré platia pre tento druh zmlúv a ktoré sú v súlade s najlepšími vnútroštátnymi a medzinárodnými postupmi.
- (92) Podmienky, ktorým podlieha uzatvorenie konečnej zmluvy o záruke, možno zoskupiť do dvoch blokov; prvý sa týka pomerne štandardných prvkov, ktoré nemajú priamy vplyv na hodnotenie Komisie, len na jeho skutočnú implementáciu. Zahŕňajú:
- neexistenciu mimoriadnych udalostí, ktoré môžu záporne ovplyvniť úspešné zavŕšenie operácie,
  - zaslanie úplných informácií o hospodárskej a finančnej situácii a o riadení Cyprus Airways banke,
  - účasť banky na stanovení postupov tejto operácie.
- (93) Na druhej strane, druhý blok podmienok uvedených v liste banky o zámere, môže ovplyvniť hodnotenie operácie Komisiou; podmienky, ktoré by sa mali podrobne analyzovať, sa týkajú hlavne:
- rozdielu medzi cenou emisie akcií vo vzťahu ku kótovaniu na burze,
  - poplatkov/provizíí, ktoré si banková inštitúcia zaúčtuje ako odmenu za vykonanie operácie,
  - dohody medzi bankou a štátom (hlavným akcionárom Cyprus Airways), že sa zúčastnia na zvýšení kapitálu.
- (94) V súvislosti s cenou za upísanie nových akcií sa Cisco a Cyprus Airways dohodli, že cena alebo cenové rozpätie emisie nových akcií bude definované na základe spoločnej dohody, v súlade s trhovou praxou, na základe burzových podmienok v čase spustenia operácie. Cyprus potvrdil Komisii, že všetkým zúčastneným upisovateľom sa bude účtovať jednotná cena a že ručiteľovi nebude poskytnutá žiadna špecifická zľava.
- (95) Po druhé, v súvislosti s odmenami bánk prostredníctvom provízií, tieto provízie sú založené na hodnote podielu operácie (30 %), ktorý má upísať trh. Cyperské orgány uviedli, že poplatok, ktorý sa má zaplatiť banke Cisco, je v súlade so zásadami trhu na hlavných európskych burzových trhoch pri ručení úspešného zavŕšenia porovnateľnej operácie umiestnenia akcií na trhu. Komisia preto môže dospieť k záveru, že dohodnutá transakcia medzi Cyprus Airways a Cisco je v súlade s trhovými podmienkami používanými na tento druh operácií a neustanovuje zľavu na cenu zaplatenú bankami za akcie, ktoré budú ponúknuté na upísanie. V dôsledku toho poplatok zaplatený banke nebude mať taký účinok, ktorý by jej umožnil zúčastniť sa na operácii za výhodnejších podmienok ako štát, alebo iní akcionári.
- (96) Po tretie, v súvislosti s požiadavkou štátu a banky, aby sa druhá strana zúčastnila na zvýšení kapitálu, Komisia by chcela zdôrazniť, že požiadavka jednej aj druhej strany, aby sa druhá strana zúčastnila na tejto činnosti, je nevyhnutným rozhodujúcim prvkom na zaručenie úspešnosti zvýšenia kapitálu.
- (97) Komisia zohľadňuje záväzok cyperských orgánov predložiť Komisii definitívne zmluvy dohodnuté s bankou, ktoré obsahujú tieto formálne a nepodmienené záväzky upísania okamžite po ich uzatvorení a pred upísaním nového zvýšenia kapitálu zo strany štátnych orgánov. Druhý záväzok cyperských orgánov spočíva v povinnosti predložiť po vykonaní operácie hlásenie o úrovni skutočného upísania uvedeného zvýšenia kapitálu. V tejto súvislosti Komisia považuje za samozrejmosť, že nemôžu existovať žiadne paralelné alebo implicitné zmluvy, v zmysle ktorých by štát mohol zbaviť banku jej povinnosti v prípade, že ponuka na rekapitalizáciu nebude na trhu upísaná v dostatočnej miere. Komisia bude venovať maximálnu

<sup>(7)</sup> Rozsudok SPS z 12. decembra 2000 vo veci T-296/97, *Alitalia/Komisia*, 2000, Zb. s. II-3871, bod 81.

pozornosť prísne dodržiavaniu týchto záväzkov, ktoré jej musia umožniť preskúmať, že podmienky tohto rozhodnutia sa náležite dodržiavajú.

- (98) Táto operácia umožňuje súkromnému trhu upísať vo významnej miere (30 %) akcií novej emisie za rovnakých podmienok ako štátny akcionár, za predpokladu, že cena akcií bude rovnaká a práva spojné s každou akciou sú rovnaké pre všetkých akcionárov.
- (99) Na záver, so zreteľom na túto analýzu, stálu prax Komisie a na judikatúru Súdneho dvora, pokiaľ ide o oprávnenosť účasti štátu na zvýšení kapitálu spoločne so súkromnými investormi, so zreteľom na jeho vlastné výhody a nezávisle od iných reštrukturalizačných opatrení, zvýšenie kapitálu naplánované na polovicu roku 2007 znamená súčasnú účasť verejných a súkromných akcionárov, a preto by účasť štátu nepredstavovala štátnu pomoc, ak sa dodržia uvedené podmienky v súvislosti so skutočnosťou, že zvýšenie kapitálu upíše komerčná investičná banka spôsobom, ktorý zabezpečí účinnú koexistenciu verejných a súkromných upisovateľov a v súvislosti s podielom verejného a súkromného vlastníctva.
- (100) Napriek tomu Komisia berie do úvahy, že súdna teória európskych súdov naznačuje, že „*holá skutočnosť, že verejný podnik už vložil kapitál do dcérskej spoločnosti, čo sa klasifikuje ako pomoc, automaticky neznamená, že ďalší vklad kapitálu sa nemôže klasifikovať ako investícia, ktorá spĺňa test súkromného investora v trhovom hospodárstve.... Napriek tomu súd zastáva názor, že v prípade ako je tento, ktorý sa týka troch kapitálových vkladov, ktoré vložil ten istý investor v priebehu dvojročného obdobia, pričom prvé dva neprinesli žiadny zisk, musí Komisia stanoviť, či by sa tretí vklad nemohol logicky oddeliť od prvých dvoch a klasifikovať, na účely testu súkromného investora, ako nezávislá investícia.*

*Súd pri takom rozhodovaní považuje za závažné tieto dôvody: chronológiu príslušných kapitálových vkladov, ich účel a situáciu dcérskej spoločnosti v čase, keď sa prijímalo každé z rozhodnutí o vklade<sup>(8)</sup>.*

- (101) V tomto prípade Komisia prihliada na to, že zatiaľ čo štát a súkromní akcionári budú upisovať zvýšenie kapitálu za rovnakú cenu a všetky nové akcie budú mať rovnaké práva, skutočnosť je, že štát zároveň koná ako ručiteľ významnej pôžičky určenej príjemcovi a že toto ďaleko presahuje moment zvýšenia kapitálu, a kupuje dcérsku spoločnosť spoločnosti, ktorá sa má reštrukturalizovať. Keďže však nie je potrebné presne posúdiť, či vzhľadom na kumuláciu zvýšenia kapitálu prostredníctvom týchto dvoch opatrení skutočne dochádza k účasti štátu a účasti súkromných akcionárov na zvýšení kapitálu v každom prípade na základe podobných podmienok, Komisia berie do úvahy,

ako vyplýva z tejto analýzy, že aj keby sa účasť štátu na zvýšení kapitálu mala považovať za štátnu pomoc, táto pomoc by sa posudzovala ako zlučiteľná so spoločným trhom.

### Právny základ hodnotenia

- (102) Komisia, ktorá dospela k záveru, že dlhodobá pôžička 55 miliónov CYP garantovaná štátom na financovanie časti reštrukturalizácie Cyprus Airways predstavuje štátnu pomoc a že účasť štátu na zvýšení kapitálu by mohla predstavovať prvky štátnej pomoci, musí preskúmať jej zlučiteľnosť so spoločným trhom.
- (103) Preto je potrebné preskúmať zlučiteľnosť pomoci v súvislosti s článkami 87 ods. 2 a 3 Zmluvy o ES, ktorá stanovila výnimky zo všeobecného pravidla nezlučiteľnosti uvedeného v článku 87 ods. 1.
- (104) Výnimky v článku 87 ods. 2 sa v tomto prípade neuplatňujú, pretože pomoc nemá sociálny charakter, keďže sa neposkytuje jednotlivým spotrebiteľom ani nie je určená na náhradu škody spôsobenej prírodnými katastrofami alebo výnimočnými okolnosťami a neposkytuje sa ani hospodárstvu určitých oblastí Nemeckej spolkovej republiky ovplyvnených jej rozdelením.
- (105) Výnimky v článkoch 87 ods. 3 písm. a), 87 ods. 3 písm. b) a 87 ods. 3 písm. d) sa v tomto prípade neuplatňujú, pretože pomoc nepodporuje ekonomický rozvoj oblastí, v ktorých je mimoriadne nízka životná úroveň alebo tam, kde je závažná nezamestnanosť, nepodporuje realizáciu dôležitého projektu spoločného európskeho významu alebo nápravu vážneho narušenia hospodárstva členského štátu, ani nepodporuje zachovanie kultúry a pamiatok.
- (106) Z toho dôvodu sa môže uplatniť len výnimka stanovená v článku 87 ods. 3 písm. c). V článku 87 ods. 3 písm. c) sa stanovuje, že štátnu pomoc možno schváliť, ak sa pridružuje na podporu rozvoja určitých odvetví hospodárstva a ak táto pomoc nepriaznivo neovplyvní obchodné podmienky do takej miery že je to v rozpore so spoločným záujmom.

- (107) V tejto súvislosti sú uplatniteľným rámcom pre rozhodovanie o zlučiteľnosti usmernenia z roku 2004, ako aj predtým uvedené usmernenia z roku 1994.

### Zlučiteľnosť plánovaných opatrení so spoločným trhom

- (108) Komisia musí preto posúdiť, či plán reštrukturalizácie spĺňa ustanovenia uplatniteľných usmernení. Ich základnou zásadou je (bod 31 usmernení) „*umožniť poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu len za okolností, za ktorých možno*

<sup>(8)</sup> Vec T11/95 BP Chemicals Ltd/Komisia [1998] Zb. s. II-3235 odseky 170 a 171.

preukázať, že nie je v rozpore so záujmom Spoločenstva. Bude to možné len vtedy, ak sa splnia prísne kritériá a ak je isté, že akékoľvek deformácie hospodárskej súťaže budú kompenzované výhodami plynúcimi z prežitia firmy ... a že v zásade sú zavedené primerané kompenzačné opatrenia v prospech konkurentov.“

- (109) V usmerneniach sa okrem toho stanovuje niekoľko podmienok, na základe ktorých je možné poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu.

#### Oprávnenosť firmy

- (110) Komisia musí najprv stanoviť, či je spoločnosť Cyprus Airways oprávnená na reštrukturalizáciu v súlade s podmienkami usmernení. V bode 9 usmernení sa uvádza, že Spoločenstvo nemá definíciu pre firmu v ťažkostiach a dodáva sa, že „Komisia považuje určitú firmu za firmu v ťažkostiach, keď táto nie je schopná, či už prostredníctvom svojich vlastných zdrojov, alebo pomocou finančných prostriedkov, ktoré je schopná získať od svojich vlastníkov/akcionárov alebo veriteľov, zamedziť stratám, ktoré by ju bez vonkajšej intervencie verejných orgánov takmer s určitou odsúdenosťou vylúčenie z obchodnej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte“.

- (111) V usmerneniach (bod 10) sa potom objasňuje, že „firma sa v zásade a bez ohľadu na jej veľkosť považuje za firmu v ťažkostiach na účely týchto usmernení za týchto okolností (a) v prípade spoločnosti s ručením obmedzeným, v ktorej v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov zmizla viac ako polovica jej registrovaného kapitálu a kde došlo k strate viac ako jednej štvrtiny tohto kapitálu“.

- (112) V bode 11 sa tiež uvádza, že „Aj keď sa nevyskytuje žiadna z okolností uvedených v bode 10, firma sa môže stále považovať za firmu v ťažkostiach predovšetkým v prípadoch, keď sa prejavuje obvyklými príznakmi firmy v ťažkostiach, ako sú rastúce straty, klesajúci obrat, rastúce skladové zásoby, nadmerná kapacita, pokles peňažného toku, rastúce dlhy, stúpajúce úrokové poplatky a klesajúca alebo nulová čistá hodnota aktív“.

- (113) Pri začatí konania Komisia vzala na vedomie, že Cyprus Airways je spoločnosť s ručením obmedzeným, ktorá už stratila významnú časť svojho základného kapitálu. Spoločnosť Cyprus Airways mala k 31. decembru 2003 základný kapitál vo výške 55,5 milióna CYP (95 miliónov EUR), ale k 31. decembru 2004 stratila 26,2 milióna CYP (44,8 milióna EUR), čo je takmer 50 % jej akciového kapitálu za predchádzajúcich 12 mesiacov.

- (114) Komisia vzala na vedomie, že straty skupiny (spôsobené hlavne Cyprus Airways) sa zvýšili z 20,9 milióna CYP v roku 2003 na 39,4 milióna CYP do konca roku 2004. Vlastné imanie akciovej spoločnosti Cyprus Airways preto kleslo z 55,6 milióna CYP (95 miliónov EUR) v roku 2003 na 14,4 milióna CYP (25 miliónov EUR) v roku 2004. Preto je vysoko nepravdepodobné, že spoločnosť by

vzhľadom na svoju neblahú finančnú situáciu bola schopná zabezpečiť akýkoľvek zdroj komerčných finančných prostriedkov.

- (115) Vo svojom rozhodnutí o „Cyprus Airways (pomoc na záchranu)“ z 3. mája 2005 preto Komisia dospela k záveru, že Cyprus Airways je oprávnená a skutočne spoločnosťou v ťažkostiach v zmysle usmernení. K tomuto záveru tiež dospela Komisia pri začatí konania. Spoločnosť Cyprus Airways je preto oprávnená na reštrukturalizáciu v súlade s podmienkami usmernení.

#### Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

- (116) Druhá podmienka, ktorá sa má splniť (ako je stanovené v bode 35 usmernení), je že „reštrukturalizačný plán, ktorého trvanie musí byť čo najkratšie, musí obnoviť dlhodobú životaschopnosť firmy v primeranom časovom meradle a na základe reálnych predpokladov, pokiaľ ide o budúce prevádzkové podmienky“.

- (117) V tých istých usmerneniach (bod 37) sa ďalej stanovuje, že „Plán musí zabezpečiť obrat, ktorý umožní spoločnosti po ukončení jej reštrukturalizácie, aby pokryla všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostatočujúca na to, aby umožnila reštrukturalizovanej firme súťažiť na trhu na základe vlastných zásluh“.

- (118) Dosať spoločnosť pri reštrukturalizácii znížila svoje náklady o 19,5 milióna CYP a uvoľnila viac zamestnancov, ako sa predpokladalo v reštrukturalizačnom pláne. V pláne sa počítalo so znížením o 385 zamestnancov (z 1800) a možnosť opustiť spoločnosť nakoniec využilo 414 osôb. Toto významné zníženie výdavkovej základne spolu s dohodnutými zníženiami miezd pre zostávajúcich pracovníkov, ako aj zvýšenie produktivity a pracovné postupy umožnia najväčšie úspory a mali by spoločnosti poskytnúť potrebnú pružnosť a prispôsobivosť na ceste k dosiahnutiu jej cieľov.

- (119) Komisia berie do úvahy, že spoločnosť Cyprus Airways by bola schopná úspešne zaviesť svoju reštrukturalizáciu v predpísanej lehote. Skutočne, i keď od poskytnutia pomoci na záchranu uplynulo len 18 mesiacov (máj 2005), výsledky spoločnosti sú už o niečo lepšie, ako sa očakávalo. Pokiaľ ide o ďalšie zlepšenie, mala by sa venovať pozornosť názorom zamestnancov na to, ako riadiť potrebnú reštrukturalizáciu. V prípadoch tohto typu je riadenie reštrukturalizácie veľmi dôležité a doručené pripomienky tretej strany svedčia o tom, že to môže platiť najmä v takomto prípade.

- (120) V súvislosti s dlhodobou pôžičkou 55 miliónov CYP (96 miliónov EUR) čiastočne garantovanou štátom, cyperské orgány preukázali, že táto suma sa použije (spolu s výnosom z predaja za predaj spoločnosti Eurocypria) na splatenie pomoci na záchranu určenej na reštrukturalizáciu

leteckej spoločnosti v nastávajúcich rokoch. Zvýšenie kapitálu o 14 miliónov CYP plánované na polovicu roku 2007 sa použije na zníženie zostávajúcej sumy pôžičky. Plán reštrukturalizácie je úzko spojený s plánom na zníženie nákladov, aby sa príjmy zvýšili na maximum. Postupom času sa plánuje zvýšiť príjem spoločnosti a týmto spôsobom z príjmu splatiť zostávajúcu výšku pôžičky banke.

(121) Komisia tiež musí vyhodnotiť, či sú predpoklady, na ktorých bola založená reštrukturalizácia, za daných okolností primerané a či predpovede a prognózy zodpovedajú tomu, čo sa vyžaduje v usmerneniach. V usmerneniach (bod 35) sa stanovuje, že „Plán sa musí predložiť Komisii so všetkými závažnými podrobnosťami a musí hlavne obsahovať prieskum trhu. Zlepšenie životaschopnosti firmy sa musí odvodzovať predovšetkým od vnútorných opatrení, ktoré sú obsiahnuté v pláne na reštrukturalizáciu; môže byť založené na externých faktoroch, ako napr. kolísanie cien a dopytu, na ktoré nemá firma žiadny veľký vplyv, len ak sú vyvolané trhové predpoklady všeobecne uznané.“

(122) V tejto súvislosti možno overiť, že táto časť plánu na reštrukturalizáciu sa vyvíja podľa predpovedí. V tomto prípade sa Komisia so zreteľom na frekvenciu dopravy a vývoj trhu odvoláva na dve nezávislé štúdie vypracované vo vzťahu k oceneniu spoločnosti Eurocypria, keďže štúdie sa týkajú vývoja cyperského trhu leteckej dopravy.

(123) Podľa plánu reštrukturalizácie sa predpokladá, že letecká doprava na Cypre sa v období 2005 – 2010 bude v priemere zvyšovať o 3,5 % ročne, zatiaľ čo podľa odhadov pre Cyprus Airways bude letecká doprava v období 2005 – 2010 rásť v priemere o 2,4 % za rok. V správe, ktorú vypracovala PwC, sa uvádza, že za obdobie 2006 – 2008 bude celkový rast leteckej dopravy na Cypre podľa predpovede IATA (Medzinárodné združenie leteckej dopravy) na úrovni 4,3 %, to znamená, že predpoklady zohľadnené v pláne boli primerané. Z toho dôvodu sa prognózy reštrukturalizačného plánu v súvislosti s výsledkami Cyprus Airways javia ako hodnoverné, so zreteľom na ďalšiu racionalizáciu spoločnosti.

(124) Komisia berie v súvislosti s uvedenými faktormi do úvahy, že spoločnosť Cyprus Airways bude schopná obnoviť svoju finančnú životaschopnosť v primeranom čase, ako sa predpokladá v jej podnikateľskom pláne.

#### Kompenzačné opatrenia

#### Cyprus Airways

(125) V usmerneniach sa tiež stanovuje (bod 38 usmernení), že „s cieľom zabezpečiť, aby sa čo najviac zmiernili negatívne účinky na obchodné podmienky a tak pozitívne účinky prevažovali nad nepriaznivými, musia sa prijať kompenzačné opatrenia. V opačnom prípade sa bude pomoc považovať za pomoc v rozpore so spoločným záujmom, a teda za nezlučiteľnú so spoločným trhom.“

(126) Ďalej sa stanovuje (bod 39), že „tieto opatrenia môžu zahŕňať rozdelenie aktív, zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu a zníženie vstupných prekážok na dotknutých trhoch. Pri posudzovaní toho, či sú kompenzačné opatrenia vhodné, bude Komisia prihliadať na štruktúru trhu a podmienky hospodárskej súťaže s cieľom zabezpečiť, aby každé také opatrenie nevedlo k zhoršeniu štruktúry trhu“...

(127) Z toho dôvodu musí Komisia reštrukturalizáciu preskúmať a stanoviť, či boli v súvislosti so spoločnosťou Cyprus Airways a skupinou Cyprus Airways prijaté dostatočné opatrenia, aby sa deformačný účinok pomoci znížil na minimum.

(128) Na konci roku 2004 iniciovala spoločnosť takzvaný „akčný plán“ a začala tým, že zredukovala svoj lietadlový park o dve lietadlá, z ktorých jedno následne prenajala vo forme operatívneho leasingu spoločnosti Eurocypria a vzdala sa niekoľkých liniek, na ktorých predtým lietala, konkrétne to boli Varšava, Budapešť a Kolombo.

(129) V tomto rámci bol počet lietadiel leteckej spoločnosti na konci roku 2004 znížený o jedno lietadlo; v čase implementácie reštrukturalizačného plánu spoločnosť Cyprus Airways prevádzkovala 10 lietadiel (2 A319, 6 A320-200 a 2 A330-200) a ďalšie lietadlo A320-200 prenajímala formou operatívneho leasingu spoločnosti Eurocypria, táto dohoda o operatívnom leasingu bola ukončená koncom letnej sezóny roku 2006. Okrem toho, Komisia berie do úvahy, že perspektívy rastu leteckej dopravy sa priemerne pohybujú v rozmedzí 3,5 až 4,3 % ročne za obdobie 2005 – 2010, zatiaľ čo plány Cyprus Airways predpokladajú rast 2,4 % za rok, čo bude mať za následok pokles podielu na trhu z 26,6 % na najviac 23,2 % za dané obdobie. Komisia môže uznať, že každé ďalšie obmedzenie veľkosti lietadlového parku alebo trhového podielu by ohrozilo možnosti leteckej spoločnosti na zotavenie bez poskytnutia akýchkoľvek významných trhových príležitostí pre konkurentov.

(130) Na začiatku konania Komisia osobitne vyzvala zainteresované tretie strany, aby v tejto súvislosti predložili pripomienky; k tejto otázke neboli doručené žiadne pripomienky.

(131) Okrem toho, Komisia zdôrazňuje, že v usmerneniach (bod 55) sa stanovuje, že keďže „ekonomická a sociálna súdržnosť je prioritným cieľom Spoločenstva...Komisia musí pri posudzovaní pomoci na reštrukturalizáciu v dotovaných oblastiach brať do úvahy potreby regionálneho rozvoja“. Ďalej sa stanovuje (bod 56), že „v dotovaných oblastiach ... môžu byť však podmienky na schvaľovanie pomoci menej prísne, pokiaľ ide o uplatňovanie kompenzačných opatrení a veľkosť príjemcovho príspevku.“

(132) V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v období medzi 1. májom 2004 a 31. decembrom 2006 <sup>(9)</sup> bol celý Cyprus oprávnený na základe výnimky článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES. V období 2007 – 2013 by sa oprávnenými príjemcami regionálnej investičnej pomoci

<sup>(9)</sup> Štátna pomoc CY 14/2003 – Cyprus – Mapa regionálnej pomoci 2004 – 2006. (K(2004) 1757/1 z 28.4.2004).

podľa výnimky článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES mali stať dva regióny, ktoré spolu zahŕňajú 50 % cyperského obyvateľstva, pričom intenzita pomoci by bola na úrovni 15 %. Okrem toho, Cyprus vykazuje niekoľko územných a z toho dôvodu trvalých charakteristík, ktoré ovplyvňujú jeho sociálno-ekonomický rozvoj. Južná, okrajová poloha Cypru má za následok priame problémy v súvislosti s dostupnosťou zostávajúceho územia Európskej únie a v dôsledku toho je krajina vo veľkej miere závislá od leteckej a námornej dopravy, ale najmä od leteckej dopravy. Je to dôležité, pretože v prípade Cypru je letecká doprava jediným životaschopným prostriedkom dopravy obchodných cestujúcich. Štatistiky Eurostatu, v ktorých sa vypočítava takzvaná „vzdušná závislosť“ ekonomiky, dokazujú, že Cyprus je členským štátom, ktorý najviac závisí od leteckej dopravy <sup>(10)</sup>.

#### Záver

(133) V tejto súvislosti a so zreteľom na osobitosti trhu leteckej dopravy na Cypre a na základe toho, že spoločnosť Cyprus Airways už znížila počet svojich lietadiel a že bývalá dcérska spoločnosť Eurocypria bude teraz pôsobiť ako právne a finančne nezávislý podnik, ktorý nie je vo vlastníctve a pod kontrolou Cyprus Airways, môže Komisia dospieť k záveru, že cyperské orgány navrhli dostatočné kompenzačné opatrenia na riešenie deformácií trhu, ktoré vyvolá reštrukturalizácia.

#### Pomoc sa musí obmedziť na minimum

(134) V usmerneniach (bod 43) sa stanovuje, že „rozsah a intenzita pomoci sa musí obmedziť na striktné minimum nevyhnutných nákladov na reštrukturalizáciu, aby sa mohla reštrukturalizácia uskutočniť vzhľadom na existujúce finančné zdroje firmy, jej akcionárov alebo obchodnú skupinu, do ktorej patrí. Takéto posúdenie bude zohľadňovať akúkoľvek vopred poskytnutú pomoc na záchranu.“ Komisia považuje túto podmienku za splnenú.

(135) Skutočne, na jednej strane, ako už bolo uvedené, náklady na reštrukturalizáciu dosahujú 71,1 milióna CYP. Na druhej strane, prijmy použité na financovanie tejto reštrukturalizácie zahŕňajú pôžičku 55 miliónov CYP (čiastočne garantovanú štátom), výnosy z predaja spoločnosti Eurocypria vo výške 13,425 milióna CYP, plus približne 8,5 milióna CYP z iných zdrojov, pochádzajúcich najmä z rozdelenia rôznych aktív. Výnosy z plánovaného zvýšenia kapitálu by sa nemali pripočítavať k týmto opatreniam, pretože sa v plnom rozsahu použijú na úhradu časti pôžičky vo výške 55 miliónov CYP, a preto nezvýšia celkovú výšku zdrojov využitých na reštrukturalizáciu, ale len nahradia ich rovnocennú časť. Zdroje preto celkovo dosahujú sumu približne 76,9 milióna CYP. Komisia považuje túto sumu za prijateľnú a dospela k záveru, že nejde o prebytok trvalých zdrojov v porovnaní so zodpovedajúcimi nákladmi, pretože hlavná časť zdrojov na reštrukturalizáciu pozostáva z pôžičky, ktorú

spoločnosť bude musieť uhradiť z vlastných výsledkov a preto nepredstavuje trvalé finančné prostriedky, vzhľadom na to, že spoločnosť sa bude musieť vyrovnáť s konečnými nákladmi na reštrukturalizáciu.

(136) Okrem toho, Komisia berie do úvahy, že záväzok cyperských orgánov znížiť časť pôžičky v sume 55 miliónov CYP, ktorá bude krytá zárukou vlády, predstavuje ďalšie obmedzenie prvku štátnej pomoci v porovnaní s tým, čo sa pôvodne predpokladalo.

#### Výška vlastného príspevku

(137) V súvislosti s výškou vlastného príspevku sa v usmerneniach (bod 43) stanovuje, že „Od príjemcov pomoci sa očakáva, že na plán na reštrukturalizáciu prispievajú značnou sumou z vlastných finančných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú pre prežitie firmy podstatné, alebo z externého financovania v rámci trhových podmienok. Takýto príspevok je znakom toho, že trh veria v uskutočniteľnosť návratu životaschopnosti. Taký príspevok musí byť reálny, to znamená skutočný, s vylúčením všetkých budúcich očakávaných ziskov ako sú toky hotovosti a musí byť čo najvyšší.“ V usmerneniach sa potom uvádza, aká výška vlastného príspevku by sa bežne považovala za primeranú; pre spoločnosť veľkosti Cyprus Airways by tento podiel predstavoval 50 %.

(138) Komisia stanovila, že náklady na reštrukturalizáciu budú približne 71,1 milióna CYP.

(139) Sumy, ktoré by sa mali považovať za vlastný príspevok, budú pozostávať z: najmenej 4,2 milióna CYP, ktoré zodpovedajú podielu na zvýšení kapitálu v sume 14 miliónov CYP, ktorý upíšu súkromní investori; najmenej 10 miliónov CYP z komerčnej pôžičky vo výške 55 miliónov CYP, ktorú si letecká spoločnosť požičia na trhoch bez záruky alebo iného zásahu štátu; a tiež 8,5 milióna CYP (ako sa uvádza v odseku 53) výnosov z predaja rôznych aktív.

(140) Cyperské orgány tiež tvrdia, že výnosy z predaja spoločnosti Eurocypria by sa takisto mali považovať za vlastný vklad. Prax Komisie v tejto súvislosti je taká <sup>(11)</sup>, že ak sa taký predaj uskutoční za skutočnú hodnotu aktív (nezávisle od charakteru kupujúceho), nepredstavuje štátnu pomoc podniku, ktorý predáva aktíva. Výnosy z predaja týchto aktív sa potom môžu použiť na financovanie reštrukturalizácie a mali by sa považovať za vlastný vklad. Znamená to, že výnosy z predaja spoločnosti Eurocypria vo výške 13,425 milióna CYP sa tiež musia považovať za vlastný vklad. Tento záver v danom prípade okrem toho podporuje aj záväzok cyperských orgánov a podmienka, ktorú uložila Komisia, že spoločnosť Eurocypria bude v skutočnosti vedená ako subjekt oddelený od spoločnosti Cyprus Airways a bude jej reálne konkurovať.

<sup>(11)</sup> Rozhodnutie (2005/406/ES) Komisie z 15. októbra 2003 týkajúce sa spoločnosti RTP – (Ú. v. EÚ L 142, 6.6.2005 s. 1) a rozhodnutie (2005/418/ES) Komisie zo 7. júla 2004 týkajúce sa spoločnosti Alstom – (Ú. v. EÚ L 150, 10.6.2005 s. 24) (najmä body 125 a 215).

<sup>(10)</sup> Cyprus má podiel cestujúcich prepravených leteckou dopravou na jedného obyvateľa 8,50, na porovnanie podiel EÚ 25 je 1,30.

(141) Výsledkom je celkový vlastný vklad v sume najmenej 36,2 milióna CYP. Predstavuje to 51 % nákladov na reštrukturalizáciu. Komisia môže preto vyvodiť záver, že požiadavka prispieť dostatočnou sumou na náklady na reštrukturalizáciu bola v tomto prípade splnená.

(142) Komisia ďalej zdôrazňuje, že náklady na reštrukturalizáciu sú v prevažnej miere kryté pôžičkou v sume 55 miliónov CYP, ktorú, dokonca aj keď je čiastočne garantovaná štátom, bude musieť spoločnosť uhradiť z vlastných výsledkov a nie zo štátnej dotácie 55 miliónov CYP<sup>(12)</sup>. Úsilie, ktoré bude musieť spoločnosť vyvinúť, aby postupom času pokryla náklady na vlastnú reštrukturalizáciu, má rovnaký účinok, ako financovanie reštrukturalizácie z vlastných zdrojov, jediný rozdiel spočíva v tom, že toto úsilie sa vďaka komerčnej pôžičke garantovanej štátom rozloží na niekoľko rokov.

Vzhľadom na uvedené dôvody Komisia

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

#### Článok 1

Pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú Cyprus poskytol spoločnosti Cyprus Airways Public Ltd., sa považuje za zlučiteľnú so spoločným trhom v súlade s článkom 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES, za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v článkoch 2 až 5.

#### Článok 2

Cyprus predloží Komisii správu o postupe plánu na reštrukturalizáciu a o jeho riadení do 31. decembra 2007.

#### Článok 3

1. Cyprus zabezpečí, aby sa spoločnosti Cyprus Airways Public Ltd. a Eurocypria prevádzkovali a aby boli naďalej prevádzkované ako spoločnosti, ktoré si v plnej miere konkurujú. Spoločnosti Cyprus Airways Public Ltd. a Eurocypria budú podnikat' ako samostatné právnické osoby. Spoločnosť Cyprus Airways Public Ltd. ani spoločnosť Eurocypria nesmie nadobudnúť akcie v druhej spoločnosti a medzi obidvomi spoločnosťami sa neuskutoční žiadna rovnocenná kapitálová operácia, ako je napríklad zlúčenie. Všetky obchody medzi spoločnosťami Cyprus Airways Public Ltd. a Eurocypria sa budú uskutočňovať samostatne a nezávisle.

2. Odsek 1 sa uplatňuje, až kým:

a) sa neskončí záruka na pôžičku, ktorú Cyprus poskytol spoločnosti Cyprus Airways Public Ltd.; alebo

b) Cyprus už nebude mať priamu alebo nepriamu majoritnú účasť a/alebo kontrolu nad kapitálom oboch spoločností.

#### Článok 4

Cyprus zabezpečí, aby sa pri zvýšení kapitálu vo výške 14 miliónov CYP (24,3 milióna EUR), ktoré sa plánuje v polovici roku 2004, dodržiavali tieto podmienky:

- zvýšenie kapitálu sa uskutoční len po tom, ako stanovená upisujúca komerčná banka podpíše formálny záväzok a bez výhrady zaručenia úspešného zavŕšenia operácie, s výnimkou prípadov vyššej moci, vojnových udalostí a terorizmu a podobne;
- štát môže upísať zvýšenie kapitálu najviac do výšky 70 %;
- štát upíše nové akcie vydané na základe rovnakých práv a rovnakých podmienkach a za rovnakú cenu ako súkromní investori, bez toho, aby bol dotknutý harmonogram navrhnutý bankou na úspešné zavŕšenie upisovania;
- operácia nebude zaťažaná paralelnými alebo implicitnými dohodami, na základe ktorých by štát mohol zbaviť banku svojej povinnosti, ak by nebola ponuka rekapitalizácie upísaná na trhu v dostatočnej miere alebo mohol poskytnúť banke akúkoľvek špecifickú zľavu na cenu emisie.

#### Článok 5

Cyprus poskytne Komisii všetky správy a dokumenty, ktoré sa týkajú účasti štátu a banky a účasti súkromných akcionárov Cyprus Airways Public Ltd. a najmä konečné zmluvy s bankou a správy obsahujúce odôvodnenie poplatkov a konečnú cenu akcií v súvislosti so zvýšením kapitálu.

#### Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Cyperskej republike.

V Bruseli 7. marca 2007

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda Komisie

<sup>(12)</sup> V tejto súvislosti pozri rozhodnutie (2005/346/ES) zo 14. júla 2004 týkajúce sa spoločnosti MobilCom – (Ú. v. EÚ L 116, 4.5.2005) (najmä bod 173).