

## ODLOČBA KOMISIJE

z dne 7. marca 2007

## Državna pomoč C 10/06 (prej N555/05) – Letalska družba Cyprus Airways Public Ltd Načrt za prestrukturiranje

(notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 300)

(Besedilo v grškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/137/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

postopek iz člena 88(2) Pogodbe. Postopek je bil evidentiran pod oznako C 10/2004.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedeno(-imi) določbo(-ami) <sup>(1)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

## I. POSTOPEK

- (1) Komisija je 3. maja 2005 odločila, da odobri pomoč za reševanje (N69/2005) letalski družbi Cyprus Airways Public Ltd (Odločba 2005/1322).
- (2) V dopisu brez datuma, ki ga je Komisija evidentirala 9. novembra 2005 (DG TREN A/28405), so ciprski organi v skladu s členom 88(3) Pogodbe ES in obveznostmi iz navedene priglašene pomoči za reševanje obvestili Komisijo o načrtu za prestrukturiranje letalske družbe Cyprus Airways Public Ltd. Generalni sekretariat Komisije je 14. novembra 2005 evidentiral uradno obvestilo pod oznako SG(05)A10041 in primeru se je dodelila številka N 555/2005.
- (3) Komisija je 18. novembra 2005 (D(05)125084) prosila ciprske organe za dodatna pojasnila. Ciprski organi so Komisiji odgovorili z dopisom z dne 23. januarja 2006, ki ga je Komisija evidentirala 24. januarja 2006 (sklicna številka DG TREN A/11819). V Bruslju so se 14. decembra 2005 sestali predstavniki Komisije in Republike Ciper. Naslednje srečanje na visoki ravni, na katerem so razpravljali o napredku glede tega primera, je potekalo 30. januarja 2006 v Bruslju.
- (4) Z odločbo z dne 22. marca 2006, ki je bila uradno sporočena ciprskim organom z dopisom z dne 23. marca 2006 (SG-Grefe (2006) D/201246), je Komisija sprožila

- (5) Odločba Komisije, da sproži uradni postopek preiskave, je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* <sup>(2)</sup>. Komisija je povabila zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o tej zadevi. Ciper je pripombe poslal Komisiji v dopisu z dne 20. aprila 2006.
- (6) V časovnem okviru, ki je bil objavljen ob začetku postopka, je Komisija prejela eno pripombo zainteresiranih strani. Pripomba je bila posredovana ciprskim organom (D(2006) 213376), da bi predložili svoje ugotovitve, Komisija pa je ugotovitve Cibra prejela 28. julija 2006 (in jih evidentirala 1. avgusta 2006 pod sklicno številko A/28810). Komisija je od ciprskih organov prejela dodatna pojasnila prek telefaksa 19. decembra 2006 (evidentirana 31. decembra 2006 pod sklicno številko A/40766). Nadaljnja pojasnila in pripombe je prejela prek telefaksa 28. februarja 2007.

## II. DEJSTVA

- (7) Letalska družba Cyprus Airways Public Ltd. je bila ustanovljena leta 1947 kot javno podjetje, njene glavne dejavnosti pa so zračni prevoz potnikov in tovora ter druge storitve, povezane z letalskim prevozom. Glavni delničar družbe je ciprska vlada (69,62 %), ostale delnice pa so porazdeljene med 4 200 majhnih zasebnih vlagateljev.
- (8) Letalska družba Cyprus Airways Public Ltd. (v nadaljevanju „družba Cyprus Airways“) je del skupine Cyprus Airways (v nadaljevanju „skupina“).
- (9) Družba Cyprus Airways zdaj zagotavlja redne lete po Evropi in bližnjem vzhodu ter upravlja floto 11 letal; dve letali A319, ki sta bili dobavljeni leta 2002 in sta v lasti družbe Cyprus Airways, sedem letal A320-200, ki so bila dobavljena med majem 1989 in marcem 1993 ter so v lasti družbe Cyprus Airways, pred tem je eno od teh letal skupaj s posadko zakupila družba Eurocypria, in dve letali A330-200, ki sta bili dobavljeni leta 2002 in 2003 (v zakupu).

<sup>(1)</sup> UL C 113, 13.5.2006, str. 2.<sup>(2)</sup> Prim. opomba 1.

- (10) Ob uradnem obvestilu o načrtu za prestrukturiranje so bile družbe, ki so bile v stoddostni lasti letalske družbe Cyprus Airways Public Ltd in del skupine, še:

#### Eurocypria Airlines

- (11) Ta družba (v nadaljevanju „Eurocypria“) opravlja čarterske lete z več kot petdesetih evropskih letališč, njeno floto sestavlja pet letal, štiri od teh so zakupljena letala Boeing 737-800, pridobljena med februarjem in aprilom 2003, s 189 potniškimi sedeži, peto letalo pa je A320, ki ga je družba skupaj s posadko zakupila od družbe Cyprus Airways.

#### Hellas Jet SA

- (12) Družba Hellas Jet SA (v nadaljevanju „HellasJet“) je bila ustanovljena v Atenah 1. julija 2002, lete pa je začela opravljati 24. junija 2004. Hellas Jet je bila zasnovana kot nova evropska letalska družba s sedežem v Atenah. V zakupu je imela tri letala Airbus A320 z bazo na atenskem mednarodnem letališču. Vendar družba ni izpolnjevala obveznosti iz poslovnega načrta, zato so bili redni leti maja 2005 ukinjeni. Skupina je zaradi te družbe z junijem 2005 utrpela finančno škodo v skupni višini 29,5 milijona CYP (51,4 milijona EUR).

#### Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) To je hčerinska družba (v nadaljevanju „Zenon“), ki zagotavlja storitve ciprskim potovalnim agencijam. Zenon zlasti zagotavlja in posreduje elektronske informacije, ki potovalnim agencijam omogočajo rezervacijo in izdajo letalskih vozovnic, rezervacijo hotelov in najem avtomobilov.

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

- (14) Ta družba je začela delovati leta 1996, ko je prevzela upravljanje brezcarinskih trgovin na letališčih Larnaca in Paphos. Ob predložitvi načrta za prestrukturiranje je bilo načrtovano, da bo novi letališki koncesionar prevzel brezcarinske trgovine na letališčih Larnaca in Paphos, tako da ne bodo več del skupine. To se je zgodilo junija 2006.

### III. ZAČETEK POSTOPKA

- (15) Odločitev Komisije, da sproži postopek iz člena 88(2), je temeljila na številnih vprašanjih, na katere je naletela pri pregledu načrta za prestrukturiranje. Komisija je izrazila dvom glede tega, da je načrt v skladu z veljavnim zakonodajnim okvirom Skupnosti, tj. s smernicami Skupnosti o državni pomoči za reševanje in

prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 2004<sup>(3)</sup> (v nadaljevanju „smernice za reševanje in prestrukturiranje“).

*Dolgoročno posojilo 55 milijonov CYP (96 milijonov EUR) in ukrepi za zniževanje stroškov*

- (16) Jedro načrta za prestrukturiranje je posojilo pod komercialnimi pogoji in z jamstvom ciprske vlade za deset let, ki se bo najprej uporabilo za vračilo kratkoročnega posojila 30 milijonov CYP (51 milijonov EUR), najetega v maju 2005 po odobritvi pomoči za reševanje. Razlika se bo porabila za prestrukturiranje letalske družbe.

- (17) V prvih 24 mesecih izvajanja načrta za prestrukturiranje je bil poudarek na zniževanju stroškov in izbranem povečanju prihodkov. Vlada in vodstvo sta ocenila, da je treba skupne stroške znižati za 13 %. To naj bi se doseglo z zmanjšanjem števila zaposlenih za 20 % in hkratnim znižanjem ravni plač za povprečno 15 %. To pomeni, da naj bi bilo v skladu z načrtom za prestrukturiranje število zaposlenih (1 840) s prvim septembrom 2005 zmanjšano za 385. Z zmanjšanjem delovnih mest naj bi se na leto prihranilo približno 7 milijonov CYP (12 milijonov EUR); nadaljnjih 4,6 milijona CYP (8 milijonov EUR) se bo privarčevalo z znižanjem rednih stroškov za zaposlene.

- (18) Komisija je izrazila dvom, da se bo z načrtom v čim krajšem času in brez dodatne pomoči v prihodnosti obnovila dolgoročna sposobnost preživetja podjetja. Komisija je ravno tako dejala, da nima dovolj informacij, da bi lahko precenila, ali je znesek pomoči iz načrta za prestrukturiranje res najmanjši možni. Komisija je ravno tako izrazila dvom glede nujnosti, da se dolgoročno posojilo odplača v desetih letih. Komisija je dejala, da nima dovolj podatkov, da bi lahko presodila, ali so finančni načrti smiselni in ali so predvidevanja, na katerih temeljijo, ustrezna, zato jo je zlasti zanimalo mnenje konkurentov družbe Cyprus Airways o načrtu.

#### *Prodaja Eurocyprie*

- (19) V načrtu za prestrukturiranje je bila predvidena prodaja Eurocyprie, čarterske hčerinske družbe Cyprus Airways, vladi po ceni, ki jo določi neodvisni strokovnjak. Cena je bila prvotno ocenjena na 15 milijonov CYP (26 milijonov EUR). Eurocypria bi se tako ločila od skupine Cyprus Airways in bi delovala kot popolnoma samostojna enota. Prihodki od prodaje (plačilo vlade družbi Cyprus Airways) bi se uporabili za financiranje prestrukturiranja. Komisija ima pomisleke glede prodaje in načina določitve cene. Če cena, po kateri bi se Eurocypria prodala, ne bi bila tržna cena, bi se ta vsota obravnavala kot državna pomoč.

<sup>(3)</sup> UL C 244 1.10.2004, str. 2

*Povečanje kapitala*

- (20) Drugi del načrta za prestrukturiranje, ki naj bi se izvedel 18 mesecev po uvedbi načrta, je povečanje kapitala za 14 milijonov CYP (24 milijonov EUR). Pri tem bodo vsi delničarji (država in zasebni delničarji) sodelovali sorazmerno s svojimi deleži. Država bo prispevala 9,8 milijona CYP (17 milijonov EUR), medtem ko bodo zasebni delničarji pri povečanju kapitala prispevali okoli 4,2 milijona CYP (7,3 milijona EUR). Ko se je postopek začel, je Komisija dejala, da ne more izključiti tega, da bi lahko prispevek države pri povečanju kapitala predstavljal državno pomoč.

*Izravnalni ukrepi*

- (21) Komisija dvomi, da bi izravnalni ukrepi, predlagani v načrtu za prestrukturiranje, zadostovali za odpravo izkrivljanja trga, ki ga povzroča pomoč. Načrt je vključeval razmeroma majhno zmanjšanje flote in mreže prog za družbo Cyprus Airways. Čarterska hčerinska družba Eurocypria naj bi se prodala in druga hčerinska družba HellasJet zaprla, njena tri letala pa oddala. Komisija je izrazila dvom zlasti glede tega, da naj bi se Eurocypria prodala glavnemu delničarju družbe Cyprus Airways. V zvezi s tem je Komisija želela slišati mnenje konkurentov družbe Cyprus Airways.

*Lastni prispevek*

- (22) Pri družbi, ki je tako velika, kot je družba Cyprus Airways, mora biti delež lastne udeležbe pri stroških prestrukturiranja 50 %. Komisija je izrazila dvom glede deleža lastnega prispevka in tega, kaj naj bi se štelo zanj.

**IV. PRIPOMBE, PREJETE MED POSTOPKOM****Začetne pripombe ciprskih organov**

- (23) Ciprski organi so v svojem odgovoru na obvestilo o začetku postopka skušali pojasniti nekatera vprašanja, ki jih je zastavila Komisija.

*Dolgoročno posojilo 55 milijonov CYP (96 milijonov EUR) in ukrepi za zniževanje stroškov*

- (24) V zvezi z vprašanji o obnovitvi dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Cyprus Airways je v načrtu za

prestrukturiranje predvideno, da bodo stroški prestrukturiranja, ki bodo kriti z dolgoročnim posojilom 55 milijonov CYP, in prihodki od prodaje Eurocyprie porabljeni na naslednji način:

Obdobje	Znesek (v milijonih CYP)	Opis
2006	30	vračilo pomoči za reševanje
2006	10,6	odpravnine za presežek delovne sile
2006	2	drugi stroški v zvezi s presežkom delovne sile
2006–2008	5	gibljiva sredstva družbe Cyprus Airways
2006–2008	13,5	predvideni investicijski izdatki
2006–2010	10	primanjkljaj denarnega toka
<b>Skupaj</b>	<b>71,1</b>	

- (25) V zvezi s prihodnjim delovanjem družbe so ciprski organi in letalska družba potrdili, da strateški in operativni model, ki ju je družba uporabljala v preteklosti, nista uspešna v konkurenčnem okolju, v katerem družba deluje danes. Osnovno neskladje je v tem, da družba Cyprus Airways posluje na stroškovni ravni v celoti razvitega omrežnega prevoznika, medtem ko dejansko stanje ciprskega liberaliziranega trga, na katerem prevladujejo dejavnosti za prosti čas, omogoča dohodke, ki so enaki ravni dohodkov čarterskih ali nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki so pravi konkurenti družbi Cyprus Airways.

- (26) V sedanjem poslovnem okolju in ob upoštevanju popolne liberalizacije trga zračnega prometa na Cipru ima družba Cyprus Airways le omejene možnosti za nadaljnji razvoj ali povečanje prihodkov. Celo predvidena štiriodstotna rast na letalskem trgu ne bi bila dovolj, da bi se družba Cyprus Airways rešila iz težavnega položaja brez dodatne pomoči. Zato se je podjetje odločilo za temeljito prestrukturiranje, pri katerem je veliko znižanje stroškov neizbežno.

- (27) Podjetje je v načrtu za prestrukturiranje ocenilo, da je treba skupne stroške znižati za 13 %. To naj bi se doseglo z znižanjem stroškov za zaposlene za približno 20 % in hkratnim znižanjem ravni plač za povprečno 15 %.

- (28) Poleg zniževanja stroškov mora podjetje upoštevati tudi druge elemente iz načrta za prestrukturiranje, ki že poteka in že na začetni stopnji predvideva dolgoročno sposobnost preživetja družbe. Načrtovano je, da se bo lahko družba ponovno uspešno uveljavila na način, s katerim bo lahko brez dodatnih subvencij ali pomoči preživela in zagotovila primerno rentabilnost naložb v srednjeročnem obdobju. Predvideno je, da bo leta 2007 potekal drugi krog zniževanja stroškov, ki bo usmerjen na zunanje izvajanje in najboljšo prakso industrije.

#### Razvoj izkaza uspeha družbe Cyprus Airways (napoved) (\*)

V tisočih CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Skupni prihodki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni stroški	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izid iz rednega poslovanja	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček (izguba) pred obdavčitvijo	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Prihodnji preobrat letalske družbe temelji na konsolidiranju koristi zaradi znižanih stroškov in stalni rasti družbe. V zvezi s tem je v načrtu za prestrukturiranje predviden razvoj potniškega prometa za obdobje 2004–2010:

#### Razvoj potniškega prometa družbe Cyprus Airways (napoved) (\*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Skupni promet družbe Cyprus Airways (v milijonih)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Promet na Cipru (v milijonih)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tržni delež Cipra	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

#### Prodaja Eurocyprie

- (30) V zvezi s prodajo Eurocyprie je vlada pojasnila, da je poleg ocene, ki jo je pred tem pripravilo podjetje PricewaterhouseCoopers v imenu družbe Cyprus Airways za določitev tržne cene Eurocyprie, banki HSBC naročila, naj pripravi drugo oceno v imenu vlade in določi prodajno ceno v skladu z uveljavljeno in sprejeto metodologijo. Prodaja Eurocyprie državi bi tako potekala na čisto poslovni podlagi.
- (31) Podjetje PricewaterhouseCoopers je pripravilo oceno družbe, pri čemer je uporabilo metodo diskontiranega denarnega toka; s primerjavo danih kazalnikov ocene s tržnim pristopom pa je tudi upoštevalo transakcije, ki so povezane z nakupom in prodajo primerljivih družb v panogi.
- (32) Poročilo podjetja PricewaterhouseCoopers navaja, da prihodki podjetja izhajajo iz prodaje letalskih vozovnic organizatorjem potovanj; skupno število potnikov je leta 2005 znašalo 662 561, leta 2006 pa naj bi se povečalo na 829 092, pri čemer je treba opozoriti, da so za predvideni prihodek za leto 2006 že sklenjene pogodbe. Glavni elementi stroškov poslovanja za leto 2005 so bili letalsko gorivo (30 %), zakup letal (22 %), letališke pristojbine in pristojbine na zračnih poteh (15 %), stroški za posadko (11,5 %) ter stroški vzdrževanja/popravil (9,5 %).

(\*) poslovna skrivnost

## Ključni kazalniki uspešnosti

	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup> (M)	2006 <sup>(3)</sup> (E)	2007 (E)	2008 (E)	2009 (E)
Skupno število opravljenih letov	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prepeljani potniki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Skupni prihodek (v tisočih CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bruto dobiček (v tisočih CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček (izguba) iz poslovanja (v tisočih CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dobiček (izguba) pred obdavčitvijo (v tisočih CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> revidirani računovodski izkazi.

<sup>(2)</sup> M = poslovodski izkazi, ki še niso revidirani.

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

(\*) poslovna skrivnost.

- (33) Eurocypria je za poslovno leto 2005 predvidela dobiček približno 440 000 CYP, kar je manj kot prejšnja leta in kot napovedane vrednosti zaradi visoke rasti cen goriva leta 2005, ki se ne more porazdeliti med potnike zaradi narave sporazuma z organizatorji potovanj.
- (34) Z metodo diskontiranega denarnega toka je mogoče oceniti vrednost družbe na podlagi vrednosti prostih denarnih tokov, za katere se pričakuje, da jih bo družba ustvarila v prihodnosti, namenjena pa je ugotavljanju sedanje vrednosti prihodnjih denarnih tokov, pridobljenih od vlagateljev, zato se morajo nastali denarni tokovi diskontirati s potrebnim donosom, da se lahko oceni sedanja vrednost družbe.
- (35) Vodstvo Eurocyprie je pripravilo štiriletni finančni načrt (2006–2009), da bi dobilo „končno vrednost“ podjetja; ta predstavlja znesek, ki bi ga vlagatelj danes plačal za pravice denarnega toka podjetja za vsako leto iz štiriletnega načrta. Končna vrednost je bila ocenjena na 14,54 milijona CYP, od te vrednosti se je odštelo „tehtano povprečje stroškov kapitala“ v višini 9,35 % in tako je bila dobljena „neto sedanja vrednost“ družbe, ki znaša 14,21 milijona CYP.
- (36) Neto sedanja vrednost je bila predmet številnih analiz občutljivosti, da so se upoštevali mogoči spreminjajoči se parametri, kot so različni menjalni tečaji USD/CYP (veliko stroškov podjetja je izraženih v ameriških dolarjih, medtem ko je dobiček v drugih valutah), različne napovedi rasti in različne cene goriva. V analizi občutljivosti je bila poudarjena visoka občutljivost Eurocyprie (kar je skupno večini letalskih družb v Skupnosti) na nihanja menjalnih tečajev in cen goriva.
- (37) Na podlagi opisane analize je podjetje PricewaterhouseCoopers določilo okvirni razpon vrednosti Eurocyprie od 12,5 milijona CYP do 16 milijonov CYP.
- (38) Podjetje PricewaterhouseCoopers je ravno tako izvedelo primerjalno tržno analizo vrednosti, pri čemer je Eurocyprio primerjalo z drugimi družbami, ki delujejo v podobnih segmentih trga. Ta analiza se šteje za veljavno dodatno primerjalno metodo, saj so pogoji in napovedi podobnih podjetij odvisni od skupnih dejavnikov, kot so skupno povpraševanje po njihovih izdelkih in storitvah ter struktura stroškov in delovno okolje.
- (39) Zaradi pomanjkanja čarterskih letalskih družb, ki kotirajo na borzi, je podjetje PricewaterhouseCoopers uporabilo mešanico med nizkocenovnimi prevozniki ter prevozniki, ki opravljajo redne in čarterske lete. Na podlagi izračuna, izvedenega na podlagi sedanjih in načrtovanih dobičkov pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA), je bila ugotovljena okvirna vrednost lastniškega kapitala družbe, ki znaša od 12,5 do 13,5 milijona CYP. Podjetje PricewaterhouseCoopers je poudarilo, da se ta rezultat približno ujema z rezultatom, dobljenim z metodo diskontiranega denarnega toka.
- (40) Podjetje PricewaterhouseCoopers je poleg tega pripravilo še tretjo in zadnjo oceno vrednosti Eurocyprie na podlagi nedavnih transakcij, ki je po njegovem mnenju preskus sprejemljivosti prejšnjih dveh metod. Po teoriji tega pristopa je cena, ki jo po pošteni tržni vrednosti določita voljni kupec in voljni prodajalec, dober pokazatelj vrednosti. PricewaterhouseCoopers je uporabil podatke, dostopne v njegovem globalnem omrežju, in s to metodo določil okvirno vrednost za Eurocyprio, to je približno 10,5 milijona do 13 milijonov CYP. Podjetje PwC poudarja, da se ta rezultat približno ujema z rezultatom, dobljenim z metodo diskontiranega denarnega toka.

- (41) V skladu s tem in na podlagi zgoraj navedene analize je podjetje PwC prišlo do ugotovitve, da je okvirna vrednost Eurocyprie med 12,5 in 15,5 milijona CYP.
- (42) Podjetje PwC je ravno tako dodalo, da njegova ocena Eurocyprie temelji na finančnih načrtih, na podlagi katerih bi ostali družbi Eurocypria in Cyprus Airways povezani. Po mnenju podjetja PricewaterhouseCoopers bi takšna povezava povzročila nekatere ovire, zlasti pri širitvi; rast bi bila omejena zaradi dejstva, da je Eurocypria hčerinska družba Cyprus Airways; zaradi statusa Eurocyprie kot hčerinske družbe Cyprus Airways bi bile omejene možnosti za doseganje konkurenčnih cen glede zunanjega izvajanja storitev. Če bi Eurocypria ostala del skupine, bi se lahko zgodilo, da z družbo Cyprus Airways ne bi mogla tekmovati za iste poti.
- (43) Na podlagi tega podjetje PricewaterhouseCoopers ugotavlja, da bi bila cena Eurocyprie kot samostojne enote brez navedenih omejitev verjetno višja.
- (44) Drugo oceno vrednosti je pripravila banka HSBC. Pri tem je zavzela podoben pristop kot podjetje PricewaterhouseCoopers. Najprej je ugotovila, da znaša skupni lastniški kapital Eurocyprie 13 milijonov CYP. Nato je izvedla primerjalno oceno vrednosti, pri čemer se je osredotočila na družbe, ki kotirajo na borzi in se lahko primerjajo z Eurocyprio, tako je vrednost Eurocyprie ocenila na 11,8 milijona CYP.
- (45) Banka HSBC je opozorila na občutljivost podjetja, zlasti na spreminjanje cen goriva, in določila tehtano povprečno vrednost podjetja v višini od 12,3 do 13,8 milijona CYP.

#### *Povečanje kapitala*

- (46) S povečanjem kapitala naj bi se odpravila negativna neto vrednost, nastala zaradi kumulativne pretekle izgube, zaradi katere se je znižal lastniški kapital družbe Cyprus Airways. Lastniški kapital se bo povečal z novo izdajo delnic s pravico prednostnega nakupa za sedanje delničarje, ki bo ponujena delničarjem sorazmerno; 70 % bo ponujeno državi, ostalih 30 % pa zasebnim delničarjem. Po mnenju ciprske vlade bo povečanje lastniškega kapitala podobno naložbi vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

#### *Izravnalni ukrepi*

- (47) Pri napovedanih izravnalnih ukrepih so ciprski organi znova poudarili svoje stališče, da letalska družba že od leta 2004 izvaja prestrukturiranje svojih dejavnosti. V zvezi s tem je konec leta 2004 letalska družba zmanjšala svojo floto za dve letali, se odpovedala nekaterim progam in obenem zmanjšala pogostnost letov na ostalih progah. Po njihovem mnenju je za letalsko družbo z 12 letali to zmanjšanje kar precejšnje, zato bi nadaljnje zmanjševanje na tej stopnji negativno vplivalo na dolgoročno sposobnost preživetja družbe.

- (48) Ciprski organi menijo, da odločitev, da se družba HellasJet proda in da se ne obnovi zakupnih pogodb za tri zakupljena letala družbe HellasJet, predstavlja veliko zmanjšanje zmogljivosti skupine, ki bi moralo veljati za izravnalni ukrep. Podobno velja za prodajo Eurocyprie, pri čemer bo flota skupine manjša za šest letal, po prodaji pa bosta družbi pravno in finančno neodvisni.
- (49) Glede prestrukturiranja ciprski organi menijo, da nadaljnji izravnalni ukrepi, s katerimi ne bi ogrozili predmeta prestrukturiranja, niso več mogoči. Ciprski organi poudarjajo, da ima družba Cyprus Airways zelo majhno vlogo na letalskem trgu Skupnosti in da je le malo verjetno, da bi njena dejanja vplivala na konkurenčen položaj na trgu.
- (50) Ciprski trg, ki je pretežno ciljni trg, je že nekaj časa liberaliziran in zdaj na njem deluje približno 99 letalskih družb, ki opravljajo redne in čarterske lete na Ciper in z njega. Natančneje poteka 80 % prometa v Skupnosti/EGS, zato ni predmet nobene omejitve. Nadaljnjih 8–9 % predstavljajo čarterske storitve iz tretjih držav, ki so popolnoma liberalizirane. Preostalih 10–11 % sestavlja promet z Bližnjega vzhoda in zalivske regije, pri katerem letalsko-politično ozadje določajo dvostranski sporazumi med Ciprom in zadevnimi državami. Ciprski organi zato menijo, da je za nadaljnjo liberalizacijo ciprskega letalskega trga na podlagi ukrepov, sprejetih na državni ravni, zelo malo možnosti.

#### *Lastni prispevek*

- (51) Ciprski organi so želeli pojasniti številna vprašanja glede njihovega lastnega prispevka. Družba Cyprus Airways ni mogla zastaviti svoje flote kot jamstvo za posojilo komercialnih bank zaradi razmeroma starih letal (sedem letal A320, ki so v lasti družbe Cyprus Airways, je bilo dobavljenih med letoma 1989 in 1993). Družba si je za to prizadevala, a neuspešno, saj komercialne banke posojila niso odobrile. Podobno je vlada razložila, da prodaja dela flote ni prava rešitev, saj bi to preprečilo nadaljnje delovanje. Zato je edina prava rešitev prodaja Eurocyprie in ciprski organi menijo, da se prodaja hčerinske družbe mora upoštevati kot lastni prispevek.
- (52) HellasJet je redne lete prenehal opravljati maja 2005 in je s podpisom sporazuma z grško družbo Trans World Aviation preusmeril svoj posel iz prevoznika, ki opravlja redne lete, v posrednika letal in čarterskega prevoznika. Do zdaj je bilo prodanih 51 % lastniškega kapitala družbe in vlada se je pogajala za prodajo preostalega dela.
- (53) Poleg tega ciprski organi menijo, da se povečanje kapitala, načrtovano za sredino leta 2007, šteje za lastni prispevek k prestrukturiranju. Po njihovem mnenju se mora dodati še

prodaja letala leta 2005 (5 milijonov CYP), prodaja rezervnega motorja letala A320 (1,7 milijona CYP) in prodaja rezervnih delov (0,7 milijona CYP), kar skupaj znaša 7,4 milijona CYP.

- (54) Kar zadeva delež lastnega prispevka pri prestrukturiranju, ciprski organi Komisijo opozarjajo na točko 56 iz smernic za reševanje in prestrukturiranje:

*„Na območjih, ki prejemajo podporo, so lahko pogoji za odobritev pomoči manj strogi glede izvajanja izravnalnih ukrepov in višine prispevka upravičenca, razen če pravila o državni pomoči v določenem sektorju določajo drugače.“*

- (55) Nadalje poudarjajo, da se za obdobje 2000–2006 celoten Ciper šteje za eno regijo iz člena 87(3)(a) Pogodbe ES in da je družba Cyprus Airways zelo pomembna za gospodarstvo Cipra, ki temelji na turizmu, ter da bo imelo dodatno zmanjšanje zmogljivosti družbe z nadaljnjimi izravnalnimi ukrepi ali zelo visokim deležem lastnega prispevka hude posledice za turistični sektor in splošni razvoj regije.

#### **Pripombe tretje strani**

- (56) Po objavi pisma, naslovljenega na ciprske organe, v Uradnem listu, je v dovoljenem času ena zainteresirana stran poslala pripombe.
- (57) Komisija ugotavlja, da nobena konkurenčna družba ni predložila pripomb v zvezi z začetkom postopka.

#### **Pasypi**

- (58) Pripombe je poslal sindikat pilotov ciprskih letalskih družb (PASYPI), ki je želel izraziti svoje mnenje o načrtu za prestrukturiranje družbe Cyprus Airways ter o ustreznem in učinkovitem vodenju družbe. Menil je, da bi se odobritev sedanjega načrta za prestrukturiranje na podlagi „prevladujoče miselnosti vodstva“ lahko izkazala kot „katastrofalna“ za družbo.
- (59) Po mnenju PASYPI družba Cyprus Airways svojim zaposlenim ni predstavila ustreznega in izvedljivega poslovnega načrta, odkar je Komisija podjetju odobrila pomoč za reševanje. Zaradi političnih interesov in vmešavanja ni bilo izvedeno nikakršno prestrukturiranje vodstva ali poslovanja družbe.
- (60) Sindikat PASYPI je trdil, da ima letalska družba preveč zaposlenih in da načrti, ki jih je sestavilo vodstvo družbe, niso bili uspešni pri zmanjšanju števila zaposlenih na število, ki je v skladu z mednarodnimi standardi in merili, kot razlog za ta neuspeh pa navaja politične pritiske in pomisleke.

- (61) Sindikat PASYPI je poudaril, da zasebni delničarji družbe ne prispevajo k njenemu preživetju in da so zaposleni edina zainteresirana stran, ki prispeva k zniževanju stroškov.

- (62) Sindikat pilotov je poleg tega kritiziral vodstvo družbe v zvezi z obravnavo dveh hčerinskih družb Eurocypria in HellasJet. V zvezi z družbo Eurocypria se je sindikat spraševal, ali bo imela njena prodaja negativne posledice ter ali bo ovirala preživetje in širjenje družbe Cyprus Airways. V zvezi z družbo HellasJet je sindikat kritiziral dejstvo, da vodstvo zaposlenim ni nikoli razkrilo izgub družbe in tega, ali družba še vedno deluje.

- (63) Sindikat pilotov je kot sklep navedel, da je za letalsko družbo potreben nov poslovni načrt in da je treba letalsko družbo privatizirati.

#### **Odgovor ciprskih organov na pripombe tretje strani**

- (64) Ciprski organi so v odgovoru na pripombe sindikata pilotov najprej navedli, da njegove trditve niso utemeljene in da nimajo nobene trdne poslovne utemeljitve ali podlage.

- (65) Vlada je odločno zavrnila obtožbo o političnem vmešavanju v družbo; potrdila je, da je imenovala večino članov uprave, ob tem pa poudarila, da imajo ti člani enake odgovornosti kot člani uprave drugih javnih delniških družb in da so odločitve uprave sprejete v najboljšem interesu družbe.

- (66) V zvezi z načrtom za prestrukturiranje je vlada navedla, da se ta izvaja in da so spremembe v družbi že vidne. Letni prihranki so v skladu s prihranki, predvidenimi v načrtu, to je 19,5 milijona CYP. Bistvo načrta je znižanje stroškov, da bi lahko letalska družba bolj konkurenčno prestrukturirala svoje delovanje. Ker so stroški dela pomemben dejavnik, se ni bilo mogoče izogniti temu, da se prizadene osebje, ali z odpuščanjem presežka delovne sile ali nižjimi dohodki.

- (67) V zvezi z vprašanjem presežka delovne sile je vlada zavrnila obtožbe sindikata PASYPI in navedla, da je število zaposlenih, ki so do konca leta 2006 morali zapustiti družbo, približno 414 in ne 385, kot je bilo predvideno v načrtu za prestrukturiranje.

- (68) V zvezi s povečanjem kapitala je vlada pojasnila, da bo to potekalo v sredini leta 2007, ko bodo vidni oprijemljivi rezultati izvajanja načrta za prestrukturiranje. V skladu z načrtom se bo razmerje med zasebnim in javnim poslovnim deležem v družbi ohranilo.

- (69) Vlada je razložila, da je bila odločitev za prodajo družbe Eurocypria sprejeta zato, da bi družba Cyprus Airways izpolnjevala zahteve glede lastnega prispevka iz smernic Skupnosti za reševanje in prestrukturiranje. Navedla je, da se bo družba Eurocypria prodala po neodvisno postavljeni ceni 13,425 milijona CYP na začetku avgusta 2006.
- (70) V zvezi z družbo HellasJet je vlada razložila, da je družba Cyprus Airways z družbama HellasJet in Trans World Aviation SA (ki v Grčiji deluje kot Air Miles) sklenila tristranski sporazum, po kateri bi družbo HellasJet prodala družbi Trans World po ceni 2 milijona EUR (1,16 milijona CYP). Navedla je, da je bil namen družbe Cyprus Airways ublažiti izgubo iz poslovanja družbe HellasJet, kolikor je to mogoče, in se umakniti iz podjetja, ko potečejo jamstva, ki jih je družba Cyprus Airways zagotovila v zvezi s floto družbe HellasJet; na podlagi tega se je zavzela zato, da je treba ta znesek šteti kot lasten prispevek.
- (71) Vlada je zavrnila poziv sindikata pilotov k oblikovanju novega načrta za prestrukturiranje in zatrnila, da sedanji poslovni načrt ne potrebuje nobene spremembe. Vlada ni izključila možnosti za privatizacijo družbe v primeru privlačne ponudbe.
- (72) V zvezi s povečanjem kapitala, načrtovanim za sredino leta 2007, in na zahtevo Komisije so ciprski organi v pismu z dne 19. decembra 2006 predložili dodatne informacije. Razložili so, da v skladu z določbami ciprskega prava družb javna družba ne sme izdajati delnic pod nominalno vrednostjo. V tistem času se je z delnicami družbe Cyprus Airways na ciprski borzi trgovalo po ceni od 0,15 do 0,16 CYP, medtem ko je bila njihova nominalna vrednost 0,50 CYP na delnico. Ker je prevladovalo mnenje, da bi bila izdaja delnice po nominalni vrednosti ali vrednosti, višji od nominalne, neuspešna, bi bilo treba zmanjšati nominalno vrednost delniškega kapitala.
- (73) Postopek za zmanjšanje nominalnega delniškega kapitala se je že začel, družba bo to vrednost zmanjšala z odpisom kumulativne izgube (kot je to dovoljeno v členih družbe o združevanju). Uprava družbe Cyprus Airways je na seji dne 12. decembra 2006 začela postopek za povečanje kapitala z organiziranjem vpisa primarne izdaje delnic. Za zagotovitev uspeha povečanja kapitala je komercialna investicijska banka Cisco (hčerinska družba banke Ciper v zasebni lasti) izrazila pripravljenost, da vpiše izdajo delnic. Banka Cisco bo za to prejela provizijo, višina provizije pa bo določena glede na tržno ceno za takšno transakcijo. Službe Komisije so prejele kopijo pisma o nameri investicijske banke.
- (74) Naslednji korak je bila odobritev posebne resolucije za znižanje delniškega kapitala sredi januarja 2007 s 75-odstotno večino delničarjev, prisotnih na izredni seji. Takšno resolucijo bi nato moralo ratificirati okrogno

sodišče na Cipru, potem pa bi jo bilo treba vpisati v register gospodarskih družb. Po pričakovanjih bo celoten postopek trajal od 6 do 7 mesecev (sodišče bo imelo na voljo 3 mesece).

## V. PRESOJA POMOČI

### Obstoj pomoči v smislu člena 87(1) Pogodbe ES

- (75) V skladu s členom 87(1) Pogodbe ES je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih virov, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva s skupnim trgov, če ovira trgovino med državami članicami.
- (76) Koncept državne pomoči velja za vsako prednost, odobreno neposredno ali posredno, ki se financira iz državnih virov, ki jih odobri država sama ali prek posredniškega organa, ki deluje na podlagi dodeljenih pooblastil.
- (77) V okviru začetka postopka je Komisija ugotovila tri elemente načrta za prestrukturiranje, ki bi lahko veljali za državno pomoč, zato mora Komisija te elemente preveriti, da bi ugotovila, ali predstavljajo državno pomoč.

#### Jamstvo za posojilo

- (78) Stroški za prestrukturiranje družbe Cyprus Airways se bodo delno in začasno krili s posojilom 55 milijonov CYP (96 milijonov EUR), ki ga je odobrila komercialna banka po tržnih pogojih. Kot je razloženo v odločbi o začetku preiskovalnega postopka, nameravajo ciprski organi družbi Cyprus Airways odobriti državno jamstvo za kritje tega posojila.
- (79) *Obvestilo Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES za državno pomoč v obliki jamstev*<sup>(4)</sup> določa merila, ki zagotavljajo, da jamstvo ne pomeni državne pomoči (glej odstavek 4.2). Dva bistvena kumulativna pogoja sta:
- Jamstvo je načeloma mogoče dobiti po tržnih pogojih na finančnih trgih.
  - Za jamstvo se plača tržna premija.
- (80) V tem primeru ni izpolnjen noben od teh pogojev; družba Cyprus Airways državi ne plača nobene premije za jamstvo, od katerega ima koristi, glede na njen nevarni gospodarski položaj in dejstvo, da je že prejela pomoč za reševanje, pa tudi ni verjetno, da bi družba sama lahko dobila takšno jamstvo.
- (81) Poleg tega je jamstvo eden od državnih virov, ker ga neposredno odobri država. Namenjeno je družbi (Cyprus Airways), ki je konkurent drugim letalskim družbam Skupnosti, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije

<sup>(4)</sup> UL C 71, 11.3.2000, str. 14.



zračnega prometa („tretji paket“) 1. januarja 1993. Vplivalo bo na meddržavno trgovino, ker zadeva družbo, ki deluje na področju prometa med državami članicami in pokriva skupni trg, ter lahko izkrivlja konkurenco znotraj trga ali bi lahko predstavljalo grožnjo za izkrivljanje konkurence.

(82) Državno jamstvo se zato šteje za državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe ES. To ugotovitev so sprejeli tudi ciprski organi, saj so si z jamstvom prizadevali za izpolnitev pogojev iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(83) Medtem ko je začetni načrt določal, da bodo ciprski organi v celoti jamčili za posojilo 55 milijonov CYP, so se ti med postopkom odločili za zmanjšanje dela posojila za prestrukturiranje, ki ga krije jamstvo, na največ 45 milijonov CYP, da bi omejili pomoč na najmanjšo možno in zagotovili zadosten prispevek družbe h kritju lastnih stroškov za prestrukturiranje. Ciprski organi so tudi določili, da bosta zajamčeni in nezajamčeni del posojila med seboj neodvisna, zlasti da slednji ne bo podrejen prvemu. To pomeni, da bo letalska družba prejela vsaj 10 milijonov CYP od 55 milijonov CYP komercialnega posojila brez kakršnega koli jamstva ali drugega državnega posredovanja.

#### *Prodaja Eurocyprie*

(84) Ciprski organi so navedli, da je bila prodaja Eurocyprie končana avgusta 2006 in da je bila družba prodana državi za 13,425 milijona CYP. Komisija mora zato preveriti, kako je bila ta cena določena, da bi potrdila njeno veljavnost in ugotovila, ali je bila v transakcijo vključena kakršna koli državna pomoč. Na podlagi odstavka 59 odločbe o začetku preiskovalnega postopka bi to lahko veljalo zlasti v primeru, da je plačani znesek previsok v primerjavi s tržno ceno družbe.

(85) V zvezi s tem Komisija navaja, da je bila cena določena na podlagi dveh strokovnih ocen, opravljenih v imenu prodajalca in kupca. Po opravljeni natančni analizi strokovnih ocen Komisija ugotavlja, da cena ustreza pošteni tržni ceni; prav tako ugotavlja, da je končna prodajna cena v vsakem primeru nižja od 15 milijonov CYP, predvidenih v načrtu za prestrukturiranje in na začetku preiskovalnega postopka. Komisija zato meni, da prodaja Eurocyprie ne predstavlja državne pomoči družbi Cyprus Airways, ker družba ni bila prodana po ceni, višji od njene dejanske vrednosti.

(86) Komisija nadalje ugotavlja, da so ciprski organi navedli, da bo Eurocypria delovala kot popolnoma neodvisna družba zunaj skupine Cyprus Airways; Komisija meni, da obstaja nevarnost, da Eurocypria ne bo delovala povsem neodvisno od svoje nekdanje matične družbe, ker bo ostala v lasti države. Da bi Komisija rešila navedena vprašanja, namerava Cipru postaviti pogoje za zagotovitev, da sta obe družbi ločeni in tudi ostaneta ločeni dovolj dolgo ter da vsako poslovanje med njima poteka na čisto poslovni podlagi.

#### *Povečanje kapitala*

(87) Nadaljnji vidik načrta za prestrukturiranje je, da se sredi leta 2007, približno 18 mesecev po začetku prestrukturiranja, poveča kapital družbe Cyprus Airways za okoli 14 milijonov CYP. Namen ciprskih organov je povečati kapital sorazmerno s sedanjimi poslovnimi deleži ter ohraniti razmerje med javnim in zasebnim lastništvom. To pomeni, da bo država prispevala 9,8 milijona CYP (17 milijonov EUR ali 70 %), drugi delničarji pa 4,2 milijona CYP (7,3 milijona EUR ali 30 %).

(88) Komisija mora zato ugotoviti, ali javni del predlaganega povečanja kapitala v tem primeru pomeni državno pomoč. Njena presoja pri tem temelji na „načelu vlagatelja v tržnem gospodarstvu“, pristopu, ki je bil potrjen s sodno prakso Sodišča<sup>(5)</sup>. V skladu s sodno prakso Sodišča je pri ugotavljanju, ali priliv javnega kapitala pomeni državno pomoč, primerno upoštevati dejanske možnosti, ki jih ima upravičena družba, da na običajnih kapitalstskih trgih dobi enakovredna finančna sredstva. Državna pomoč ne obstaja, kadar se prispeva nov javni kapital pod pogoji, sprejemljivimi za zasebnega vlagatelja, ki deluje v običajnih razmerah tržnega gospodarstva.

(89) Vedenje javnega vlagatelja je zato treba primerjati s predvidenim vedenjem zasebnega vlagatelja, kot je zasebno podjetje ali zasebna skupina podjetij, ki si prizadeva za strukturno, celovito ali sektorsko politiko, usmerjati pa ga morajo možnosti za dolgoročno donosnost<sup>(6)</sup>. V skladu s tem Komisija meni, da kapitalski vložki iz javnih skladov niso državna pomoč, kadar so zasebni delničarji udeleženi pri dejavnosti, prvič vsaj sorazmerno z njihovim deležem delnic, drugič pod pogoji, ki so enaki pogojem za javnega vlagatelja, in nazadnje, kadar je delež delnic zasebnih vlagateljev resnično gospodarsko pomemben; Komisija meni, da je enakopravna udeležba javnih in zasebnih vlagateljev zagotovljena, kadar se komercialna banka ali

<sup>(5)</sup> Glej sodbo Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi C482/99 2002 ECR I-4397 ter sklepe generalnega pravobranilca Geelhoeda z dne 27. septembra 2001 v združenih zadevah C-328/99 & C-399/00, *Italija proti Komisiji in SIM 2 Multimedia SpA proti Komisiji*.

<sup>(6)</sup> Sodba z dne 21. marca 1991, *Italija proti Komisiji*, „Alfa Romeo“ (C-305/89) 1991 ECR I-1603, točka 20.

vlagatelj strinja, da vnaprej in po tržnih pogojih jamči za udeležbo zasebnih vlagateljev pri povečanju kapitala pod enakimi pogoji, kot so bili ponujeni javnemu vlagatelju. Ta pristop, ki temelji na sočasnosti vložkov, popolnoma podpirata Sodišče prve stopnje in Sodišče Evropskih Skupnosti (7).

(90) V tem primeru se je komercialna investicijska banka Cisco strinjala, da po tržnih pogojih vpiše 30 % delnic v okviru predlagane dokapitalizacije. Ciprske oblasti so prav tako določile, da bodo vsi delničarji kupovali delnice po enaki vrednosti, ki jo skupaj določita družba Cyprus Airways in banka Cisco, ter po enakih tržnih pogojih kot zasebni vlagatelji.

(91) V zvezi s tem je Komisija prejela kopijo pisma o nameri z dne 14. decembra 2006, ki ga je banka Cisco poslala družbi Cyprus Airways in v katerem je banka izrazila pripravljenost, da jamči ali je jamčila za uspešnost dokapitalizacije. Poleg tega je banka Cisco, preden se je obvezala v zvezi z naložbami zasebnih vlagateljev, izvedla natančno študijo načrta za prestrukturiranje in transakcij. Nadalje bo pred sklenitvijo končne pogodbe, kot je običajna tržna praksa, izvedla (ali bo koga najela, da to izvede v njenem imenu) preverjanje zaradi primerne skrbnosti, ki ga morajo opraviti vsi vlagatelji, preden začnejo transakcijo. Na ta način banka dobi vsa jamstva in poročila, ki ji omogočajo, da svojo ponudbo prilagodi prevzetemu tveganju. Pri tem je treba omeniti, da zadevna država članica te banke niti posredno niti neposredno ne nadzoruje. Končna jamstvena pogodba z banko Cisco bo sklenjena tik pred začetkom obdobja ponudbe ter bo vsebovala standardne določbe in obveznosti, ki veljajo v tovrstnih pogodbah ter upoštevajo najboljše nacionalne in mednarodne prakse.

(92) Pogoje za sklenitev končne jamstvene pogodbe je mogoče razdeliti v dve skupini. Prva skupina se nanaša na razmeroma standardne elemente, ki ne vplivajo neposredno na oceno Komisije, ampak samo na njeno dejansko izvajanje. Med drugim vključuje:

- a) odsotnost izrednih dogodkov, ki bi lahko negativno vplivali na uspešno izvedbo transakcije;
- b) sporočilo banki s popolnimi informacijami o gospodarskem in finančnem stanju ter vodenju družbe Cyprus Airways;
- c) vključitev banke v pripravo postopkov za izvedbo transakcije.

(93) Druga skupina pogojev, postavljenih v pismu banke o nameri, lahko vpliva na oceno transakcije, ki jo opravi Komisija; te pogoje je treba natančno analizirati, zadevajo pa večinoma:

- a) razliko v emisijskem tečaju delnic v primerjavi z borznim tečajem;
- b) provizije/pristojbine, ki jih banka prejme za izvedbo transakcije;
- c) sporazum banke in države (ki je glavni delničar družbe Cyprus Airways), da bosta sodelovali pri povečanju kapitala.

(94) Kar zadeva *ceno novih delnic ob vpisu*, sta se banka Cisco in družba Cyprus Airways sporazumeli, da bosta skupaj določili ceno ali okvirno ceno za izdajo novih delnic v skladu s tržnimi praksami na podlagi pogojev borznega trga, ki prevladujejo na začetku transakcije. Ciper je Komisiji potrdil, da bo za vse vlagatelje veljala enotna cena, prav tako se poroku ne bo odobrilo noben poseben popust.

(95) Drugič, kar zadeva *plačevanje banke s provizijo*, temelji provizija na vrednosti deleža transakcije (30 %), vpisanega na trgu. Ciprski organi so izjavili, da je provizija, ki se plača banki Cisco, v skladu s tržnimi načeli, ki veljajo na glavnih evropskih borznih trgih, kar zagotavlja uspešno izvedbo primerljive prodaje delnic. Komisija zato ugotavlja, da je transakcija med družbo Cyprus Airways in banko Cisco v skladu s tržnimi pogoji za tovrstne transakcije in da banka ne bi imela popusta pri ceni delnic, ki bi jih po potrebi morala vpisati. Iz tega sledi, da provizija, ki se plača banki, tej ne omogoča, da bi sodelovala pri transakciji pod ugodnejšimi pogoji, kot veljajo za državo ali druge delničarje.

(96) Tretjič, kar zadeva *zahtevo države in banke, da obe sodelujeta pri povečanju kapitala*, želi Komisija poudariti, da je zahteva obeh strani po sodelovanju druge pri izvedbi bistven in odločilen element za uspešno povečanje kapitala.

(97) Komisija ugotavlja, da so se ciprski organi obvezali, da bodo Komisiji poslali končne pogodbe, sklenjene z banko, ki vsebujejo formalne in brezpogojne obveznosti vpisa, takoj po njihovi sklenitvi in preden bodo javni organi vpisali novo povečanje kapitala. Ciprski organi so se tudi obvezali, da bodo po izvedeni transakciji poslali poročilo o dejanskem vpisu povečanja kapitala. Komisija v zvezi s tem izhaja iz načela, da ne sme biti stranskega ali implicitnega dogovora, po katerem bi država banko razbremenila obvez v primeru nezadostnega vpisa ponudbe za dokapitalizacijo. Komisija

(7) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 2000 v zadevi T-296/97, *Alitalia proti Komisiji*, 2000, ECR II-3871, točka 81.

bo budno spremljala izpolnjevanje teh obvez, da bi ugotovila, ali se pogoji te odločbe pravilno izpolnjujejo.

- (98) Ta transakcija omogoča zasebnemu sektorju velik vpis delnic (30 %), ki bodo izdane na novo pod istimi pogoji, kot jih imajo javni delničarji, ker bo cena delnic enaka in bodo pravice, povezane z vsako delnico, enake za vse delničarje.
- (99) Glede na to analizo, stalno prakso Komisije in sodno prakso Sodišča v zvezi s primernostjo udeležbe države pri povečanju kapitala skupaj z zasebnimi vlagatelji, obravnavane ločeno in neodvisno od drugih ukrepov za prestrukturiranje, povečanje kapitala, načrtovano za sredino leta 2007, na splošno ustreza sočasni udeležbi javnih in zasebnih delničarjev, zato udeležba države ni državna pomoč, če so izpolnjeni zgoraj določeni pogoji pomoči v zvezi z dejstvom, da bo povečanje kapitala jamčila komercialna investicijska banka tako, da bo zagotovila učinkovito sočasno javno in zasebno vpisovanje, ki bo sorazmerno z javno-zasebnim lastništvom.
- (100) Kljub temu Komisija ugotavlja, da sodna praksa evropskih sodišč kaže, da „*zgolj dejstvo, da je javno podjetje hčerinski družbi že zagotovilo prilive kapitala, ki se štejejo za pomoč, samo po sebi ne pomeni, da prihodnjih prilivov kapitala ni mogoče šteti za naložbo, ki izpolnjuje preskus za zasebne vlagatelje v tržnem gospodarstvu. [...] Kljub temu Sodišče meni, da mora Komisija v primeru, kot je ta, ki zadeva tri prilive kapitala istega vlagatelja v dveh letih, od katerih prva priliva nista imela nobenega donosa, ugotoviti, ali je mogoče tretji priliv smiselno ločiti od prvih dveh in ga za namene preskusa zasebnega vlagatelja šteti za neodvisno naložbo.*

*Sodišče meni, da so pri takšni ugotovitvi pomembni naslednji pomisleki: kronologija zadevnih prilivov kapitala, njihov namen in položaj hčerinske družbe med sprejetjem odločitve o prilivu kapitala“<sup>(8)</sup>.*

- (101) V tem primeru Komisija ugotavlja, da ostaja dejstvo, da je država hkrati porok precejšnjega posojila upravičencu, ki bo trajalo precej dlje kot obdobje povečanja kapitala, in da kupuje hčerinsko družbo družbe, ki je sredi prestrukturiranja, medtem ko bodo država in zasebni vlagatelji vpisali povečanje kapitala po enaki ceni in bodo imele vse delnice enake pravice. Kljub hkratnosti povečanja kapitala in navedenih dveh ukrepov ni treba natančno oceniti, ali udeležba države in udeležba zasebnih delničarjev pri povečanju kapitala dejansko potekata pod podobnimi pogoji, ker Komisija v vsakem primeru meni, kot je

razvidno iz naslednje analize, da je, tudi če se udeležba države pri povečanju kapitala šteje za državno pomoč, ta pomoč združljiva s skupnim trgom.

### Pravna podlaga za presojo

- (102) Na podlagi ugotovitve, da dolgoročno državno posojilo 55 milijonov CYP za financiranje dela prestrukturiranja družbe Cyprus Airways pomeni državno pomoč in da udeležba države pri povečanju kapitala lahko vključuje elemente državne pomoči, mora Komisija preveriti njeno združljivost s skupnim trgom.
- (103) Zato je treba preveriti združljivost pomoči v smislu člena 87(2) in (3) Pogodbe ES, ki določa izjeme od splošnega pravila o nezdržljivosti iz člena 87(1).
- (104) Izjeme iz člena 87(2) Pogodbe ES v tem primeru ne veljajo, ker ukrepi pomoči nimajo socialnega značaja in se pomoč ne dodeljuje posameznim potrošnikom, ukrepi pomoči tudi ne odpravljajo škode, ki jo povzročijo naravne nesreče ali izredne razmere, in pomoč se ne dodeljuje gospodarstvom nekaterih območij Zvezne republike Nemčije, na katere je vplivala njena delitev.
- (105) Izjeme iz člena 87(3)(a), (b) in (d) v tem primeru ne veljajo, ker pomoč ne pospešuje gospodarskega razvoja območij, kjer je življenjska raven izjemno nizka ali kjer je podzaposlenost velika, prav tako pomoč ne pospešuje izvedbe pomembnega projekta skupnega evropskega interesa ali odpravlja resne motnje v gospodarstvu države članice niti ne pospešuje kulture in ohranjanja kulturne dediščine.
- (106) Zato lahko veljajo le izjeme iz člena 87(3)(c). Člen 87(3)(c) določa, da se državna pomoč lahko odobri za spodbujanje razvoja nekaterih gospodarskih sektorjev, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

- (107) Glede na to so zakonodajni okvir Skupnosti, ki se uporablja za presojo združljivosti, smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ter že navedene smernice iz leta 1994.

### Združljivost načrtovanih ukrepov s skupnim trgom

- (108) Komisija mora zato oceniti, ali je načrt za prestrukturiranje v skladu z določbami veljavnih smernic. Osnovno načelo (točka 31 smernic za reševanje in prestrukturiranje) določa, „*da se pomoč za prestrukturiranje odobri le v okoliščinah,*

<sup>(8)</sup> Zadeva T11/95 *BP Chemicals Ltd proti Komisiji* [1998] ECR II-3235, odstavka 170 in 171.

v katerih je mogoče prikazati, da ne nasprotuje interesu Skupnosti. To bo mogoče le v primeru, da so izpolnjeni strogi kriteriji in da obstaja gotovost, da bodo kakršno koli izkrivljanje konkurence nadomestile koristi zaradi preživetja podjetja ... in da načeloma obstajajo zadostni izravnalni ukrepi v korist konkurentov“.

- (109) Smernice nato določajo številne pogoje, pod katerimi je mogoče odobriti pomoč za prestrukturiranje.

#### Upravičenost družbe

- (110) Prvič mora Komisija ugotoviti, ali družba Cyprus Airways izpolnjuje pogoje za prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Točka 9 smernic navaja, da Skupnost nima opredelitve podjetja v težavah, in dodaja, da „Komisija šteje za podjetje v težavah, ko ni zmožno z lastnimi sredstvi ali s sredstvi, ki jih lahko pridobi od svojih lastnikov/delničarjev ali upnikov, preprečiti izgube, ki bi brez zunanjega posredovanja državnih organov kratkoročno ali srednjeročno skoraj gotovo ogrozile obstoj družbe“.

- (111) Nadalje smernice (točka 10) pojasnjujejo, da je „za namen teh smernic [...] podjetje v težavah načeloma in ne glede na velikost, zlasti v naslednjih okoliščinah: (a) v primeru družbe z omejeno odgovornostjo, pri kateri je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala, in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtnina tega kapitala“.

- (112) V točki 11 je prav tako navedeno, da lahko „podjetje [...] velja za podjetje v težavah, tudi če ni izpolnjena nobena od okoliščin določenih v točki 10, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolгови, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“.

- (113) Komisija je na začetku postopka ugotovila, da je družba Cyprus Airways družba z omejeno odgovornostjo, ki je že izgubila večji del svojega odobrenega kapitala. Družba Cyprus Airways je imela 31. decembra 2003 odobren kapital v višini 55,5 milijona CYP (95 milijonov EUR), vendar je do 31. decembra 2004 izgubila 26,2 milijona CYP (44,8 milijona EUR), kar je skoraj 50 % njenega delniškega kapitala v preteklih 12 mesecih.

- (114) Komisija je ugotovila, da so izgube skupine (večinoma zaradi družbe Cyprus Airways) z 20,9 milijona CYP leta 2003 narasle na 39,4 milijona CYP do konca leta 2004. Lastniški delež delničarjev družbe Cyprus Airways se je zato zmanjšal s 55,6 milijona CYP (95 milijonov EUR) leta 2003 na 14,4 milijona CYP (25 milijonov EUR) leta 2004. Zaradi slabega finančnega stanja ni verjetno, da bi si družba lahko zagotovila finančna sredstva na prostem trgu.

- (115) V odločbi z dne 3. maja 2005 o „Cyprus Airways (pomoč za reševanje)“ je Komisija zato sklenila, da je družba Cyprus Airways resnično podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje. To je bila tudi ugotovitev Komisije ob začetku postopka. Družba Cyprus Airways je zato upravičena do pomoči za prestrukturiranje v skladu s pogoji iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

#### Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

- (116) Drugi pogoj (iz točke 35 smernic za reševanje in prestrukturiranje), ki ga je treba izpolnjevati je, da mora „načrt za prestrukturiranje, katerega trajanje mora biti čim krajše, [...] obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja“.

- (117) Iste smernice (točka 37) nadalje določajo, da mora „načrt [...] zagotavljati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi datjavami. Pričakovani donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu“.

- (118) Na tej stopnji prestrukturiranja je družba znižala svoje stroške za 19,5 milijona CYP in izgubila več osebja, kot je bilo predvideno v načrtu za prestrukturiranje. V načrtu je bilo predvideno zmanjšanje delovne sile za 385 zaposlenih (od 1 800), dejansko pa je 414 zaposlenih izkoristilo možnost, da zapustijo družbo. To precejšnje zmanjšanje osnove za stroške bo skupaj z dogovorjenim znižanjem plače za preostale zaposlene ter izboljšanjem produktivnosti in delovnih praks zagotovilo večje prihranke in dalo družbi potrebno prožnost in prilagodljivost na poti k uresničevanju njenih ciljev.

- (119) Komisija meni, da mora biti družba Cyprus Airways sposobna uspešno prestrukturiranje izvesti v določenem časovnem roku. Čeprav je preteklo šele 18 mesecev od odobritve pomoči za reševanje (maj 2005), so rezultati družbe že nekoliko boljši od predvidenih. Za nadaljnje izboljšanje je treba pozornost nameniti predlogom zaposlenih za vodenje potrebnega prestrukturiranja. V takšnih primerih je način vodenja prestrukturiranja zelo pomemben, pripombe tretje strani pa kažejo, da v tem primeru to zlasti velja.

- (120) V zvezi z dolgoročnim posojilom 55 milijonov CYP (96 milijonov EUR), za katero delno jamči država, so ciprski organi pokazali, da se bo ta vsota porabila (skupaj s prihodki od prodaje Eurocyprie) za poplačilo pomoči za reševanje za prestrukturiranje letalske družbe v prihodnjih

letih. Povečanje kapitala za 14 milijonov CYP, načrtovano za sredino leta 2007, se bo porabilo za zmanjšanje še neodplačanega posojila. Načrt za prestrukturiranje je tesno povezan z načrtom za znižanje stroškov, da se poveča prihodek. Načrtuje se, da bo prihodek družbe sčasoma rasel, s čimer se bo banki odplačal preostali znesek posojila.

- (121) Komisija mora prav tako oceniti, ali so domneve, na katerih temelji prestrukturiranje, razumne glede na okoliščine in ali predvidevanja in napovedi ustrezajo zahtevam iz smernic. Smernice za reševanje in prestrukturiranje (točka 35) določajo, da mora biti „načrt [...] z vsemi potrebnimi podrobnostmi predložen Komisiji in mora vsebovati tudi tržno raziskavo. Izboljšanje sposobnosti preživetja mora biti v glavnem posledica notranjih ukrepov v načrtu za prestrukturiranje; lahko temelji na zunanjih dejavnikih, kot so spremembe cen in povpraševanja, na katere podjetje nima velikega vpliva, vendar samo, če so tržna predvidevanja splošno potrjena“.
- (122) V zvezi s tem je mogoče potrditi, da se je ta del načrta za prestrukturiranje odvijal v skladu s predvidevanji. V tem primeru se v zvezi s prometnimi tokovi in razvojem trga Komisija sklicuje na dve neodvisni študiji, opravljeni v zvezi z vrednotenjem Eurocypria, kolikor sta povezani z razvojem ciprskega letalskega trga.
- (123) Glede na načrt za prestrukturiranje se bo zračni promet na Cipru predvidoma povečal povprečno za 3,5 % na leto v obdobju od leta 2005 do leta 2010, medtem ko bo predviden promet družbe Cyprus Airways v enakem obdobju rasel s povprečno letno stopnjo 2,4 %. V poročilu, ki ga je pripravilo podjetje PricewaterhouseCoopers, je IATA (Mednarodno združenje letalskih prevoznikov) napovedala 4,3-odstotno skupno rast zračnega prometa na Cipru v obdobju od leta 2006 do leta 2008, kar kaže, da so bile domneve, upoštevane v načrtu, razumne. Zato se zdijo napovedi načrta za prestrukturiranje v smislu rezultatov družbe Cyprus Airways verjetne ob upoštevanju drugih racionalizacij, ki jih je družba izvedla.
- (124) Na podlagi navedenih dejavnikov Komisija meni, da bo družba Cyprus Airways sposobna obnoviti svojo finančno sposobnost v razumnem času, kot je predvideno v poslovnem načrtu.
- Izravnalni ukrepi*
- Družba Cyprus Airways*
- (125) Smernice za reševanje in prestrukturiranje prav tako določajo (točka 38), da je „treba [...] sprejeti ukrepe (izravnalni ukrepi), ki bodo čim bolj zmanjšali škodljive učinke na pogoje poslovanja, tako da bodo manjši od zelenih pozitivnih učinkov. V nasprotnem primeru bo pomoč, v nasprotju s skupnimi interesi in zato nezdržljiva s skupnim trgom“.
- (126) Nadalje določajo (točka 39), da lahko „ti ukrepi [...] vsebujejo prenos sredstev, zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjševanje vstopnih ovir na zadevnih trgih. Pri presojanju ustreznosti ukrepov bo Komisija upoštevala strukturo trga in pogoje konkurence in s tem preprečila, da bi kateri od teh ukrepov povzročil poslabšanje strukture trga“.
- (127) Komisija mora zato preveriti prestrukturiranje in ugotoviti, ali so bili sprejeti zadostni ukrepi v zvezi z družbo Cyprus Airways in skupino Cyprus Airways, da se zmanjša učinek izkrivljanja pomoči.
- (128) Konec leta 2004 je družba začela izvajati tako imenovani „akcijski načrt“; najprej je zmanjšala svojo floto za dve letali, od katerih je bilo nato eno skupaj s posadko oddano v najem družbi Eurocypria, in ukinila lete v nekatera mesta, in sicer Varšavo, Budimpešto in Kolombo.
- (129) Tako je bila ob koncu leta 2004 flota letalske družbe manjša za eno letalo; med izvajanjem načrta za prestrukturiranje je družba Cyprus Airways letela z 10 letali (2 letali A319, 6 letal A320-200 in 2 letali A330-200) ter družbi Eurocypria skupaj s posadko oddala v najem eno letalo A320-200, ta dogovor o najemu skupaj s posadko je bil ob koncu poletne sezone leta 2006 prekinjen. Poleg tega Komisija ugotavlja, da bo po napovedih povprečna rast zračnega prometa od 3,5 % do 4,3 % na leto v obdobju od leta 2005 do leta 2010, medtem ko napovedi družbe Cyprus Airways predvidevajo 2,4-odstotno rast na leto, kar bo v tem obdobju povzročilo zmanjšanje tržnega deleža s 26,6 % na skoraj 23,2 %. Komisija se strinja, da bi lahko vsako dodatno zmanjšanje flote ali tržnega deleža ogrozilo možnosti letalskega prevoznika, da si opomore, ne da bi se pri tem konkurentom omogočile kakršne koli pomembnejše tržne priložnosti.
- (130) Na začetku postopka je Komisija povabila zlasti zainteresirane tretje strani, naj predložijo svoja mnenja v zvezi s tem, vendar ni prejela nobenih pripomb na to temo.
- (131) Poleg tega Komisija poudarja, da smernice za reševanje in prestrukturiranje (točka 55) določajo, da „ker je gospodarska in socialna kohezija prioritetni cilj Skupnosti [...], mora Komisija pri ocenjevanju pomoči za prestrukturiranje v področjih, ki prejemajo podporo, upoštevati potrebe regionalnega razvoja“. Nadalje določajo (točka 56), da so „na območjih, ki prejemajo podporo, [...] lahko pogoji za odobritev pomoči manj strogi glede izvajanja izravnalnih ukrepov in višine prispevka upravičenca“.
- (132) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je v obdobju med 1. majem 2004 in 31. decembrom 2006 <sup>(9)</sup> celoten Ciper izpolnjeval pogoje na podlagi odstopanja od člena 87(3)(c) Pogodbe ES. Za obdobje od leta 2007 do leta

<sup>(9)</sup> Državna pomoč CY 14/2003 – Ciper – Karta regionalnih pomoči 2004–2006. (C(2004) 1757/1 z dne 28.4.2004).

2013 morata biti dve regiji, ki skupaj obsegata 50 % prebivalstva Cipra, upravičeni do prejemanja regionalne pomoči za naložbe na podlagi odstopanja od člena 87(3) (c) iz Pogodbe ES s intenzivnostjo pomoči 15 %. Poleg tega kaže Ciper številne ozemeljske in zato trajne značilnosti, ki vplivajo na njegov družbeno-gospodarski razvoj. Zaradi lege na skrajnem jugu EU ima Ciper otežen dostop do preostale Evropske unije, zaradi česar je država zelo odvisna od pomorskega in zlasti zračnega prometa. To je pomembno, ker je v primeru Cipra zračni promet edino možno sredstvo za prevoz v poslovne namene. Na podlagi statističnih podatkov Eurostata za leto 2003, ki prikazujejo stopnjo odvisnosti gospodarstva od zračnega prometa, je Ciper od vseh držav članic najbolj odvisen od zračnega prometa <sup>(10)</sup>.

## Sklep

- (133) Glede na to in ob upoštevanju posebnosti trga zračnega prometa na Cipru ter ker je družba Cyprus Airways že zmanjšala svojo floto in bo njena nekdanja hčerinska družba Eurocypria zdaj delovala kot pravno in finančno neodvisno podjetje, ki ne bo več v lasti in pod nadzorom družbe Cyprus Airways, Komisija ugotavlja, da so ciprski organi predlagali zadostne izravnalne ukrepe, da bi preprečili izkrivljanje trga, ki ga bo povzročilo prestrukturiranje.

### *Pomoč mora biti čim manjša*

- (134) Smernice za reševanje in prestrukturiranje (točka 43) določajo, da morata biti „količina in intenzivnost pomoči [...] omejeni na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje, ob upoštevanju obstoječih finančnih virov podjetja, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, v katero podjetje spada. Pri takšni oceni se upošteva kakršna koli predhodno dodeljena pomoč za reševanje“. Komisija meni, da je ta pogoj izpolnjen.

- (135) Stroški prestrukturiranja, kot je navedeno, znašajo 71,1 milijona CYP. Prihodki, ki se uporabljajo za financiranje tega prestrukturiranja, vsebujejo posojilo 55 milijonov CYP (za katero delno jamči država), 13,425 milijona CYP prihodka iz prodaje družbe Eurocypria in približno 8,5 milijona CYP drugih virov, predvsem iz odprodaje različnih sredstev. Prihodek načrtovanega povečanja kapitala se ne sme dodati tem ukrepom, ker se bo v celoti porabil za odplačilo dela posojila 55 milijonov CYP in se zato ne doda skupnemu znesku sredstev, uporabljenih za prestrukturiranje, saj bo le nadomestil enakovreden del teh sredstev. Vsa sredstva tako skupaj znašajo približno 76,9 milijona CYP. Komisija meni, da je ta znesek sprejemljiv in ugotavlja, da ni presežka stalnih sredstev v primerjavi z ustreznimi stroški, ker največji del

sredstev za prestrukturiranje predstavljajo posojila, ki jih bo morala družba odplačati iz svojih dohodkov, zato ne predstavljajo stalnega financiranja, medtem ko mora družba plačati dokončne stroške prestrukturiranja.

- (136) Razen tega Komisija ugotavlja, da obveza ciprskih organov k zmanjšanju dela posojila 55 milijonov CYP, ki ga bo krilo vladno jamstvo, pomeni dodatno omejevanje elementa državne pomoči v primerjavi s tem, kar je bilo predvideno na začetku.

### *Delež lastnega prispevka*

- (137) V zvezi z deležem lastnega prispevka smernice (točka 43) določajo, da bodo morali „upravičenci do pomoči [...] prispevati pomemben delež k načrtu za prestrukturiranje iz lastnih virov, tudi prodajo sredstev ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali iz zunanjega financiranja pri tržnih pogojih. Takšen prispevek kaže, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti. Takšen prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse pričakovane prihodnje dobičke, kot je denarni tok, in mora biti čim višji“. V smernicah je nato navedeno, kolikšen delež lastnega prispevka bi se običajno štel za primernega; za družbo, ki je velika kot družba Cyprus Airways, bi to bilo 50 %.

- (138) Komisija je ugotovila, da bodo stroški za prestrukturiranje približno 71,1 milijona CYP.

- (139) Zneski, ki jih je treba upoštevati kot lasten prispevek, bodo vključevali: vsaj 4,2 milijona CYP, kar ustreza delu povečanja kapitala v višini 14 milijonov CYP, ki ga bodo vpisali zasebni vlagatelji; vsaj 10 milijonov CYP od 55 milijonov CYP komercialnega posojila, ki ga bo prejela letalska družba na trgih brez kakršnega koli jamstva ali drugega državnega posredovanja; in 8,5 milijona CYP (kot je določeno v odstavku 53) prihodkov iz prodaje različnih sredstev.

- (140) Ciprski organi prav tako trdijo, da je kot lasten prispevek treba upoštevati tudi prihodke iz prodaje družbe Eurocypria. V skladu s prakso Komisije <sup>(11)</sup> velja, da ne gre za državno pomoč podjetju, ki prodaja sredstva, če se ta sredstva prodajo po dejanski vrednosti (neodvisno od narave kupca). Prihodki iz prodaje teh sredstev se lahko nato uporabijo za financiranje prestrukturiranja in veljajo za lasten prispevek. To pomeni, da je treba prihodek od prodaje družbe Eurocypria 13,425 milijona CYP šteti za lasten prispevek. Ta ugotovitev je v tem primeru dodatno utemeljena z obvezo ciprskih organov in pogojem, ki ga postavlja Komisija, da je Eurocypria popolnoma neodvisna od družbe Cyprus Airways in je njen konkurent.

<sup>(11)</sup> Odločba 2005/406/ES Komisije z dne 15. oktobra 2003 o RTP (UL L 142, 6.6.2005, str. 1) in Odločba 2005/418/ES Komisije z dne 7. julija 2004 o podjetju Alstom (UL L 150, 10.6.2005 str. 24) (zlasti točki 125 in 215).

<sup>(10)</sup> Razmerje letalskih potnikov na število prebivalstva znaša za Ciper 8,50, medtem ko je povprečje za EU-25 1,30.

(141) Skupni prispevek tako znaša vsaj 36,2 milijona CYP, kar je 51 % stroškov za prestrukturiranje. Komisija zato ugotavlja, da je zahteva po prispevanju zadostnega zneska za kritje stroškov za prestrukturiranje v tem primeru izpolnjena.

(142) Komisija nadalje poudarja, da stroške za prestrukturiranje večinoma krije posojilo 55 milijonov CYP, ki ga bo, čeprav zanj delno jamči država, morala družba odplačati iz svojih dohodkov, in ne iz državne subvencije 55 milijonov CYP<sup>(12)</sup>. Prizadevanje družbe, ki bo potrebno, da bo sčasoma pokrila stroške lastnega prestrukturiranja, ima enak učinek, kot če bi družba sama financirala prestrukturiranje, edina razlika je, da se zaradi posojila, za katero jamči država, to prizadevanje lahko razporedi na več let.

Ob upoštevanju navedenega je Komisija –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

#### Člen 1

Pomoč za prestrukturiranje, ki jo je Ciper odobril letalski družbi Cyprus Airways Public Ltd., je v skladu s skupnim trgom na podlagi člena 87(3)(c) Pogodbe ES, če so izpolnjeni pogoji iz členov 2 do 5.

#### Člen 2

Ciper do 31. decembra 2007 Komisiji predloži poročilo o napredku in vodenju načrta za prestrukturiranje.

#### Člen 3

1. Ciper zagotovi, da sta družbi Cyprus Airways Public Ltd in Eurocypria popolnoma konkurenčni in to tudi ostaneta v prihodnosti. Družbi Cyprus Airways Public Ltd in Eurocypria delujeta kot ločeni pravni osebi. Družbi Cyprus Airways Public Ltd in Eurocypria ne smeta kupiti poslovnega deleža druge ali izvesti enakovrednega kapitalskega posla, kot je združitev. Vse transakcije med družbama Cyprus Airways Public Ltd in Eurocypria potekajo na čisto poslovni podlagi.

2. Odstavek 1 se uporablja, dokler:

- a) jamstvo, ki ga je Ciper dal letalski družbi Cyprus Airways Public Ltd za najeto posojilo, ne preneha veljati ali

- b) Ciper nima več neposredne ali posredne večinske udeležbe pri kapitalu in/ali nadzora nad kapitalom v obeh družbah.

#### Člen 4

Ciper zagotovi, da se pri povečanju kapitala za 14 milijonov CYP (24,3 milijona CYP) v letalski družbi Cyprus Airways Public Ltd, predvidenem za sredino leta 2007, upoštevajo naslednje pogoje:

- a) povečanje kapitala se ne bo izvedlo, dokler komercialna banka, imenovana za vpis primarne izdaje delnic, ne podpiše uradne brezpogojne obveze, da bo jamčila uspešno izvedbo transakcije, pri čemer veljajo običajne izjeme, kot so primeri višje sile, vojna, terorizem in drugi podobni primeri;
- b) država lahko vpiše največ 70 % povečanja kapitala,
- c) država vpiše nove delnice, izdane na podlagi enakih pravic in pod enakimi pogoji, po isti ceni kot zasebni vlagatelji ne glede na predlagani časovni načrt jamčenja banke za uspešno izvedbo transakcije;
- d) transakcije ne sme spremljati noben stranski ali implicitni dogovor, po katerem bi država banko razbremenila obveze v primeru nezadostnega vpisa ponudbe za dokapitalizacijo ali bi banki odobrila kakršen koli posebni popust pri emisijem tečaju.

#### Člen 5

Ciper Komisiji predloži vsa poročila in dokumentacijo v zvezi z udeležbo države, banke in zasebnih delničarjev letalske družbe Cyprus Airways Public Ltd ter zlasti končne pogodbe z banko in poročila, ki utemeljujejo višino provizije in dejansko ceno delnic v okviru povečanja kapitala.

#### Člen 6

Ta odločba je naslovljena na Ciper.

V Bruslju, 7. marca 2007

Za Komisijo

Jacques BARROT

Podpredsednik Komisije

<sup>(12)</sup> V zvezi s tem glej Odloč 2005/346/ES bo Komisije z dne 14. julija 2004 o podjetju MobilCom (UL L 116, 4.5.2005) (zlasti točka 173).