

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 7 marca 2007 r.****Pomoc państwa C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plan restrukturyzacji**

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 300)

(jedynie wersja grecka jest autentyczna)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/137/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po zaproszeniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie z wyżej wymienionymi postanowieniami <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

**I. PROCEDURA**

- (1) W dniu 3 maja 2005 r. Komisja postanowiła zatwierdzić pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa (N69/2005) dla Cyprus Airways Public Ltd. (Decyzja 2005/1322).
- (2) Pismem bez daty, które wpłynęło do Komisji w dniu 9 listopada 2005 r. (DG TREN A/28405) zgodnie z art. 88 ust. 3 oraz zobowiązaniami podjętymi w ramach zgłoszonej pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa, o której mowa powyżej, władze cypryjskie zawiadomiły Komisję Europejską o planie restrukturyzacji dla Cyprus Airways Ltd. W dniu 14 listopada 2005 r. Sekretariat Generalny Komisji zarejestrował zgłoszenie pod numerem SG(05) A10041, a sprawie nadano numer N 555/2005.
- (3) W dniu 18 listopada 2005 r. (D(05)125084) Komisja poprosiła władze cypryjskie o dodatkowe wyjaśnienia. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi na pytania Komisji pismem z dnia 23 stycznia 2006 r., zarejestrowanym dnia 24 stycznia 2006 r. (pod numerem DG TREN A/11819). W dniu 14 grudnia 2005 r. odbyło się spotkanie w Brukseli przedstawicieli Republiki Cypryjskiej i Komisji. Kolejne spotkanie na wysokim szczeblu odbyło się w dniu 30 stycznia 2006 r. w Brukseli i miało na celu omówienie postępow w przedmiotowej sprawie.
- (4) Decyzją z dnia 22 marca 2006 r., o której powiadomiono władze cypryjskie pismem z dnia 23 marca 2006 r. (SG-Greffe (2006) D/201246), Komisja wszczęła procedurę określoną w art. 88 ust. 2 Traktatu. Procedura została zarejestrowana pod numerem C 10/2004.

- (5) Decyzja Komisji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego została również opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(2)</sup>. Komisja zaprosiła zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag w tej sprawie. Cypr przekazał swoje uwagi Komisji pismem z dnia 20 kwietnia 2006 r.
- (6) W terminie przewidzianym w opublikowanym wszczęciu postępowania, Komisja otrzymała jedną uwagę od zainteresowanych stron. Uwaga ta została przedstawiona władzom cypryjskim (D(2006) 213376) w celu uzyskania ich odpowiedzi. Odpowiedź Cypru otrzymano w dniu 28 lipca 2006 r. (zarejestrowano dnia 1 sierpnia pod numerem A/28810). Dalsze wyjaśnienia otrzymano od władz cypryjskich faksem z dnia 19 grudnia 2006 r. (zarejestrowanym dnia 31 grudnia 2006 r. pod numerem A/40766). Dodatkowe wyjaśnienia i zobowiązania otrzymano od władz cypryjskich faksem w dniu 28 lutego 2007 r.

**II. FAKTY**

- (7) Podstawową działalnością przedsiębiorstwa publicznego Cyprus Airways Public Ltd., powstałego w 1947 r., jest transport lotniczy osób i towarów oraz pozostałe usługi lotnicze. Głównym udziałowcem spółki jest rząd cypryjski (69,62 %), a pozostałe udziały znajdują się w rękach około 4 200 drobnych inwestorów prywatnych.
- (8) Cyprus Airways Public Ltd. (zwana dalej Cyprus Airways) wchodzi w skład grupy Cyprus Airways (zwanej dalej grupą).
- (9) Cyprus Airways posiada obecnie flotę 11 statków powietrznych obsługujących regularne połączenia w Europie i na Bliskim Wschodzie: dwa A319 dostarczone w 2002 r. stanowiące własność Cyprus Airways; siedem A320-200 dostarczonych w okresie od maja 1989 r. do marca 1993 r. stanowiących własność Cyprus Airways; z których jeden został wcześniej oddany w tzw. leasing mokry przedsiębiorstwu Eurocypria oraz dwa A330-200 dostarczone w latach 2002 i 2003 (w leasingu).

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 113 z 13.5.2006, str. 2.<sup>(2)</sup> Por. przypis 1.

- (10) W momencie zgłaszania planu restrukturyzacji, do innych spółek grupy, pozostających w 100 % własnością Cyprus Airways Public Ltd, należały:

*Eurocypria Airlines*

- (11) To przedsiębiorstwo (zwane dalej Eurocypria) obsługuje loty czarterowe z ponad pięćdziesięciu europejskich portów lotniczych. Na flotę Eurocypria składa się pięć statków powietrznych: cztery Boeingi 737-800 stanowiące przedmiot leasingu, nabyte w okresie od lutego do kwietnia 2003 r., z których każdy może pomieścić 189 pasażerów oraz statek powietrzny A320 w „leasingu mokrym” od Cyprus Airways.

*Hellas Jet SA*

- (12) Przedsiębiorstwo Hellas Jet SA (zwane dalej Hellas Jet) zostało założone w Atenach w dniu 1 lipca 2002 r., a działalność rozpoczęło 24 czerwca 2004 r. Hellas Jet zostało założone jako nowa europejska linia lotnicza z siedzibą w Atenach. Eksploatowało trzy Airbusey A320 w leasingu, z bazą w międzynarodowym porcie lotniczym w Atenach. Nie zrealizowano jednak planów biznesowych, a od maja 2005 r. zawieszono regularne połączenia. Dlatego też wyniki tego przedsięwzięcia były katastrofalne pod względem finansowym, do czerwca 2005 r. kosztowały grupę łącznie 29,5 mln CYP (51,4 mln EUR).

*Zenon National Distribution Centre Ltd.*

- (13) Ta spółka zależna (zwana dalej Zenon) świadczy usługi na rzecz cypryjskich biur podróży, a dokładniej dostarcza i rozpowszechnia informacje elektroniczne umożliwiające biuram podróży dokonywanie rezerwacji miejsc w samolotach i wystawianie biletów oraz dokonywanie rezerwacji miejsc hotelowych i samochodów.

*Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.  
(sklepy wolnocłowe)*

- (14) To przedsiębiorstwo rozpoczęło działalność w 1996 r., kiedy przejęło obsługę sklepów wolnocłowych na lotniskach w Larnace i w Pafos. W momencie zgłaszania planu restrukturyzacji, przewidywano, że sklepy wolnocłowe w Larnace i w Pafos zostaną przejęte przez nowego koncesjonariusza portów lotniczych i nie będą już wchodzić w skład grupy. Stało się tak w czerwcu 2006 r.

### III. WSZCZĘCIE POSTĘPOWANIA

- (15) Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 na podstawie szeregu przesłanek wynikających z przeprowadzonej przez nią analizy planu restrukturyzacji. Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy plan był zgodny z obowiązującym ustawodawstwem wspólnotowym, tj. wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw z 2004 r.<sup>(3)</sup> (dalej zwanymi wytycznymi RiR).

*Długoterminowy kredyt w wysokości 55 mln CYP (96 mln EUR) oraz środki redukcji kosztów*

- (16) Podstawowym założeniem planu restrukturyzacji jest kredyt na warunkach komercyjnych z gwarancją rządu cypryjskiego na okres dziesięciu lat, który będzie w pierwszej kolejności wykorzystany na spłatę krótkoterminowego kredytu w wysokości 30 mln CYP (51 mln EUR) udzielonego w ramach pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa zatwierdzonej w maju 2005 r. Pozostała kwota zostanie wykorzystana na restrukturyzację przewoźnika.
- (17) W pierwszych dwudziestu czterech miesiącach planu restrukturyzacji główny nacisk położono na redukcję kosztów i wzrost wybranych przychodów. Rząd i zarząd przewoźnika oszacowały, że całkowita redukcja kosztów powinna wynieść 13 %. Cel ten miał zostać osiągnięty poprzez redukcję zatrudnienia o około 20 % oraz równoczesną obniżkę wynagrodzeń pracowników o średnio 15 %. Oznacza to, że z 1 840 pracowników, według stanu na dzień 1 września 2005 r., w ramach planu restrukturyzacji zwolnionych miało zostać z pracy 385 osób; zwolnienia te miały przynieść roczne oszczędności w wysokości około 7 mln CYP (12 mln EUR). Dodatkowe oszczędności w wysokości około 4,6 mln CYP (8 mln EUR) przyniosą bieżące cięcia kosztów pracowniczych.

- (18) Komisja wyraziła swoje wątpliwości co do tego, czy w okresie długoterminowym plan przywróci spółce rentowność w możliwie krótkim czasie i bez konieczności udzielenia dodatkowej pomocy w przyszłości. Komisja nie posiadała też dostatecznych informacji, by stwierdzić, czy wartość elementu pomocowego w ramach planu restrukturyzacji została utrzymana na minimalnym poziomie. Komisja zakwestionowała również potrzebę spłacania kredytu długoterminowego przez okres dziesięciu lat. Komisja stwierdziła, że nie posiada dostatecznych informacji, aby stwierdzić, czy prognozy finansowe są uzasadnione lub czy założenia, na których się one opierają są prawidłowe i byłyby szczególnie zainteresowana poznaniem opinii konkurentów Cyprus Airways na temat tego planu.

*Sprzedaż Eurocypria*

- (19) Plan restrukturyzacji przewidywał sprzedaż rządowi spółki Eurocypria, zależnej od Cyprus Airways, obsługującej loty czarterowe, za cenę ustaloną przez niezależnego eksperta. Cenę wstępnie oszacowano na 15 mln CYP (26 mln EUR). W wyniku sprzedaży Eurocypria zostałaby więc wydzielona z grupy Cyprus Airways i prowadziłaby działalność jako zupełnie niezależny podmiot. Środki uzyskane ze sprzedaży (wyplacone Cyprus Airways przez rząd) przewoźnik mógłby wykorzystać na restrukturyzację. Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do sprzedaży Eurocypria państwu oraz trybu określenia ceny sprzedaży. Jeśli cena zapłacona za Eurocyprię nie byłaby ceną rynkową, wówczas kwota ta uznana zostałaby za pomoc państwa.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 244 z 1.10.2004, str. 2.

*Podwyższenie kapitału*

- (20) Kolejnym etapem planu restrukturyzacji, który zostanie uruchomiony po 18 miesiącach od rozpoczęcia jego realizacji, jest podwyższenie kapitału o 14 mln CYP (24 mln EUR). Wszyscy udziałowcy spółki (państwo oraz inwestorzy prywatni) uczestniczyć będą w tej operacji proporcjonalnie do posiadanych udziałów. Państwo wyłoży 9,8 mln CYP (17 mln EUR), natomiast wkład prywatnych udziałowców w podwyższenie kapitału wyniesie około 4,2 mln CYP (7,3 mln EUR). Wszczynając postępowanie, Komisja zaznaczyła, że nie może wykluczyć, że udział państwa w podwyższeniu kapitału mógłby stanowić pomoc państwa.

*Środki wyrównawcze*

- (21) Komisja wyraziła wątpliwości, czy zaproponowane w planie restrukturyzacji środki wyrównawcze są wystarczające, aby zapobiec zakłóceniom w działaniu rynku spowodowanym udzieloną pomocą. Plan przewidywał stosunkowo niewielkie zmniejszenie floty i siatki połączeń Cyprus Airways. Zależna spółka Eurocypria obsługująca połączenia czarterowe miała zostać sprzedana, inna spółka zależna Hellas Jet miała zostać zlikwidowana, a jej trzy statki powietrzne zwrócone. Komisja miała szczególne wątpliwości z uwagi na fakt sprzedaży Eurocypria największemu udziałowcowi Cyprus Airways. W związku z tym Komisja poprosiła konkurentów Cyprus Airways o przedstawienie uwag w tym zakresie.

*Środki własne*

- (22) W przedsiębiorstwie wielkości Cyprus Airways, poziom udziału środków własnych w kosztach restrukturyzacji powinien zazwyczaj wynosić około 50 %. Komisja wyraziła wątpliwości odnośnie do poziomu środków własnych oraz do tego, co powinno być uznawane za środki własne.

#### IV. UWAGI OTRZYMANE W TRAKCIE POSTĘPOWANIA

**Początkowe uwagi władz cypryjskich**

- (23) Władze cypryjskie zareagowały na wszczęcie postępowania, starając się wyjaśnić pewne kwestie podniesione przez Komisję.

*Długoterminowy kredyt w wysokości 55 mln CYP (96 mln EUR) oraz środki redukcji kosztów*

- (24) Odnośnie do kwestii związanych z przywróceniem rentowności Cyprus Airways w długim okresie, plan restrukturyzacji przewidywał, że w ramach restrukturyzacji (finansowanej ze środków z kredytu długoterminowego w wysokości 55 mln CYP oraz z przychodów ze sprzedaży Eurocypria) miały zostać poniesione następujące koszty:

Okres	Kwota (mln CYP)	Opis
2006	30	Zwrot pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa
2006	10,6	Odprawy z tytułu zwolnień
2006	2	Pozostałe koszty zwolnień pracowników
2006–2008	5	Kapitał obrotowy dla Cyprus Airways
2006–2008	13,5	Przewidywane wydatki kapitałowe
2006–2010	10	Deficyt środków pieniężnych
<b>Razem</b>	<b>71,1</b>	

- (25) Odnośnie do dalszej działalności przedsiębiorstwa, zarówno władze cypryjskie, jak i przewoźnik uznały, że strategiczny i operacyjny model wykorzystywany przez Cyprus Airways w przeszłości nie sprawdzi się w otoczeniu konkurencyjnym, w jakim przedsiębiorstwo to działa obecnie. Podstawową przeszkodą jest fakt, że przewoźnik Cyprus Airways działa na poziomie kosztowym pełnoprawnego przewoźnika sieciowego, podczas gdy realia zliberalizowanego i zdominowanego przez turystykę rynku cypryjskiego umożliwiają osiągnięcie przychodów na poziomie przewoźników czarterowych lub tanich przewoźników, którzy są w rzeczywistości prawdziwymi konkurentami Cyprus Airways.

- (26) W obecnej sytuacji gospodarczej oraz przy pełnej liberalizacji rynku transportu lotniczego na Cyprze, Cyprus Airways ma niewiele możliwości dalszego rozwoju lub zwiększenia swoich przychodów. Nawet prognozowany wzrost na rynku lotniczym o ponad 4 % nie pozwoliłby Cyprus Airways wyostać się z obecnej trudnej sytuacji bez dodatkowych działań. Dlatego też przedsiębiorstwo podjęło się rygorystycznej restrukturyzacji, w ramach której nieuniknione będą drastyczne cięcia kosztów.

- (27) W planie restrukturyzacji przedsiębiorstwo oszacowało, że należy ograniczyć łączne koszty o 13 %. Miano to osiągnąć poprzez obniżenie kosztów pracowniczych o około 20 % oraz jednocześnie obniżenie poziomu płac, średnio o 15 %.

- (28) Poza cięciem kosztów, przedsiębiorstwo musi zrealizować pozostałe elementy planu restrukturyzacji, który jest w toku i który na tym wczesnym etapie jest konieczny do osiągnięcia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa. Obecnie dąży się do tego, by przedsiębiorstwo stało się zdolne do przebudowania swojej pozycji w taki sposób, który pozwoli przewoźnikowi na przetrwanie oraz wygeneruje możliwy do zaakceptowania zwrot z inwestycji w średnim okresie, bez przyznawania kolejnych dotacji i pomocy. Planuje się, że w 2007 r. nastąpi druga tura cięcia kosztów, koncentrująca się na outsourcingu oraz najlepszych rozwiązaniach w tej branży.

#### Ewolucja zysków i strat Cyprus Airways (prognoza) (\*)

	tys. CYP						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Liczne przychody	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liczne koszty	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wynik z działalności operacyjnej	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk (strata) przed opodatkowaniem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Przyszłe uzdrowienie przewoźnika opiera się o konsolidację zysków wynikających z obniżenia kosztów oraz stałego rozwoju przewoźnika. W tym zakresie plan restrukturyzacji przewiduje na okres 2004–2010 następującą ewolucję ruchu pasażerskiego:

#### Ewolucja ruchu pasażerskiego dla Cyprus Airways (prognoza) (\*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ruch na Cyprze ogółem (mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ruch CY (mln)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Udziały rynkowe CY	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

#### Sprzedaż Eurocypria

- (30) Jeżeli chodzi o sprzedaż Eurocypria, władze wyjaśniły, że poza wyceną dokonaną wcześniej przez PricewaterhouseCoopers w imieniu Cyprus Airways mającą na celu ustalenie ceny rynkowej Eurocypria, wykonanie drugiej wyceny w imieniu władz zlecono HBSC, aby ustalić cenę sprzedaży zgodnie z powszechnie uznawaną i przyjętą metodologią. Sprzedaży Eurocypria państwu dokonano by więc z wolnej ręki.
- (31) PwC sporządził wycenę przedsiębiorstwa z zastosowaniem metody zdyskontowanych przepływów pieniężnych (DCF), a porównując przyjęte mnożniki do metody rynkowej, wziął również pod uwagę transakcje polegające na sprzedaży i kupnie porównywalnych przedsiębiorstw z tej branży.
- (32) PwC podał, że przychód firmy pochodzi ze sprzedaży miejsc w samolotach biur podróży, łączna liczba pasażerów przewiezionych w 2005 r. wyniosła 662 561, a w roku 2006 r. oczekuje się wzrostu łącznej liczby przewiezionych pasażerów do 829 092. Należy zauważyć, że przychody prognozowane na rok 2006 zostały już zakontraktowane. Głównymi elementami kosztów operacyjnych w 2005 r. były: paliwo lotnicze (30 %), leasing statków powietrznych (22 %), opłaty lotniskowe i trasowe (15 %), koszty załóg (11,5 %) oraz koszty utrzymania/napraw (9,5 %).

(\*) Tajemnica handlowa.

## Kluczowe wskaźniki efektywności

	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup> Z	2006 <sup>(3)</sup> S	2007 S	2008 S	2009 S
Łączna liczba wykonanych lotów	[...] <sup>(*)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liczba przewiezionych pasażerów	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Dochód łącznie (tys. CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk brutto (tys. CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk operacyjny (strata operacyjna) (tys. CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk (strata) przed opodatkowaniem (tys. CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Sprawozdania finansowe po zbadaniu przez biegłego rewidenta.

<sup>(2)</sup> Z = Rachunki zarządcze, nie zostały jeszcze zbadane.

<sup>(3)</sup> S = Szacunkowo.

<sup>(\*)</sup> Tajemnica handlowa.

- (33) W roku finansowym 2005 Eurocypria przewidywała zyski na poziomie około 440 tys. CYP, co oznaczało pogorszenie wyników w porównaniu z poprzednimi latami i planowanymi wynikami ze względu na dużą podwyżkę cen paliw w 2005 r., którą nie można było obciążyć pasażerów ze względu na charakter umów z biurami podróży.
- (34) Metoda DCF wskazuje wartość przedsiębiorstwa na podstawie wartości wolnych przepływów pieniężnych, których wygenerowania można się spodziewać od przedsiębiorstwa w przyszłości. Ma na celu określenie bieżącej wartości przyszłych przepływów pieniężnych dla inwestorów, otrzymane przepływy pieniężne należy zdyskontować o wymaganą stopę zwrotu, aby otrzymać szacunkową bieżącą wartość przedsiębiorstwa.
- (35) Kierownictwo Eurocypria opracowało czteroletnie prognozy finansowe (2006–2009), przewidujące „wartość końcową” firmy, stanowiącą kwotę, którą inwestor zapłaciłby dziś za prawa do przepływów pieniężnych z działalności w latach następujących po czteroletniej prognozie. Otrzymano wartość końcową 14,54 mln CYP, którą następnie zdyskontowano o „średni ważony koszt kapitału” na poziomie 9,35 %, aby otrzymać „wartość bieżącą netto” przedsiębiorstwa, wynoszącą 14,21 mln CYP.
- (36) Otrzymałą wartość bieżącą netto poddano następnie szeregowi analiz wrażliwości, uwzględniających parametry, które mogą ulec zmianie, takie jak różne kursy wymiany USD/CYP (przedsiębiorstwo ponosi sporą część kosztów w dolarach amerykańskich, natomiast przychody uzyskiwane są w innych walutach), różne prognozy rozwoju i różne ceny paliw. Analizy wrażliwości podkreśliły dużą wrażliwość Eurocypria (co jest powszechne w przypadku większości wspólnotowych przewoźników) na zmiany kursów walut i cen paliw.
- (37) Na podstawie opisanej powyżej analizy, PwC otrzymał orientacyjny zakres wartości spółki Eurocypria, wynoszący od 12,5 mln do 16 mln CYP.
- (38) PwC przeprowadził również porównawczą analizę rynkową wartości, porównując Eurocyprię z innymi przedsiębiorstwami zajmującymi się podobną działalnością lub przedsiębiorstwami podobnego typu. Jest ona uznawana za ważną dodatkową metodę porównawczą, ponieważ warunki działania i perspektywy podobnych przedsiębiorstw zależą od wspólnych czynników, takich jak ogólny popyt na ich produkty i usługi, a także struktura kosztów i otoczenie, w którym działają.
- (39) Ze względu na brak publicznie notowanych przewoźników czarterowych, PwC posłużył się zestawieniem tanich przewoźników lotniczych oraz różnych przewoźników obsługujących połączenia regularne i czarterowe. Obliczenia dokonane na podstawie bieżących i prognozowanych zysków przed potrąceniem odsetek, podatków, umorzenia i amortyzacji (EBITDA) dały orientacyjną wartość kapitału własnego firmy wynoszącą pomiędzy 12,5 mln a 13,5 mln CYP. PwC zauważa, że wynik ten jest zbliżony z wynikiem otrzymanym metodą DCF.
- (40) PwC przeprowadził również trzecią i ostateczną wycenę Eurocypria na podstawie transakcji przeprowadzonych w ostatnim okresie. Jego zdaniem stanowi to test zasadności dwóch opisanych wcześniej metod. Teoria stojąca za tą metodą jest taka, że cena uzyskana z wolnej ręki przez zainteresowanego nabywcę i zainteresowanego sprzedawcę stanowi dobry wskaźnik wartości. PwC wykorzystał dane, do jakich ma dostęp poprzez swoją globalną sieć i przy zastosowaniu tej metody uzyskał orientacyjną wartość od 10,5 mln do 13 mln CYP dla przedsiębiorstwa Eurocypria. PwC zauważa, że również ten wynik jest zbliżony z wynikiem otrzymanym metodą DCF.

- (41) Odpowiednio do okoliczności, a także na podstawie wspomnianych powyżej analiz, PwC doszedł do wniosku, że orientacyjna wartość Eurocyprya mieści się w granicach od 12,5 mln do 15,5 mln CYP.
- (42) PwC dodaje również, że wycena Eurocyprya została dokonana na podstawie prognoz finansowych dla Eurocyprya w przypadku, gdyby zachowała ona pewnego rodzaju powiązanie z Cyprus Airways. Według PwC takie powiązanie doprowadziłoby do powstania pewnych przeszkód na drodze do ekspansji, a w szczególności ograniczyłoby rozwój Eurocyprya ze względu na fakt, że jest podmiotem zależnym od Cyprus Airways. Status Eurocyprya jako spółki zależnej od Cyprus Airways ogranicza jej możliwości uzyskania konkurencyjnych cen w odniesieniu do outsourcingu usług. Gdyby Eurocyprya pozostała w grupie, prawdopodobnie nie mogłaby również konkurować z Cyprus Airways na tych samych trasach.
- (43) Na tej podstawie PwC doszedł do wniosku, że bez powyższych ograniczeń cena Eurocyprya jako samodzielnego podmiotu byłaby prawdopodobnie wyższa.
- (44) Druga wycena została przeprowadzona przez HSBC. HSBC przyjął podobny sposób działania, jak PwC. Początkowo doszedł do wniosku, że łączna wartość kapitałów własnych Eurocyprya wynosi 13 mln CYP. Następnie HSBC przeprowadził porównawczą analizę wartości, przyglądając się publicznie notowanym przedsiębiorstwom porównywalnym z Eurocyprią, uzyskując w ten sposób wycenę Eurocyprya na poziomie 11,8 mln CYP.
- (45) HSBC nawiązał do wrażliwości przedsiębiorstwa (w szczególności na zmienność cen paliw) i otrzymał średnią ważoną wartość przedsiębiorstwa w zakresie od 12,3 mln do 13,8 mln CYP.

#### *Podwyższenie kapitału*

- (46) Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału, miałoby ono na celu rozwiązanie kwestii ujemnej wartości netto wynikającej z narosłych strat z lat ubiegłych, które uszczupliły kapitał własny firmy. Podwyższenie kapitału nastąpi w drodze emisji praw, które zostaną zaoferowane udziałowcom proporcjonalnie do ich udziałów, przy czym 70 % zostanie zaoferowane państwu, a 30 % udziałowcom prywatnym. Zdaniem władz cypryjskich, takie podwyższenie kapitału będzie inwestycją podobną do inwestycji realizowanych przez inwestorów w gospodarce rynkowej.

#### *Środki wyrównawcze*

- (47) W kwestii środków wyrównawczych władze cypryjskie powtórzyły swój pogląd, że przewoźnik w rzeczywistości restrukturyzuje swoją działalność od 2004 r. Z tego względu pod koniec 2004 r. przewoźnik zmniejszył swoją flotę o dwa statki powietrzne i zrezygnował z przelotów na wielu trasach, ograniczając jednocześnie częstotliwość przelotów na innych trasach. Biorąc pod uwagę fakt, że w 2004 r. przewoźnik posiadał 12 statków powietrznych, redukcja ta była ich zdaniem bardzo znaczna, a dalsza redukcja na tym etapie miałaby niekorzystny wpływ na rentowność przewoźnika w okresie długoterminowym.

- (48) Władze cypryjskie utrzymują również, że decyzja o sprzedaży Hellas Jet oraz decyzja o nieprzedłużeniu umów leasingowych Hellas Jet na trzy statki powietrzne oznaczają znaczne zmniejszenie wielkości grupy, co należy uważać za środek wyrównawczy. Podobnie sprzedaż Eurocyprya, ponieważ flota grupy zmniejszy się o 6 kolejnych statków powietrznych, po sprzedaży te dwie spółki byłyby niezależne w sensie prawnym i finansowym.
- (49) Zdaniem władz cypryjskich, w ramach tej restrukturyzacji nie ma możliwości wprowadzenia dalszych środków wyrównawczych, które nie zagroziłyby celowi restrukturyzacji. Władze cypryjskie podkreślają, że firma Cyprus Airways jest bardzo małym uczestnikiem wspólnotowego rynku lotniczego i jest mało prawdopodobne, by jej działania wpłynęły w tym zakresie na sytuację konkurencji.
- (50) Rynek cypryjski, który jest głównie rynkiem docelowych wyjazdów, jest od pewnego czasu zliberalizowany i obecnie około 99 linii lotniczych obsługuje regularne i czarterowe połączenia na Cypr i z Cypru. Przyjrząwszy się bliżej, 80 % ruchu odbywa się wewnątrz Wspólnoty/EOG i dlatego nie podlega on żadnym ograniczeniom. Dalsze 8–9 % stanowią połączenia czarterowe z krajów trzecich, które zostały w pełni zliberalizowane. Pozostałe 10–11 % stanowią połączenia z regionu Bliskiego Wschodu i Zatoki Perskiej, gdzie kontekst lotniczo-polityczny zależy od porozumień dwustronnych pomiędzy Cyprzem a tymi krajami. W tej sytuacji władze cypryjskie uważają, że możliwości dalszego uwolnienia cypryjskiego rynku lotniczego w drodze działań podejmowanych na szczeblu krajowym są bardzo ograniczone.

#### *Środki własne*

- (51) Odnośnie do kwestii środków własnych, władze cypryjskie chciały wyjaśnić szereg kwestii. Jeśli chodzi o flotę stanowiącą własność Cyprus Airways, przedsiębiorstwo nie mogło uczynić ze swoich statków powietrznych zabezpieczenia kredytów w bankach komercyjnych z uwagi na relatywnie duży wiek statków powietrznych (7 statków powietrznych A320, stanowiących własność Cyprus Airways, zostało dostarczonych przedsiębiorstwu w latach 1989–1993). Podjęto w tej kwestii starania, jednak odpowiedzi otrzymane z szeregu banków komercyjnych były odmowne. W podobnym duchu rząd wyjaśnił, że sprzedaż części floty nie była brana pod uwagę jako realna alternatywa, ponieważ uniemożliwiłoby to przedsiębiorstwu prowadzenie dalszej działalności. Jediną realną alternatywą była więc sprzedaż Eurocyprya, a władze argumentują, że sprzedaż tego podmiotu zależnego należy postrzegać jako środek własny.
- (52) Odnośnie do Hellas Jet, spółka ta zaprzestała działalności jako linia lotnicza oferująca regularne połączenia w maju 2005 r. i przekształciła swoją działalność, z przewoźnika obsługującego regularne połączenia stając się brokerem lotniczym i operatorem czarterowym, wchodząc w porozumienie z przedsiębiorstwem greckim o nazwie Trans World Aviation. 51 % środków własnych firmy zostało już sprzedane, a rząd prowadził negocjacje w celu sprzedaży pozostałej części firmy.
- (53) Władze cypryjskie uważają również, że podwyższenie kapitału planowane na połowę 2007 r. stanowi środek własny w restrukturyzacji. Ich zdaniem należy uwzględnić

też sprzedaż jednego statku powietrznego w 2005 r. (5 mln CYP), sprzedaż zapasowego silnika do A320 (1,7 mln CYP) oraz sprzedaż części zamiennych (0,7 mln CYP), co daje dalszy wkład w wysokości 7,4 mln CYP.

- (54) Ponadto, odnośnie do poziomu środka własnego w restrukturyzacji, władze cypryjskie zwracają uwagę Komisji na punkt 56 wytycznych RiR, który mówi:

*„Jednakże w obszarach wspieranych, o ile nie ustalono inaczej w przepisach w sprawie pomocy państwa dla poszczególnego sektora, warunki zezwolenia na pomoc mogą być mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych i wielkości wkładu beneficjenta,”*

- (55) Władze cypryjskie twierdzą także, że w okresie 2000–2006 cały Cypr uznawano za jeden region w znaczeniu art. 87 ust. 3 lit. (a) Traktatu WE oraz że przedsiębiorstwo Cyprus Airways jest szczególnie ważne dla opierającej się na turystyce gospodarki Cypru, a dalsze zmniejszenie zdolności przewozowych przewoźnika poprzez wprowadzenie kolejnych środków wyrównawczych lub poprzez zastosowanie szczególnie wysokiego udziału własnego będzie miało dalekosiężne konsekwencje dla sektora turystyki i ogólnie dla rozwoju regionalnego.

#### Uwagi stron trzecich

- (56) Po opublikowaniu w dzienniku urzędowym pisma zaadresowanego do władz cypryjskich, w przewidzianym terminie otrzymano uwagi od jednej zainteresowanej strony.
- (57) Komisja zauważa, że w kontekście wszczęcia postępowania, żaden konkurent nie wniósł swoich uwag.

#### Pasypi

- (58) Otrzymano uwagi od Cypryjskiego Związku Pilotów Linii Lotniczych (Pancyprian Airline Pilots Union – PASYPI), który chciał przedstawić swoją opinię na temat planu restrukturyzacji Cyprus Airways oraz prawidłowego i skutecznego zarządzania przedsiębiorstwem. Związek wyraził opinię, że gdyby bieżący plan restrukturyzacji miał zostać zatwierdzony przy „obecnym sposobie myślenia kierownictwa”, mogłoby to być „wysoce katastrofalne” dla przedsiębiorstwa.
- (59) Zdaniem PASYPI, przedsiębiorstwo Cyprus Airways nie przedstawiło pracownikom odpowiedniego i wykonalnego planu działania od czasu zatwierdzenia przez Komisję pomocy na jego ratowanie. Nie zrestrukturyzowano ani kierownictwa, ani działalności firmy, co spowodowane było względami politycznymi i sprzecznością interesów.
- (60) Związek utrzymuje, że przewoźnik zatrudnia zbyt wielu pracowników, a plany wprowadzone przez kierownictwo firmy nie zmniejszyły liczby pracowników do poziomu zgodnego ze standardami i wzorcami międzynarodowymi. Jako przyczyny porażki podano naciski i względy polityczne.

- (61) PASYPI zauważa, że prywatni udziałowcy spółki nie przyczyniają się do jej przetrwania, a jedyną stroną zainteresowaną, która przyczynia się do zmniejszania kosztów są pracownicy.

- (62) Związek pilotów krytykuje również zarząd firmy w związku z potraktowaniem dwóch spółek zależnych, Eurocypria i Hellas Jet. Odnośnie do Eurocypria, związek zastanawia się, czy sprzedaż tej spółki będzie mieć niekorzystny wpływ na przyszłość i przyszły rozwój Cyprus Airways i czy je ograniczy. Jeżeli chodzi o Hellas Jet, związkowi nie podoba się fakt, że kierownictwo nigdy nie ujawniło personelowi strat poniesionych przez Hellas Jet i nie poinformowało, czy ta spółka nadal prowadzi działalność.

- (63) Podsumowując, związek pilotów stwierdza, że istnieje potrzeba opracowania nowego planu operacyjnego dla przewoźnika i że przewoźnika należy sprywatyzować.

#### Odpowiedź władz cypryjskich na uwagę strony trzeciej

- (64) W odpowiedzi na uwagi otrzymane od związku pilotów, władze cypryjskie przede wszystkim zapewniły, że stwierdzenia te nie zostały poparte dowodami, nie opierają się na racjonalnych przesłankach biznesowych i nie są osadzone w odpowiednim kontekście.

- (65) Rząd stanowczo odpycha zarzuty o ingerencje polityczne w przedsiębiorstwie i stwierdza, że choć większość członków zarządu jest powoływanych przez rząd, to ich obowiązki są takie same, jak w przypadku członków zarządu wszelkich innych publicznie notowanych spółek. Podejmując decyzje, zarząd kieruje się wyłącznie najlepszym interesem firmy.

- (66) Odnośnie do planu restrukturyzacji, rząd stwierdza, że był on już realizowany i że zmiana w przedsiębiorstwie była już zauważalna. Roczne oszczędności były zgodne z tym, co przewidziano w planie i wyniosły 19,5 mln CYP. Istotą planu było ograniczenie kosztów, tak aby umożliwić przewoźnikowi restrukturyzację działalności sposobem pozwalający zwiększyć jego konkurencyjność. Ponieważ koszty pracy były istotnym czynnikiem, oznaczało to, że wpływ na pracowników był nieunikniony – czy to z powodu zwolnień, czy niższych zarobków.

- (67) Jeżeli chodzi o nadmierny poziom zatrudnienia, rząd odpycha zarzuty wysunięte przez PASYPI i stwierdza, że liczba zwalnianych pracowników, którzy mają opuścić przedsiębiorstwo do końca 2006 r. wynosi raczej około 414, a nie 385, jak przewidywał plan restrukturyzacji.

- (68) Jeżeli chodzi o podwyższenie kapitału, rząd wyjaśnia, że nastąpi to w połowie 2007 r., kiedy widoczne staną się namacalne rezultaty realizacji planu restrukturyzacji. Planowane jest zachowanie obecnych proporcji udziałów prywatnych i publicznych w spółce.

- (69) Rząd wyjaśnił, że podjęto się sprzedaży Eurocypria, aby umożliwić Cyprus Airways spełnienie wymogów dotyczących środków własnych określonych w wytycznych wspólnotowych RiR. Rząd stwierdził, że sprzedaż Eurocypria po cenie ustalonej w ramach niezależnej wyceny na poziomie 13,425 mln CYP ma nastąpić na początku sierpnia 2006 r.
- (70) Odnośnie do Hellas Jet, rząd wyjaśnił, że po zawarciu porozumienia trójstronnego pomiędzy Cyprus Airways, Hellas Jet a Trans World Aviation SA (w Grecji prowadzącego działalność jako Air Miles), przedsiębiorstwo Cyprus Airways uzgodniło, że sprzeda Hellas Jet firmie Trans World za 2 mln EUR (1,16 mln CYP). Rząd stwierdził, że zamiarem Cyprus Airways było ograniczenie do minimum strat z działalności operacyjnej Hellas Jet i wycofanie się z tego przedsięwzięcia natychmiast po wygaśnięciu gwarancji korporacyjnej, udzielonej wcześniej przez Cyprus Airways w związku z flotą Hellas Jet, i argumentuje, że kwotę tę należy uznać za wkład własny.
- (71) Rząd odrzucił apel związku pilotów o sporządzenie nowego planu restrukturyzacji i stwierdził, że obecny biznes plan nie wymaga żadnej rewizji. Rząd nie wykluczył możliwości sprywatyzowania przedsiębiorstwa, jeżeli złożona zostanie atrakcyjna oferta.
- (72) W związku z podwyższeniem kapitału planowanym na połowę 2007 r. oraz na prośbę Komisji, władze cypryjskie udzieliły dalszych informacji w piśmie z dnia 19 grudnia 2006 r. Wyjaśniły, że zgodnie z postanowieniami cypryjskiego prawa spółek, przedsiębiorstwo publiczne nie może emitować udziałów o wartości niższej niż ich wartość nominalna. Udziały w Cyprus Airways były w tym czasie przedmiotem obrotu na Cypryjskiej Giełdzie Papierów Wartościowych po cenie 0,15-0,16 CYP, natomiast ich wartość nominalna wynosiła 0,50 CYP za 1 udział. Ponieważ uważano, że każda emisja na poziomie wartości nominalnej lub powyżej tej wartości byłaby sukcesem, konieczne byłoby zmniejszenie wartości nominalnej kapitału podstawowego.
- (73) Procedura zmniejszenia wartości nominalnej kapitału podstawowego została już rozpoczęta. Przedsiębiorstwo zmniejszy tę wartość odpisując skumulowane straty (w zakresie dozwolonym w akcie założycielskim spółki). Na posiedzeniu rady dyrektorów Cyprus Airways, które odbyło się w dniu 12 grudnia 2006 r., rozpoczęto procedurę podwyższania kapitału poprzez organizację gwarancji emisji. Aby to umożliwić, komercyjny bank inwestycyjny Cisco – jednostka zależna prywatnego Banku Cypryjskiego (Bank of Cyprus) – zgłosił gotowość do udzielenia gwarancji na proponowaną emisję. Cisco otrzyma wynagrodzenie za udzielenie gwarancji na podwyższenie kapitału przez Cyprus Airways, wynagrodzenie to zostanie ustalone po cenie rynkowej dla tego rodzaju transakcji. Kopię listu intencyjnego od banku inwestycyjnego przekazano służbom Komisji.
- (74) Kolejnym krokiem będzie przyjęcie przez 75 % większość udziałowców obecnych na nadzwyczajnym walnym zgromadzeniu specjalnej uchwały o obniżeniu kapitału podstawowego w połowie stycznia 2007 r. Taka uchwała musiałaby zostać następnie zatwierdzona przez sąd

rejonowy na Cyprze i zarejestrowana w rejestrze spółek. Oczekuje się, że cała procedura potrwa 6–7 miesięcy (przyjmując trzymiesięczny okres na rozpatrzenie sprawy przez sąd).

## V. OCENA POMOCY

### Stwierdzenie istnienia pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE

- (75) Na mocy art. 87 ust. 1 Traktatu WE, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (76) Pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie do każdego środka pomocy, który jest bezpośrednio lub pośrednio finansowany przy użyciu zasobów państwowych oraz który jest przyznawany przez państwo bądź instytucje działające na podstawie mandatu państwowego.
- (77) W kontekście wszczęcia postępowania, Komisja wskazała trzy elementy planu restrukturyzacji, które mogłyby ewentualnie stanowić pomoc państwa, dlatego też Komisja musi zbadać te elementy, aby stwierdzić, czy stanowią one pomoc państwa.

#### Gwarancja kredytu

- (78) Koszty restrukturyzacji Cyprus Airways zostaną częściowo i tymczasowo pokryte z kredytu w kwocie 55 mln CYP (96 mln EUR) udzielonego przez bank komercyjny na warunkach rynkowych. Jak wyjaśniono w decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego, władze cypryjskie mają zamiar udzielić Cyprus Airways gwarancji państwowej na ten kredyt.
- (79) *Obwieszczenie Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji* <sup>(4)</sup> określa kryteria, które zapewnijają, że gwarancja nie będzie stanowić pomocy państwa (patrz ustęp 4.2). Występują tu dwa warunki niezbędne:
- Gwarancję można w zasadzie uzyskać na warunkach rynkowych na rynku finansowym.
  - Za udzielenie gwarancji zapłacona zostanie cena rynkowa.
- (80) W tym przypadku żadne z tych kryteriów nie jest spełnione. Cyprus Airways nie płaci państwu za gwarancję, z której korzysta, a biorąc pod uwagę opłakaną sytuację ekonomiczną przewoźnika oraz fakt, że otrzymał on już pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa, jest bardzo mało prawdopodobne, by Cyprus Airways mógł uzyskać taką gwarancję samodzielnie.
- (81) Ponadto gwarancja stanowi środki państwowe, ponieważ jest przyznawana bezpośrednio przez państwo. Jest przeznaczona dla jednego przedsiębiorstwa (Cyprus Airways), które konkuruje z innymi przewoźnikami wspólno-

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 71 z 11.3.2003, str. 14 i kolejne.



towymi, w szczególności od czasu wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeci pakiet”), czyli od dnia 1 stycznia 1993 r. Będzie miała wpływ na handel wewnątrzspółnotowy, ponieważ dotyczy przedsiębiorstwa wykonującego działalność przewozową pomiędzy państwami członkowskimi i obejmuje wspólny rynek, a ponadto może zakłócić konkurencję lub grozić zakłóceniem konkurencji na tym rynku.

- (82) Dlatego też gwarancję państwową należy uznać za pomoc państwa w znaczeniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE. Ponadto władze cypryjskie zgodziły się z tym wnioskiem, ponieważ w związku z gwarancją starały się spełnić warunki określone w wytycznych RiR.
- (83) Chociaż początkowy plan przewidywał zagwarantowanie przez władze cypryjskie całej kwoty kredytu wynoszącej 55 mln CYP, w trakcie postępowania, aby ograniczyć pomoc do minimum i zapewnić wystarczający udział firmy w pokryciu własnych kosztów restrukturyzacji, władze zdecydowały się ograniczyć część kredytu objętą gwarancją do maksymalnie 45 mln CYP. Ponadto władze cypryjskie przedstawiły wymóg, aby część kredytu objęta gwarancją była niezależna od części kredytu nieobjętej gwarancją, a w szczególności aby część kredytu nieobjęta gwarancją nie była podporządkowana części kredytu objętej gwarancją. Oznacza to, że co najmniej 10 mln CYP z kredytu na warunkach komercyjnych w wysokości 55 mln CYP zostanie przez przewoźnika uzyskane bez żadnej gwarancji ani ingerencji państwa.

#### *Sprzedaż Eurocypria*

- (84) Władze cypryjskie stwierdziły, że sprzedaż Eurocypria zakończyła się w sierpniu 2006 r. i że spółka została sprzedana państwu za 13,425 mln CYP. Komisja musi więc zbadać, jak ustalono tę cenę, aby zweryfikować jej zasadność oraz ustalić, czy w transakcji tej doszło do udzielenia pomocy przez państwo. Artykuł 59 i kolejne artykuły decyzji o wszczęciu postępowania wyjaśniającego stwierdzają, że mogło do tego dojść, w szczególności jeżeli zapłacona cena jest zbyt wysoka w porównaniu z ceną rynkową spółki.
- (85) W związku z powyższym, Komisja zauważa, że wielkość tę ustalono na podstawie dwóch specjalistycznych wycen przeprowadzonych zarówno w imieniu sprzedającego, jak i kupującego. Przeprowadziwszy szczegółową analizę wycen dokonanych przez ekspertów, Komisja może stwierdzić, że ustalona cena odpowiada uczciwej cenie rynkowej, zauważa również, że ostateczna cena sprzedaży była niższa niż 15 mln CYP przewidziane w planie restrukturyzacji oraz przy wszczęciu postępowania wyjaśniającego. Komisja stwierdza więc, że sprzedaż Eurocypria nie stanowi pomocy państwa na rzecz Cyprus Airways, ponieważ spółka nie została sprzedana za cenę przewyższającą jej faktyczną wartość.
- (86) Komisja odnotowuje również intencję wyrażoną przez władze cypryjskie, aby Eurocypria działała jako całkowicie niezależna spółka poza grupą Cyprus Airways; Komisja uważa, że dopóki Eurocypria pozostaje własnością państwa, istnieje ryzyko, że może faktycznie nie funkcjonować niezależnie od jej poprzedniej spółki macierzystej. Dlatego też, a także w celu rozwiązania tych kwestii, Komisja ma zamiar postawić Cyprowi warunki, które mają zapewnić pozostanie tych dwóch spółek oddzielnymi podmiotami przez wystarczający okres czasu oraz wszelką współpracę między nimi na warunkach rynkowych.

#### *Podwyższenie kapitału*

- (87) Kolejnym aspektem planu restrukturyzacji jest podwyższenie kapitału Cyprus Airways w połowie 2007 r. (około 18 miesięcy po rozpoczęciu restrukturyzacji) o około 14 mln CYP. Intencją władz cypryjskich jest, aby podwyższenie kapitału odbyło się proporcjonalnie do udziałów posiadanych obecnie przez udziałowców oraz aby utrzymano stosunek własności publicznej do własności prywatnej. Oznacza to, że państwo wyłoży 9,8 mln CYP (17 mln EUR lub 70 %), a pozostali udziałowcy dołożą 4,2 mln CYP (7,3 mln EUR lub 30 %).
- (88) Komisja musi więc ustalić, czy w tej sytuacji podwyższenie kapitału przez udziałowca publicznego stanowi pomoc państwa. W tym celu opiera swoją ocenę na „zasadzie inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej”, metodzie, która została potwierdzona przez orzecznictwo Trybunału<sup>(5)</sup>. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału, aby zbadać, czy wniesienie kapitału publicznego stanowi pomoc państwa, należy wziąć pod uwagę realne możliwości uzyskania przez beneficjenta takich samych środków finansowych na zwykłych rynkach kapitałowych. Pomoc państwa nie występuje, gdy nowy kapitał publiczny zostaje wniesiony na warunkach, które byłyby do zaakceptowania przez inwestora prywatnego działającego w normalnych warunkach gospodarki rynkowej.
- (89) Zachowanie inwestora publicznego należy więc porównać z przypuszczalnym zachowaniem inwestora prywatnego, takiego jak prywatny holding lub grupa prywatnych przedsiębiorstw realizujących politykę strukturalną, ogólną lub branżową i kierujących się względami długoterminowej rentowności<sup>(6)</sup>. Dlatego też Komisja uważa, że wniesienie kapitału ze środków publicznych nie stanowi pomocy państwa, jeżeli udziałowcy prywatni uczestniczą w operacji po pierwsze co najmniej proporcjonalnie do liczby posiadanych udziałów, a po drugie na warunkach identycznych jak inwestor publiczny, a ponadto jeżeli ilość udziałów subskrybowanych przez inwestorów prywatnych ma faktyczne znaczenie gospodarcze. Komisja uważa, że parytet udziału inwestorów publicznych i prywatnych jest zagwa-

<sup>(5)</sup> Patrz wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C482/99 2002 ECR I-4397 oraz wnioski rzecznika generalnego Geelhoeda z dnia 27 września 2001 r., w sprawach połączonych C-328/99 i C-399/00, *Włochy przeciwko Komisji* oraz SIM 2 Multimedia SpA przeciwko Komisji.

<sup>(6)</sup> Wyrok z dnia 21 marca 1991 r., *Włochy przeciwko Komisji „Alfa Romeo”* (C-305/89) 1991 ECR I-1603 pkt 20

- rantowany, jeżeli bank lub inwestor komercyjny zgodził się zagwarantować z góry i na warunkach rynkowych udział inwestorów prywatnych w podwyższeniu kapitału na takich samych warunkach, jak warunki zaoferowane inwestorowi publicznemu. Zasadność tej metody, opierającej się o współwystępowanie wkładów, była regularnie podtrzymywana przez Sąd Pierwszej Instancji oraz ETS (<sup>7</sup>).
- (90) W tym przypadku Cisco, komercyjny bank inwestycyjny, zgodził się na warunkach rynkowych udzielić gwarancji inwestorom prywatnym do wysokości 30 % proponowanej rekapitalizacji. Władze cypryjskie wymagają również, aby wszyscy udziałowcy zakupili udziały po tej samej cenie, która zostanie ustalona wspólnie przez Cyprus Airways i Cisco, i na tych samych warunkach rynkowych, co inwestorzy prywatni.
- (91) W związku z powyższym, Komisja otrzymała kopię listu intencyjnego z dnia 14 grudnia 2006 r. wystosowanego przez Cisco do Cyprus Airways, w którym bank zgadza się zawrzeć umowę gwarantującą sukces rekapitalizacji. Dodatkowo przed zobowiązaniem się w sprawie inwestycji wobec inwestorów prywatnych, bank Cisco przeprowadził szczegółowe badanie planu restrukturyzacji oraz operacji. Ponadto przed zawarciem ostatecznej umowy, co jest przyjętą praktyką rynkową, przeprowadzi (lub zleci przeprowadzenie w swoim imieniu) badanie *due diligence*, które każdy inwestor powinien przeprowadzić przed rozpoczęciem operacji. W ten sposób bank obwarowuje się wszelkiego rodzaju gwarancjami i zabezpieczeniami umożliwiającymi mu dostosowanie swojej oferty do podjętego ryzyka. Należy zauważyć, że bank ten nie jest kontrolowany w sposób bezpośredni ani pośredni przez zainteresowane państwo członkowskie. Ostateczna umowa gwarancyjna z Cisco zostanie zawarta do rozpoczęcia okresu składania ofert i będzie zawierała standardowe postanowienia i zobowiązania obowiązujące dla tego typu umów zgodnie z najlepszymi rozwiązaniami cypryjskimi i międzynarodowymi.
- (92) Warunki, którym podlega zawarcie ostatecznej umowy gwarancyjnej można podzielić na dwie kategorie: pierwsza z nich dotyczy stosunkowo standardowych postanowień niemających bezpośredniego wpływu na ocenę Komisji, a jedynie na jej faktyczną realizację. Należą do nich:
- brak nadzwyczajnych wydarzeń mogących ujemnie wpłynąć na powodzenie operacji,
  - przesłanie bankowi wszystkich informacji dotyczących sytuacji ekonomicznej, finansowej oraz zarządu Cyprus Airways,
  - zaangażowanie banku w proces określenia procedury przeprowadzenia operacji.
- (93) Natomiast druga kategoria warunków określonych w liście intencyjnym banku może mieć wpływ na ocenę operacji przez bank; należy je szczegółowo przeanalizować, dotycząc one głównie:
- różnicy pomiędzy ceną emisji udziałów a notowaniami giełdowymi,
  - opłat/prowizji, które zostaną pobrane przez bank za przeprowadzenie operacji,
  - zgody zarówno ze strony banku, jak i ze strony państwa (głównego udziałowca Cyprus Airways) na udział w podwyższeniu kapitału.
- (94) Jeżeli chodzi o cenę subskrypcji nowych udziałów, Cisco i Cyprus Airways ustaliły, że cena lub przedział cenowy dla emisji nowych udziałów zostaną ustalone wspólnie zgodnie z praktyką rynkową w świetle sytuacji panującej na giełdzie papierów wartościowych w momencie rozpoczęcia operacji. Cypr potwierdził Komisji, że dla wszystkich uczestniczących subskrybentów ustalona zostanie ta sama cena, a gwarant nie dostanie żadnej obniżki.
- (95) Jeżeli zaś chodzi o wynagrodzenie banku pobierane w formie prowizji, opiera się ono na wartości części operacji subskrybowanej przez rynek (30 %). Władze cypryjskie stwierdziły, że opłata na rzecz Cisco jest zgodna z praktyką rynkową na głównych europejskich parkietach giełdowych i pozwoli zagwarantować powodzenie analogicznej operacji polegającej na wprowadzeniu udziałów na rynek. Komisja stwierdza więc, że transakcja pomiędzy Cyprus Airways i Cisco jest zgodna z warunkami rynkowymi w tego typu operacjach i nie skutkuje obniżką ceny płaconej przez banki za udziały w subskrypcji, do której mogą zostać wezwane. Z tego powodu prowizje oferowane bankom nie dają im możliwości udziału w operacji na warunkach bardziej korzystnych niż w przypadku państwa czy innych udziałowców.
- (96) Po trzecie, odnosząc się do wymogu uczestniczenia w podwyższeniu kapitału postawionego zarówno bankowi przez państwo, jak i państwu przez bank, Komisja chciałaby zaznaczyć, że wymóg uczestnictwa w operacji postawiony wzajemnie przez obie strony jest niezbędnym elementem, decydującym o powodzeniu operacji podwyższenia kapitału.
- (97) Komisja przyjmuje również do wiadomości zobowiązanie podjęte przez władze cypryjskie dotyczące przekazania Komisji ostatecznych umów podpisanych z bankami, zawierających wspomniane powyżej formalne i bezwarunkowe zobowiązania dotyczące subskrypcji, natychmiast po ich zawarciu i przed dokonaniem subskrypcji podwyższenia kapitału przez władze państwowe. Kolejne zobowiązanie przyjęte przez władze cypryjskie dotyczy przedstawienia sprawozdania, po zrealizowanej operacji, w którym przedstawione zostaną rzeczywiste poziomy subskrypcji w zakresie przedmiotowego podwyższenia kapitału. W związku z tym Komisja uważa, że rozumie się samo przez się, iż nie mogą istnieć umowy dodatkowe lub milczące, na mocy których państwo miałoby zwolnić banki z ich zobowiązań, o ile oferta udziałów potrzebnych do rekapitalizacji nie zostanie w wystarczającej mierze subskrybowana. Komisja zwróci szczególną uwagę na

(<sup>7</sup>) Wyrok sądu pierwszej instancji z 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97, *Alitalia przeciwko Komisji*, 2000, ECR II-3871, pkt 81.

skrupulatne respektowanie przez władze cypryjskie wymienionych zobowiązań, które pozwolą sprawdzić, czy warunki niniejszej decyzji są prawidłowo stosowane.

- (98) Operacja ta pozwala rynkowi prywatnemu uczestniczyć w znacznej mierze (30 %) w subskrypcji nowej emisji udziałów na tych samych warunkach, co udziałowcy publiczni, ponieważ cena udziałów będzie identyczna, a prawa związane z każdym udziałem będą takie same dla wszystkich udziałowców.
- (99) Podsumowując, w świetle powyższej analizy oraz stałej praktyki Komisji i orzecznictwa Trybunału w sprawie kwalifikacji uczestnictwa państwa w podwyższaniu kapitału wspólnie z inwestorami prywatnymi, zważywszy na jego własne zalety i niezależnie od innych środków restrukturyzacji, podwyższenie kapitału planowane na połowę 2007 r. przewiduje jednoczesne uczestnictwo udziałowców publicznych i prywatnych, dlatego też udział państwa nie będzie stanowił pomocy państwa, o ile spełnione zostaną określone powyżej warunki, związane z faktem, że podwyższenie kapitału będzie objęte gwarancją komercyjnego banku inwestycyjnego w sposób zapewniający skuteczne współwystąpienie subskrypcji publicznej i prywatnej oraz ze stosunkiem własności publicznej do własności prywatnej.
- (100) Niemniej Komisja zauważa, że orzecznictwo sądów europejskich wskazuje na to, że „sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne dokonało już zastrzyków kapitału do spółki zależnej, które zostały sklasyfikowane jako pomoc nie oznacza automatycznie, że dalszych zastrzyków kapitału nie można sklasyfikować jako inwestycji spełniającej warunki testu inwestora prywatnego działającego w warunkach gospodarki rynkowej. ... Niemniej jednak, zdaniem Trybunału w takim przypadku jak ten, dotyczący trzech zastrzyków kapitałowych dokonanych przez tego samego inwestora w okresie dwóch lat, z których pierwsze dwa nie przyniosły żadnych korzyści, Komisja musi ustalić, czy trzeci zastrzyk można w sposób uzasadniony oddzielić od pierwszych dwóch i sklasyfikować, dla celów związanych z testem inwestora prywatnego, jako niezależną inwestycję.

Trybunał uważa, że przy dokonywaniu takich ustaleń istotne są następujące kwestie: *chronologia zastrzyków kapitałowych, o których mowa, ich cel oraz sytuacja podmiotu zależnego w czasie, kiedy podjęto decyzję o dokonaniu zastrzyku*”<sup>(8)</sup>.

- (101) W przedmiotowej sprawie, Komisja zauważa, że choć państwo i inwestorzy prywatni będą subskrybować podwyższenie kapitału po tej samej cenie i wszystkie udziały będą posiadały takie same prawa, faktem jest, że państwo działa jednocześnie jako gwarant dużego kredytu udzielonego beneficjentowi i że pozostanie nim jeszcze przez dłuższy czas po dokonaniu podwyższenia kapitału, a także że zakupi spółkę zależną restrukturyzowanego przedsiębiorstwa. Nie jest jednak konieczna precyzyjna ocena, czy, biorąc po uwagę kumulację podwyższenia kapitału w ramach tych dwóch środków, państwo i inwestorzy prywatni rzeczywiście uczestniczą w podwyższeniu

kapitału na podobnych warunkach, ponieważ w każdym razie Komisja uważa, że – co jasno wynika z następującej analizy – gdyby nawet udział państwa w podwyższeniu kapitału został uznany za pomoc państwa, to taka pomoc zostałaby uznana za zgodną z zasadami wspólnego rynku.

### Podstawa prawna oceny

- (102) Stwierdziwszy, że gwarantowany przez państwo kredyt długoterminowy w wysokości 55 mln CYP na dofinansowanie restrukturyzacji Cyprus Airways stanowi pomoc państwa i że uczestnictwo państwa w podwyższeniu kapitału może zawierać elementy pomocy państwa, Komisja musi zbadać jego zgodność z zasadami wspólnego rynku.
- (103) Niezbędne jest więc zbadanie zgodności pomocy z zasadami wspólnego rynku w kontekście art. 87 ust. 2 i 3 Traktatu WE, które przewidują wyłączenia od zasady ogólnej niezgodności określonej w art. 87 ust. 1.
- (104) Wyłączenia opisane w art. 87 ust. 2 Traktatu WE nie mają w tym przypadku zastosowania, gdyż środek pomocy nie ma charakteru socjalnego i nie jest udzielany indywidualnym konsumentom, nie rekompensuje szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami wyjątkowymi i nie jest przyznawany gospodarce niektórych regionów Republiki Federalnej Niemiec dotkniętych podziałem Niemiec.
- (105) Wyjątki w art. 87 ust. 3 lit. a), art. 87 ust. 3 lit. b) i 87 ust. 3 lit. d) nie mają zastosowania w tym wypadku, gdyż pomoc nie sprzyja rozwojowi gospodarczemu regionów, w których poziom życia jest niższy od przeciętnej lub regionów, w których istnieje poważne bezrobocie, nie jest również przeznaczona na wspieranie realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania ani nie ma na celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego, ani nie wspiera kultury i zachowania dziedzictwa kulturowego.
- (106) Jedynie wyłączenie przewidziane w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE może mieć więc zastosowanie. Artykuł 87 ust. 3 lit. c) stanowi, że pomoc państwa może zostać zatwierdzona, jeżeli jest przeznaczona na ułatwienie rozwoju niektórych sektorów gospodarki, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

- (107) Z tego względu odpowiednimi ramami wspólnotowymi do podjęcia decyzji o zgodności są wytyczne RiR z 2004 r. oraz wspomniane wcześniej wytyczne z 1994 r.

### Zgodność planowanych środków z zasadami wspólnego rynku

- (108) Komisja musi więc ocenić, czy plan restrukturyzacji jest zgodny z postanowieniami odpowiednich wytycznych. Podstawowa zasada (punkt 31 wytycznych RiR) stanowi, że „zezwała się na przyznanie pomocy w celu restrukturyzacji

<sup>(8)</sup> Sprawa T11/95 BP Chemicals Ltd przeciwko Komisji [1998] ECR II-3235 ust. 170 i 171

tylko w okolicznościach, w których można wykazać, że nie jest to niezgodne z interesem Wspólnoty. Będzie to możliwe tylko wtedy, gdy zostaną spełnione ściśle kryteria i jeżeli będzie istniała pewność, że wszystkie zakłócenia konkurencji zrównoważą się poprzez korzyści płynące z dalszego istnienia przedsiębiorstwa ... oraz jeżeli zasadniczo istnieją odpowiednie środki wyrównawcze dla konkurentów”.

- (109) Wytyczne określają następnie szereg warunków, na których można przyznać pomoc w celu restrukturyzacji.

#### Kwalifikowalność przedsiębiorstwa

- (110) Najpierw Komisja musi ustalić, czy przedsiębiorstwo Cyprus Airways kwalifikuje się do restrukturyzacji na warunkach wytycznych RiR. W punkcie 9 wytycznych napisano, że nie istnieje definicja wspólnotowa „przedsiębiorstwa zagrożonego” i dodano, że „Komisja uważa przedsiębiorstwo za zagrożone, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od właścicieli/akcjonariuszy lub wierzycieli, nie jest ono w stanie powstrzymać strat, które bez zewnętrznej interwencji władz publicznych prawie na pewno doprowadzą to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej”.

- (111) Następnie wytyczne (punkt 10) wyjaśniają, że „z zasady i niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, jest ono w szczególności uznane za zagrożone w następujących okolicznościach: (a) w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jeżeli ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy”.

- (112) W punkcie 11 stwierdza się również, że „Nawet gdy nie zachodzi żadna z okoliczności wymienionych w pkt 10, przedsiębiorstwo może nadal być uznane za zagrożone, w szczególności gdy występują typowe oznaki, takie jak rosnące straty, malejący obrót, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków finansowych, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto.”

- (113) Komisja zauważyła przy wszczęciu postępowania, że Cyprus Airways jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, która straciła już znaczną część swojego nominalnego kapitału akcyjnego. W dniu 31 grudnia 2003 r., przedsiębiorstwo Cyprus Airways posiadało nominalny kapitał akcyjny w wysokości 55,5 mln CYP (95 mln EUR), ale do dnia 31 grudnia 2004 r. straciło 26,2 mln CYP (44,8 mln EUR), blisko 50 % swojego kapitału akcyjnego, w okresie poprzedzających 12 miesięcy.

- (114) Komisja zauważyła, że straty grupy (spowodowane głównie przez Cyprus Airways) wzrosły z 20,9 mln CYP w 2003 r. do 39,4 mln CYP na koniec 2004 r. Kapitał akcyjny Cyprus Airways zmniejszył się więc z 55,6 mln CYP (95 mln EUR) w 2003 r. do 14,4 mln CYP (25 mln EUR) w 2004 r. Biorąc pod uwagę opłakany stan finansów przedsiębiorstwa, wysoce nieprawdopodobne jest, by

zdobyło ono jakiegokolwiek komercyjnego źródła finansowania.

- (115) W decyzji z dnia 3 maja 2005 r. „Cyprus Airways (pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa)” Komisja stwierdziła więc, że Cyprus Airways jest faktycznie zagrożonym przedsiębiorstwem w rozumieniu wytycznych RiR. Do tego samego wniosku Komisja doszła również wszczynając postępowanie. Cyprus Airways kwalifikuje się więc do restrukturyzacji na warunkach określonych w wytycznych RiR.

#### Przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa w długim okresie

- (116) Drugim warunkiem (zgodnie z pkt 35 wytycznych RiR), którego należy przestrzegać jest to, że „plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być możliwie najkrótszy, musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania”.

- (117) W tych samych wytycznych (pkt 37) stwierdzono również, że „plan musi przewidzieć taką zmianę sytuacji przedsiębiorstwa, która po zakończeniu restrukturyzacji pozwoli mu pokryć wszystkie koszty wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi. Oczekiwany zwrot zaangażowanego kapitału musi być wystarczający, aby pozwolić przedsiębiorstwu, które poddano restrukturyzacji, by stało się konkurencyjne na rynku na podstawie własnych osiągnięć”.

- (118) Dotychczas przedsiębiorstwo ograniczyło swoje koszty w wyniku restrukturyzacji o 19,5 mln CYP i pozbyło się większej liczby pracowników, niż przewidziano w planie restrukturyzacji. Plan przewidywał zwolnienie 385 pracowników (z 1 800), a ostatecznie z możliwości rezygnacji z pracy skorzystało 414 osób. Tak znaczne ograniczenie bazy kosztowej wraz z wynegocjowanymi obniżkami wynagrodzeń pozostałego personelu oraz wzrost produktywności i poprawa sposobu działania przyniosą znaczne oszczędności i powinny dać firmie niezbędną elastyczność i zdolność przystosowawczą na drodze do osiągnięcia jej celów.

- (119) Komisja uważa, że firma Cyprus Airways powinna być w stanie dokonać udanej restrukturyzacji w przewidzianym terminie. Faktycznie, choć od czasu przyznania pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa (od maja 2005 r.) minęło dopiero osiemnaście miesięcy, wyniki przedsiębiorstwa są już nieco lepsze niż oczekiwano. Aby uzyskać dalszą poprawę, należy zwrócić uwagę na opinie pracowników co do tego, w jaki sposób pokierować niezbędną restrukturyzacją. W tego rodzaju przypadkach kierowanie restrukturyzacją jest bardzo istotne, a otrzymana uwaga od strony trzeciej wskazuje na to, że w tym przypadku może być szczególnie istotne.

- (120) Odnosnie do częściowo gwarantowanego przez państwo długoterminowego kredytu w wysokości 55 mln CYP (96 mln EUR), władze cypryjskie udowodniły, że kwota ta zostanie spożytkowana (wraz z przychodami ze sprzedaży Eurocypria) na spłatę pomocy udzielonej na restrukturyzację przedsiębiorstwa w nadchodzących latach. Podwyższe-

nie kapitału o 14 mln CYP planowane na połowę 2007 r. zostanie wykorzystane w celu zmniejszenia niespłaconej kwoty kredytu. Plan restrukturyzacji jest ściśle powiązany z planem cięcia kosztów, co ma na celu maksymalizację przychodów. Z czasem ma on doprowadzić do wzrostu dochodów firmy, a dzięki temu do spłaty pozostałej części kredytu bankowego z tych dochodów.

(121) Komisja musi również ocenić, czy założenia, na których oparto restrukturyzację są zasadne w istniejących okolicznościach i czy przewidywania i prognozy odpowiadają wymogom wytycznych. Wytyczne RiR mówią (pkt 35), że „Plan należy złożyć Komisji, podając wszystkie istotne szczegóły i zawierając w szczególności badanie rynku. Lepsza rentowność musi wynikać przede wszystkim ze środków wewnętrznych zawartych w planie restrukturyzacji; może się opierać o takie czynniki zewnętrzne jak zmiany cen i zmiany popytu, na które przedsiębiorstwo nie ma większego wpływu, tylko jeżeli uczynione założenia rynkowe są ogólnie uznane”.

(122) Można zatem potwierdzić, że ta część planu restrukturyzacji rozwinęła się zgodnie z przewidywaniami. W tym przypadku, jeżeli chodzi o natężenie ruchu i rozwój rynku, Komisja odnosi się do dwóch niezależnych badań przeprowadzonych w związku z wyceną Eurocypria w zakresie, w jakim opisują one rozwój cypryjskiego rynku lotniczego.

(123) Według planu restrukturyzacji, zakłada się wzrost natężenia ruchu lotniczego na Cyprze średnio o 3,5 % rocznie w latach 2005–2010, natomiast prognozy natężenia ruchu Cyprus Airways zakładają na lata 2005–2010 średnioroczny wzrost o 2,4 %. W sprawozdaniu opracowanym przez PwC ogólny wzrost natężenia ruchu lotniczego na Cyprze był prognozowany przez IATA (Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego) na poziomie 4,3 % w latach 2006–2008, co sugeruje, że założenia uwzględnione w planie były racjonalne. Dlatego też prognozy zawarte w planie restrukturyzacji w zakresie wyników Cyprus Airways wydają się wiarygodne, mając na względzie inne działania racjonalizacyjne prowadzone przez przedsiębiorstwo.

(124) W świetle powyższych czynników, Komisja uważa, że Cyprus Airways będzie w stanie odzyskać swoje zdolności finansowe w rozsądnym czasie, zgodnie z przewidywaniami biznes planu.

#### Środki wyrównawcze

#### Cyprus Airways

(125) Wytyczne RiR mówią również (pkt 38), że „aby zapewnić minimalizację negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej, tak aby pozytywne efekty przeważały nad negatywnymi, należy wprowadzić środki wyrównawcze. W przeciwnym razie pomoc będzie uznawana za »sprzeczną z interesem wspólnym« i dlatego niezgodną ze wspólnym rynkiem”.

(126) Dalej wskazano (pkt 39), że „środki te mogą polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku oraz ograniczeniu barier wejścia na dane rynki. W ramach oceny stosowności środków wyrównawczych Komisja uwzględni strukturę rynku i warunki konkurencji, aby zapewnić, że żaden środek nie prowadzi do szkód w strukturze rynku...”

(127) Komisja musi więc zbadać sprawę restrukturyzacji i ustalić, czy podjęto wystarczające środki względem Cyprus Airways oraz grupy Cyprus Airways, aby ograniczyć do minimum negatywne skutki udzielonej pomocy.

(128) Pod koniec 2004 r. przedsiębiorstwo rozpoczęło realizację planu zwanego „planem działań”, zaczynając od zmniejszenia swojej floty o dwa statki powietrzne, z których jeden został następnie oddany w mokry leasing firmie Eurocypria, oraz od rezygnacji z szeregu obsługiwanych wcześniej tras, do których należały Warszawa, Budapeszt i Kolombo.

(129) W ramach tych działań, flota przewoźnika została na koniec 2004 r. zmniejszona o jeden statek powietrzny; w momencie wprowadzenia planu restrukturyzacji firma Cyprus Airways eksploatowała 10 statków powietrznych (dwa A319, sześć A320-200 i dwa A330-200) oraz posiadała jeszcze jeden A320-200 oddany w mokry leasing firmie Eurocypria. Mokry leasing zakończył się na koniec sezonu letniego w 2006 r. Ponadto Komisja zauważa, że perspektywy średniorocznego wzrostu natężenia ruchu lotniczego sięgną w latach 2005–2010 od 3,5 do 4,3 %, natomiast prognozy Cyprus Airways przewidują wzrost o 2,4 % rocznie, co doprowadzi do zmniejszenia się ich udziału w rynku w tym okresie z 26,6 % do co najwyżej 23,2 %. Komisja może zgodzić się z faktem, że jakiegokolwiek dalsze zmniejszenie rozmiarów floty lub udziału w rynku może zagrozić uniemożliwieniem uzdrowienia przewoźnika, nie stwarzając jednocześnie żadnych istotnych możliwości rynkowych jego konkurentom.

(130) Wszczynając postępowanie, Komisja poprosiła zainteresowane strony trzecie o przedstawienie swoich uwag w tej kwestii; nie otrzymano jednak żadnych uwag w tej sprawie.

(131) Ponadto Komisja podkreśla, że wytyczne RiR (pkt 55) mówią, iż ponieważ „spójność gospodarcza i społeczna są priorytetowymi celami dla Wspólnoty... Komisja musi uwzględnić potrzeby rozwoju regionalnego w czasie oceny pomocy w celu restrukturyzacji w obszarach wspieranych”. Dalej przewidziane jest (pkt 56), że „w obszarach wspieranych... warunki zezwolenia na pomoc mogą być mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych i wielkości wkładu beneficjenta”.

(132) W związku z tym należy przypomnieć, że w okresie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. <sup>(9)</sup> cały Cypr kwalifikował się do odstępstwa przewidzianego w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. W okresie 2007–2013 dwa regiony obejmujące łącznie 50 % ludności Cypru

<sup>(9)</sup> Pomoc państwa CY 14/2003 – Cypr – Mapa pomocy regionalnej 2004–2006 (C(2004) 1757/1 z 28.4.2004).

powinny kwalifikować się do otrzymywania regionalnej pomocy inwestycyjnej na mocy odstępstwa przewidzianego w art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE, przy intensywności pomocy na poziomie 15 %. Ponadto Cypr przejawia szereg cech terytorialnych, a więc trwałych, które mają wpływ na jego rozwój społeczno-gospodarczy. Położenie na południowych peryferiach jest bezpośrednią przyczyną problemów związanych z dostępem do pozostałej części Unii Europejskiej, a w konsekwencji kraj ten jest silnie uzależniony od transportu lotniczego i morskiego, jednak szczególnie od transportu lotniczego. Jest to ważne, ponieważ w przypadku Cypru podróże lotnicze są jedynym opłacalnym środkiem transportu pasażerów podróżujących w interesach. Dane Eurostatu za 2003 r., w których podaje się tzw. „uzależnienie gospodarki od transportu lotniczego” dowodzą, że Cypr jest państwem członkowskim w największym stopniu uzależnionym od podróży lotniczych <sup>(10)</sup>.

#### Wniosek

- (133) Zatem, a także ze względu na szczególne cechy rynku przewozów lotniczych na Cyprze oraz fakt, że przedsiębiorstwo Cyprus Airways już zmniejszyło swoją flotę, a jej dawny podmiot zależny Eurocypria będzie teraz działać jako prawnie i finansowo niezależne przedsiębiorstwo niebędące własnością i pozostające poza kontrolą Cyprus Airways, Komisja może stwierdzić, że władze cypryjskie zaproponowały wystarczające środki wyrównawcze, by złagodzić zakłócenia rynku spowodowane restrukturyzacją.

#### Pomoc należy ograniczyć do minimum

- (134) Wytyczne RiR (pkt 43) mówią, że „kwota i intensywność pomocy muszą być ograniczone do ścisłego minimum kosztów restrukturyzacji koniecznych, aby umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych przedsiębiorstwa, jego akcjonariuszy lub grupy kapitałowej. Ocena uwzględni każdą pomoc przyznaną uprzednio”. Komisja uważa, że ten warunek został spełniony.
- (135) Faktycznie, z jednej strony, jak przypomniano powyżej, koszty restrukturyzacji wynoszą 71,1 mln CYP. Z drugiej strony, do dochodów wykorzystanych do sfinansowania tej restrukturyzacji należy kredyt w wysokości 55 mln CYP (częściowo objęty gwarancją państwa), 13,425 mln CYP przychodów ze sprzedaży Eurocypria oraz około 8,5 mln CYP innych zasobów, uzyskanych w szczególności poprzez zbycie różnych aktywów. Do środków tych nie należy zaliczać przychodów z tytułu planowanego podwyższenia kapitału, ponieważ zostaną one w całości spożytkowane na spłatę części kredytu wynoszącego 55 mln CYP, dlatego też nie zwiększą całkowitej kwoty zasobów przeznaczonych na restrukturyzację, a jedynie zastąpią część z tych zasobów stanowiącą ich równowartość. Zasoby wynoszą zatem łącznie około 76,9 mln CYP. Komisja uważa, że kwota ta jest możliwa do zaakceptowania i stwierdza, że nie występuje nadwyżka stałych

środków w porównaniu z odpowiadającymi im kosztami, ponieważ większość środków na restrukturyzację stanowi kredyt, który będzie musiał zostać spłacony przez przedsiębiorstwo z jego własnych przychodów i dlatego nie stanowi stałego finansowania, podczas gdy przedsiębiorstwo musi ponieść ostateczne koszty restrukturyzacji.

- (136) Ponadto Komisja zauważa, że zobowiązanie władz cypryjskich do zmniejszenia części kredytu w wysokości 55 mln CYP, która zostanie objęta gwarancją rządową stanowi dalsze ograniczenie elementu pomocy państwa w porównaniu z tym, co zakładano początkowo.

#### Poziom wkładu własnego

- (137) W odniesieniu do poziomu wkładu własnego, wytyczne (pkt 43) przewidują, że „od beneficjentów pomocy będzie się oczekiwało, iż znaczący wkład w planie restrukturyzacji będzie pochodził z ich środków własnych, włącznie ze sprzedażą aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych. Tego rodzaju wkład jest znakiem, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności. Wkład musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski takie jak przepływ środków pieniężnych, i musi być możliwe najwyższy”. Wytyczne wskazują następnie, jaki poziom wkładu własnego zostałby normalnie uznany za odpowiedni; w przypadku przedsiębiorstwa wielkości Cyprus Airways poziom ten wynosiłby 50 %.
- (138) Komisja ustaliła, że koszty restrukturyzacji wyniosą około 71,1 mln CYP.
- (139) Na kwoty, które należy uznać za wkład własny składają się: co najmniej 4,2 mln CYP odpowiadające części podwyższenia kapitału o 14 mln CYP, która zostanie pokryta przez inwestorów prywatnych; co najmniej 10 mln CYP z kredytu na warunkach komercyjnych w wysokości 55 mln CYP, który zostanie zaciągnięty przez przewoźnika na rynkach bez gwarancji lub innego rodzaju ingerencji państwa; a także 8,5 mln CYP (jak postanowiono powyżej w ust. 53) przychodów ze sprzedaży różnych aktywów.
- (140) Władze cypryjskie argumentują również, że przychody ze sprzedaży Eurocypria należy także uznać za wkład własny. Komisja uznaje w takich przypadkach <sup>(11)</sup>, że jeżeli taka sprzedaż następuje po rzeczywistej wartości aktywów (niezależnie od charakteru nabywcy), nie stanowi wówczas pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstwa sprzedającego aktywa. Przychody ze sprzedaży takich aktywów można wówczas wykorzystać do restrukturyzacji i należy je postrzegać jako wkład własny. W przedmiotowej sprawie za tym wnioskiem przemawia dodatkowo zobowiązanie ze strony władz cypryjskich oraz warunek narzucony przez Komisję, że Eurocypria będzie skutecznie działać jako podmiot niezależny od Cyprus Airways oraz rzeczywiście konkurencyjny wobec niego przewoźnik.

<sup>(11)</sup> Decyzja 2005/406/WE Komisji z dnia 15 października 2003 r. dotycząca RTP – (Dz.U. L 142 z 6.6.2005, str. 1) oraz decyzja 2005/418/WE Komisji z dnia 7 lipca 2004 r. dotycząca grupy Alstom (Dz.U. L 150 z 10.6.2005, str. 24) (w szczególności pkt 125 i 215).

<sup>(10)</sup> Wskaźnik liczby pasażerów lotniczych na głowę 1 mieszkańca Cypru wynosi 8,50, a dla porównania wskaźnik dla UE 25 wynosi 1,30.

(141) Daje to wkład własny w łącznej wysokości co najmniej 36,2 mln CYP. Stanowi to 51 % kosztów restrukturyzacji. Komisja może więc stwierdzić, że wymóg wniesienia wystarczającego wkładu w koszty restrukturyzacji został w przedmiotowej sprawie spełniony.

(142) Komisja podkreśla ponadto, że koszty restrukturyzacji są w większości pokryte z kredytu w wysokości 55 mln CYP, który – nawet jeżeli został częściowo zagwarantowany przez państwo – będzie musiał zostać spłacony przez przedsiębiorstwo z jego własnych wyników, a nie z dotacji państwowej w wysokości 55 mln CYP<sup>(12)</sup>. Wysiłki, jakie będzie musiało podjąć przedsiębiorstwo w celu pokrycia, z czasem, kosztów własnej restrukturyzacji mają takie same skutki, jak finansowanie restrukturyzacji ze środków własnych, jedyna różnica polega na tym, że wysiłki te można rozłożyć na kilka lat dzięki kredytowi na warunkach komercyjnych objętemu gwarancją państwa.

W świetle powyższych rozważań, Komisja,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc na restrukturyzację przyznana przez Cypr przedsiębiorstwu Cyprus Airways Public Ltd zostaje uznana za zgodną z zasadami wspólnego rynku zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE, o ile spełnione zostaną warunki określone w art. 2–5.

#### Artykuł 2

Do 31 grudnia 2007 r. Cypr przedstawi Komisji sprawozdanie z postępów oraz z realizacji planu restrukturyzacji.

#### Artykuł 3

1. Cypr ma obowiązek dopilnować, by Cyprus Airways Public Ltd i Eurocypria funkcjonowały jako przedsiębiorstwa w pełni konkurencyjne ze sobą. Cyprus Airways Public Ltd i Eurocypria będą prowadziły działalność jako oddzielne osoby prawne. Ani Cyprus Airways Public Ltd, ani Eurocypria nie mogą nabywać żadnych udziałów w drugim z tych przedsiębiorstw, nie wolno też przeprowadzić żadnej równoznacznej transakcji kapitałowej pomiędzy tymi dwoma przedsiębiorstwami, takiej jak fuzja. Wszystkie transakcje pomiędzy Cyprus Airways Public Ltd a Eurocypria muszą odbywać się na zasadach rynkowych.

2. Postanowienia ust. 1 mają zastosowanie dopóty, dopóki:

- a) gwarancja bankowa udzielona przez Cypr na rzecz Cyprus Airways Public Ltd nie wygaśnie; lub

- b) Cypr nie będzie już miał bezpośredniego lub pośredniego udziału większościowego i/lub kontroli nad kapitałem obu przedsiębiorstw.

#### Artykuł 4

Cypr ma obowiązek dopilnować, by podwyższenie kapitału Cyprus Airways Public Ltd o 14 mln CYP (24,3 mln EUR) przewidywane w połowie 2007 r. odbyło się na następujących warunkach:

- a) podwyższenie kapitału nastąpi dopiero po podpisaniu formalnego bezwarunkowego zobowiązania do zagwarantowania sukcesu operacji przez wyznaczony bank komercyjny, z wyłączeniem typowych przypadków działania siły wyższej, działań wojennych, aktów terrorystycznych i podobnych przypadków;
- b) państwo może uczestniczyć w podwyższeniu kapitału maksymalnie do 70 % jego wysokości,
- c) państwo subskrybuje nowe udziały wyemitowane z takimi samymi prawami, na tych samych warunkach i po tej samej cenie co inwestorzy prywatni, bez uszczerbku dla proponowanego harmonogramu gwarantowania przez bank pomyślnego przeprowadzenia operacji;
- d) operacji nie mogą towarzyszyć umowy dodatkowe lub milczące, na mocy których państwo miałoby zwolnić bank z jego zobowiązań, o ile oferta udziałów potrzebnych do rekapitalizacji nie zostanie w wystarczającej mierze subskrybowana, lub udzielić bankowi zniżki od ceny emisji.

#### Artykuł 5

Cypr przedstawi Komisji wszelkie sprawozdania i dokumenty dotyczące zarówno udziału państwa, jak i banku oraz prywatnych udziałowców Cyprus Airways Public Ltd, a w szczególności ostateczne umowy z bankiem oraz sprawozdania uzasadniające opłaty i ostateczną cenę udziałów w związku z podwyższeniem kapitału.

#### Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Cypru.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2007 r.

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący Komisji

<sup>(12)</sup> Patrz decyzja 2005/346/WE Komisji z dnia 14 lipca 2004 r. dotycząca MobilCom (Dz.U. L 116 z 4.5.2005) (w szczególności pkt 173).