РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 7 март 2007 г.

Държавна помощ C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — План за преструктуриране

(нотифицирано под номер C(2007) 300)

(само версията на гръцки език е автентична)

(Текст от значение за ЕИП)

(2008/137/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално първата точка от член 88, параграф 2 от него,

като взе предвид Споразумението за Европейско икономическо пространство и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като призова заинтересованите страни да представят своите коментари съгласно цитираната(цитираните) по-горе разпоредба(и) ([1]),

като има предвид, че:

I. ПРОЦЕДУРА

(1) На 3 май 2005 г. Комисията реши да разреши помощ за оздравяване (N69/2005) за Cyprus Airways Public Ltd. (Решение 2005/1322).

(2) С недатирано писмо, вписано в Комисията на 9 ноември 2005 г. (DG TREN A/28405) в съответствие с член 88(3) и с ангажиментите, поети в контекста на нотифицираната помощ за оздравяване, спомената по-горе, кипърските власти са уведомили Комисията за план за преструктуриране на Cyprus Airways Public Ltd. На 14 ноември 2005 г. Генералният секретариат на Комисията вписва уведомлението под номер SG(05)A10041 и на случая е даден номер N 555/2005.

(3) На 18 ноември 2005 г. (D(05)125084) Комисията отправя запитване към кипърските власти за допълнителна пояснителна информация. Кипърските власти отговарят на въпросите на Комисията с писмо от 23 януари 2006 г., вписано на 24 януари 2006 г. (под номер DG TREN A/11819). На 14 декември 2005 г. в Брюксел се провежда среща между представители на Република Кипър и Комисията. Последваща среща на високо ниво се провежда на 30 януари 2006 г. в Брюксел, на която се обсъжда напредъка по този случай.

(4) С решение от 22 март 2006 г., съобщено на Кипърските власти с писмо от 23 март 2006 г. (SG-Greffe (2006) D/201246), Комисията започна процедурата, установена в член 88, параграф 2 от Договора. Процедурата е вписана като C 10/2004.

(5) Решението на Комисията да започне процедурата по официално разследване е публикувано и в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]). Комисията прикани заинтересуваните страни да представят коментарите си по въпроса. Кипър изпрати коментари до Комисията с писмо от 20 април 2006 г.

(6) В рамките на срока, предвиден в публикуваното откриване на процедурата, Комисията получи един коментар от заинтересувате страни. Този коментар е предоставен на кипърските власти (D(2006)213376) за забележки и забележките на Кипър са получени на 28 юли 2006 г. (вписани на 1 август 2006 г. под номер A/28810). Допълнителни пояснения са получени от кипърските власти с факс от 19 декември 2006 г. (вписан на 31 декември 2006 г. под номер A/40766). Допълнителни пояснения и ангажименти са получени по факс на 28 Февруари 2007 г.

II. ФАКТИТЕ

(7) Cyprus Airways Public Ltd. е създадено през 1947 г. като публично дружество, основните му дейности са въздушен превоз на пътници и товари и други услуги, свързани с въздушните линии. Основният акционер в дружеството е кипърското правителство (69,62 %), а останалата част от акциите се държи от 4 200 малки частни инвеститори.

(8) Cyprus Airways Public Ltd. (оттук нататък наричани „Cyprus Airways“) е част от групата „Cyprus Airways“ (оттук нататък наричани Групата).

(9) Cyprus Airways понастоящем извършва редовни услуги в Европа и Средния Изток, като работи с флота от 11 въздухоплавателни средства, два A319, доставени през 2002 г., собственост на Cyprus Airways; седем A320—200, доставени между месец май 1989 г. и месец март 1993 г,собственост на Cyprus Airways; един самолет, който преди това е бил даден на мокър лизинг на Eurocypria и два A330—200, доставени през 2002 г. и 2003 г. (взети на лизинг).

([1]) ОВС 113, 13.5.2006 г., стр. 2.

([2]) Сравни бележка под линия 1.

(10) Към момента на нотифициране за плана за преструктуриране, другите дружества в рамките на Групата, всички 100 % собственост на Cyprus Airways Public Ltd, са:

Eurocypria Airlines

(11) Това дружество (оттук нататък наричано „Eurocypria“) извършва чартърни полети от над петдесет европейски летища, като флотата на Eurocypria се състои от пет въздухоплавателни средства, четири взети на лизинг Боинг 737—800, придобити между февруари и април 2003 г., всеки с капацитет за 189 пътници, както и един самолет A320 (A320), взет на „мокър“ лизинг от Cyprus Airways.

Hellas Jet SA

(12) Hellas Jet SA (оттук нататък наричана „HellasJet“) е учредена в Атина на 1 юли 2002 г., като започва дейност на 24 юни 2004 г. Hellas Jet е замислена като нова европейска авиокомпания, базирана в Атина. Тя работеше с три взети на лизинг Еърбъс A320, базирани на международното летище в Атина. Бизнес плановете обаче не бяха изпълнени и планираните операции бяха спрени от месец май 2005 г. Поради тази причина, резултатите от това начинание бяха финансови вреди, струващи на Групата сума в общ размер от 29,5 милиона кипърски лири милиона (51,4 милиона евро) към юни 2005 г.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Това дъщерно дружество (оттук нататък наричано „Zenon“) предоставя услуги на кипърски туристически агенти. Поконкретно, Zenon предоставя и разпространява електронна информация, която позволява на пътническите агенти да правят резервации за самолетни места и да купуват билети, както и да резервират места в хотели и да наемат автомобили.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Това дружество започна дейност през 1996 г., когато пое експлоатацията на безмитните магазини на летища Ларнака и Пафос. Към момента на нотифицирането на плана за преструктуриране се планираше безмитните магазини на летища Ларнака и Пафос да бъдат поети от новия концесионер на летището и те вече не представляват част от Групата. Това се случи през месец юни 2006 г.

III. ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

(15) Решението на Комисията да открие процедурата, предвидена по член 88, параграф 2 беше основано на редица въпроси, възникващи от разглеждането от нейна страна на плана за преструктуриране. Комисията изрази съмнения дали планът е съвместим с приложимата рамка на Общността, т.е. с „Насоките на Общността относно държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на предприятие в затруднено положение“ от 2004 г. ([3]) (оттук нататък наричани Насоки за О&П).

Дългосрочният заем от 55 милиона кипърски лири (€96 милиона) и мерките за съкращаване на разходите

(16) Основен елемент на плана за преструктуриране е търговският заем с гаранция от кипърското правителство за десетгодишен период, който на първо място ще се използва за погасяване на краткосрочния заем в размер на 30 милиона кипърски лири (51 милиона евро), взет след одобрението на помощта за оздравяване от май 2005 г. След това остатъкът ще се използва за преструктуриране на авиокомпанията.

(17) През първите 24 месеца от плана за преструктуриране основният акцент трябваше да бъде върху съкращаването на разходите и увеличаване на избрани приходи. Правителството и ръководството преценяха, че общите разходите трябва да бъдат намалени с 13 %. Това следваше да бъде постигнато чрез съкращаване на персонала с около 20 % и същевременно намаляване на заплатите със средно 15 %. Това означава, че от 1 840 души персонал към 1 септември 2005 г., 385 щяха да бъдат съкратени според плана за преструктуриране; тези съкращения щяха да доведат до годишни икономии от приблизително 7 милиона кипърски лири (12 милиона евро); допълнителни икономии от около 4,6 милиона кипърски лири (8 милиона евро) се получават от текущи разходи за персонал.

(18) Комисията изрази съмнения дали планът ще възстанови дългосрочната жизнеспособност на дружеството във възможно най-кратък срок и без нужда от допълнителна помощ за в бъдеще. Същото така тя заяви, че не разполага с достатъчно информация, за да може да вземе отношение дали размерът на елемента помощ от плана за преструктуриране е сведен до минимум. Освен това Комисията постави под въпрос нуждата дългосрочният заем да бъде погасен в период от 10 години. Комисията твърди, че не разполага с достатъчно информация, за да може да каже дали финансовите предвиждания са разумни или дали допусканията, на които същите са базирани, са основателни и тя би била особено заинтересувана да получи мнението на конкурентите на Cyprus Airway за плана.

Продажба на Eurocypria

(19) Планът за преструктуриране предвижда продажбата на Eurocypria, чартърното дъщерно дружество на Cyprus Airways, на правителството за цена, която следва да бъде определена от независим експерт. Цената първоначално бе определена в размер на 15 милиона кипърски лири (26 милиона евро). Eurocypria щеше след това да бъде отделено от групата Cyprus Airways и да бъде управлявано като изцяло отделно предприятие. Постъпленията от продажбата (платени от правителството на Cyprus Airways) щяха да се използват от дружеството за финансиране на преструктурирането му. Комисията изрази съмнения относно продажбата и как би била постигната продажната цена. Ако цената, платена за Eurocypria не е пазарната цена, това би представлявало държавна помощ.

([3]) ОВ C 244 1.10.2004 г., стр. 2

Увеличение на капитала

(20) Следваща част от плана за преструктуриране, планирана за осъществяване 18 месеца след започване на плана, е увеличение на капитала с 14 милиона кипърски лири (24 милиона евро). Всички акционери (държавни и частни акционери) следва да участват пропорционално на тяхното участие в капитала. Държавата следва да вложи 9,8 милиона кипърски лири (17 милиона евро), докато вноската на частните акционери за това увеличение на капитала следва да бъде около 4,2 милиона кипърски лири (7,3 милиона евро). При откриването на процедурата Комисията посочи, че тя не изключва държавното участие в това увеличение на капитала да представлява държавна помощ.

Компенсаторни мерки

(21) Комисията изрази съмнения дали предложените в плана за преструктуриране компенсаторни мерки биха били достатъчни за коригиране на пазарното изкривяване, причинено от помощта. Планът включва сравнително малки съкращения във флотата и мрежата от маршрути на Cyprus Airways. Чартърният клон Eurocypria трябваше да бъде продаден и трябваше друго дъщерно дружество HellasJet да бъде закрито, а трите му въздухоплавателни средства — освободени. Комисията изрази съмнения, тъй като, в частност, Eurocypria трябваше да бъде продадена на основния акционер на Cyprus Airway. Комисията поиска мнения от конкурентите на Cyprus Airway в тази връзка.

Собствен принос

(22) Обичайно е при дружество от мащаба на Cyprus Airways размерът на собствен принос в разходите за преструктуриране да бъде от порядъка на 50 %. Комисията изрази съмнения относно размера на собствения принос и какво следва да се разбира под собствен принос.

IV. МНЕНИЯ, ПОЛУЧЕНИ ПО ВРЕМЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

Първоначални мнения на кипърските власти

(23) Кипърските власти отговориха на откриването на процедурата като се опитаха да разяснят определени въпроси, повдигнати от Комисията.

Дългосрочен заем в размер на 55 милиона кипърски лири (€96 милиона) и мерки за съкращаване на разходите

(24) В допълнение към въпроса, свързан с възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на Cyprus Airways, планът за преструктуриране предвижда, че разходите за преструктуриране (финансирани с дългосрочния заем от 55 милиона кипърски лири, както и постъпленията от продажбата на Eurocypria трябва да бъдат изразходвани, както следва:

Период	Сума (в милиони кипърски лири)	Описание
2006 г.	30	Погасяване на помощ за оздравяване
2006 г.	10,6	Плащания за съкращения
2006 г.	2	Други разходи във връзка със съкращения
2006 г. — 2008 г.	5	Работен капитал за Cyprus Airways
2006 г. — 2008 г.	13,5	Предвидени капиталови разходи
2006 г. — 2010 г.	10	Дефицити в паричните потоци
Общо	71,1	

(25) Във връзка с бъдещата дейност на дружеството и кипърските власти, и авиокомпанията приеха, че стратегическият и оперативният модел, използвани от Cyprus Airways в миналото, не могат да бъдат поддържани в конкурентната среда, в която работи дружеството днес. Основната разлика се състои в това, че Cyprus Airways работи на ниво на разходи, които съответстват на редовен мрежови превозвач, докато в действителност либерализираният и свободен кипърски пазар позволява само нива на разходи, които са сходни на тези на чартърни и/или нискобюджетните авиокомпании, каквито са всъщност действителните конкуренти на Cyprus Airways.

(26) В настоящата бизнес среда и с оглед на пълната либерализация на пазара на въздушния транспорт в Кипър, Cyprus Airways има само ограничени възможности за допълнителен растеж или подобрение на приходите. Дори предвиденият ръст на авиационния пазар от над 4 % не би позволил на Cyprus Airways да излезеот своето настоящо затруднено положение без допълнително действие. Поради това, дружеството е предприело трудно преструктуриране, при което са неизбежни драстични съкращения на разходите.

(27) В плана за преструктуриране дружеството е преценило, че общите разходи трябва да бъдат намалени с 13 %. Това е трябвало да се постигне със съкращаване на разходите за персонал с около 20 % и в същото време намаляване на заплатите със средно 15 %.

(28) В допълнение към това съкращаване на разходите дружеството трябва да предприеме други елементи от плана за преструктуриране, който вече се осъществява и който отстоява на този ранен етап дългосрочната жизнеспособностна дружеството. Сега се планира дружеството да бъде в състояние успешно да се препозиционира по начин, който би позволил на авиокомпанията да оцелее и да създаде приемлива възвращаемост на инвестицията („ВИ“) в средносрочен план, без каквато и да е последваща субсидия или помощ. Планира се през 2007 г. да бъде предприет втори цикъл на съкращаване на разходи, с акцент върху привличане на външни ресурси (outsourcing) и най-добрата промишлена практика.

Развитие на печалбите и загубите на Cyprus Airways (прогноза) (*)

в хилядки кипърски лири

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Общи приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Общи разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Оперативен резултат	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Печалба (загуба) преди данъците	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Бъдещият оборот на авиокомпанията е базиран на консолидиране на ползите, натрупващи се от тези намалени разходи и стабилно разрастване на дружеството. В това отношение планът за преструктуриране предвижда развитие на трафика за периода 2004 г.—2010 г., както следва:

Развитие на трафика на пътници Cyprus Airways (прогноза) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Общ трафик за Кипър (в милиони)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY трафик (в милиони)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY пазарни дялове	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Продажба на Eurocypria

(30) Във връзка с продажбата на Eurocypria, правителството разясни, че в допълнение към предварително извършената от PricewaterhouseCoopers (PwC) оценка от името на Cyprus Airways за установяване на пазарна цена за Eurocypria, е било възложено извършването на втора оценка от HSBC от името на правителството, за да се определи пазарната цена по добре установена и приета методология. Поради това продажбата на Eurocypria на държавата следваше да бъде извършена като между независими партньори, които действат в свой интерес.

(31) PwC извърши оценка на дружеството, използвайки методологията на дисконтираните парични потоци („ДПП“) и сравнявайки косвените коефициенти на оценката с пазарния подход, те отчетоха и сделки, засягащи покупко-продажба на сравними дружества в бранша.

(32) PwC докладва, че приходът на дружеството се постига от продажбата на самолетни места на туроператори, като общият брой пътници, превозени през 2005 г. е бил 662 561 и същият се очаква да нарасне до 829 092 през 2006 г., и трябва да бъде отбелязано, че предвиденият приход за 2006 г. вече е договорен. Основните компоненти на оперативните разходи за 2005 г. са авиационно гориво (30 %), лизингови вноски за самолети (22 %), разходи на самолетите, свързани с пътуването (15 %), разходи за екипажа (11,5 %) и разходи за поддръжка/технически разходи (9,5 %).

(*) Търговска тайна.

Основни показатели за финансово-стопанска дейност

	2004 (1)	2005 (2) M	2006 (3) E	2007E	2008E	2009E
Общо оперирани полети	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Превозени пътници	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Общ доход (в хиляди кипърски лири)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Брутен доход (в хиляди кипърски лири)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Оперативна печалба (загуба) (в хиляди кипърски лири)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
печалба (загуба) преди данъци (в хиляди кипърски лири)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Одитирани финансови отчети.
(2) M = отчети на ръководството, все още неодитирани.
(3) E = Очаквани.
(*) Търговска тайна.

(33) За финансовата 2005 година Eurocypria очакваше печалба от порядъка на 440 000 кипърски лири, която представлява спад на резултатите от дейността в сравнение с предходните години и с предвидените цифри поради рязко покачване на цените на горивата през 2005 г., което не можеше да бъде прехвърлено за сметка на пътниците поради естеството на договорите с туроператорите.

(34) Методът на ДПП дава индикация за стойността на търговската дейност въз основа на стойността на свободните парични потоци, които може да се очаква да бъдат генерирани от дейността в бъдеще. Той има за цел да установи настоящата стойност на бъдещи парични потоци, възникващи за инвеститори. Получените парични потоци трябва да бъдат дисконтирани в съответния процент на възвръщаемост, за да се получи прогноза за настоящата стойност на търговската дейност.

(35) Четиригодишните (2006 г. — 2009 г.) финансови прогнози бяха изготвени от ръководството на Eurocypria, като те предвиждаха „остатъчна стойност“ на дружеството, представляваща сумата, която един инвеститор би платил днес за правата върху паричните потоци на предприятието за годините, следващи четиригодишната прогноза. Бе достигната остатъчна стойност от 14,54 милиона кипърски лири; след това тази сума бе дисконтирана с „среднопретеглената стойност на капитала“ от 9,35 %, за да се стигне до „нетна настояща стойност“ на дружеството от 14,21 милиона кипърски лири.

(36) Тази нетна настояща стойност беше подложена след това на редица анализи на чувствителността, за да се вземат под внимание възможните променливи параметри, като различни обменни курсове USD/CYP, (голяма част от разходите на дружеството са в щатски долари, докато постъпленията му са други валути), различни прогнози за растежа и различни цени на горивата. Анализите на чувствителността подчертават високата чувствителност на Eurocypria (обща за повечето авиокомпании в Общността) към колебания в обменните курсове и цените на горивата.

(37) Въз основа на анализа, описан по-горе PwC стигна до ориентировъчни граници на стойността на Eurocypria между 12,5 милиона кипърски лири и 16 милиона кипърски лири.

(38) PwC проведе и пазарен сравнителен анализ на стойностите, сравнявайки Eurocypria с други дружества в подобни области на дейност или подобни видове дейност. Това се счита за валиден допълнителен сравнителен метод, тъй като условията и перспективите за подобни дейности зависят от общи фактори като общо търсене на техните продукти и услуги, както и структура на цените и среди за извършване на дейност.

(39) Поради липсата на публично котирани авиокомпании PwC използва комбинация от нискобюджетни превозвачи и комбинация от редовни и чартърни превозвачи. Изчислението, извършено на базата на текущите и предвижданите печалби преди лихви, данъци и амортизация („EBITDA“) доведе до ориентировъчна стойност на капитала на дружеството в границите на 12,5 и 13,5 милиона кипърски лири. PwC отбелязва, че резултатът се доближава до резултата, получен с методологията ДПП.

(40) PwC извърши и трета и окончателна оценка на Eurocypria въз основа на скорошни сделки, като според тях тя прилага тест за разумност към предишните две методологии. Теорията зад този подход е, че цената, достигната при сделка на принципа на независимостта между съгласен купувач и съгласен продавач е добър показател за стойност. PwC използват данни, които са предоставени на тяхната световна мрежа и, използвайки този метод, предлагат ориентировъчна стойност за Eurocypria от приблизително 10,5 до 13 милиона кипърски лири. PwC отбелязва, че този резултат също се доближава до резултата от методологията ДПП.

(41) Съответно и въз основа на споменатите по-горе анализи, PwC стига до заключението, че ориентировъчната стойност за Eurocypria е от порядъка на 12,5 до 15,5 милиона кипърски лири.

(42) Освен това PwC добавя, че тяхната оценка на Eurocypria е основана на финансовите предвиждания за дружеството, при които Eurocypria би запазила определена връзка със Cyprus Airways. Съгласно PwC, такава връзка би създала определени затруднения най-забележимо за разрастване; ограничения на растежа, дължащи се на факта, че Eurocypria е дъщерно дружество на Cyprus Airways; статутът на Eurocypria на дъщерно дружество на Cyprus Airways ограничава възможностите му да постигне конкурентни цени по отношение на привличането на доставчици на услуги. Ако Eurocypria остане част от Групата, е много възможно то да не може да се конкурира по същите линии със Cyprus Airways.

(43) На това основание PwC заключава, че цената за Eurocypria като отделно предприятие, свободно от тези ограничения, бе могла евентуално да бъде по-висока.

(44) HSBC извърши втора оценка. HSBC възприе подход, подобен на възприетия от PwC. Тяхното първоначално заключение е, че Eurocypria е с обща стойност на капитала от 13 милиона кипърски лири. След това HSBC проведе сравнителна оценка на стойността, въз основа на публично котирани дружества, които са сравними с Eurocypria, като по този начин те достигнаха до оценка от 11,8 кипърски лири за Eurocypria.

(45) HSBC се базира на чувствителността на дружеството, в частност към изменения на цените на горивата и стигат до осреднена стойност за дружеството в границите на 12,3 до 13,8 милиона кипърски лири.

Увеличение на капитала

(46) По отношение на увеличението на капитала, то е насочено към отрицателната нетна стойност, възникваща от натрупаните загуби от минали години, които фактически са намалили капитала на Cyprus Airway. Увеличението на капитала следва да се извърши чрез емисия на нови акции, които се предлагат пропорционално на акционерите, като 70 % се предлагат на държавата и 30 % — на частните акционери. Според правителството на Кипър това увеличение на капитала е инвестиция, подобна на инвестиция, извършвана от инвеститор в условията на пазарна икономика.

Компенсаторни мерки

(47) По въпроса за компенсаторните мерки, кипърските власти подчертаха своя възглед, че авиокомпанията всъщност е в процес на преструктуриране на своята дейност от 2004 г. В тази връзка в края на 2004 г. авиокомпанията намали своята флота с два въздухоплавателни средства и се отказа от редица маршрути, като в същото време намали честотата си по други маршрути. В контекста на авиокомпания с 12 въздухоплавателни средства през 2004 г. това намаление, според тях, е много значително и допълнително намаление на размера на този етап би имало отрицателно въздействие върху дългосрочната жизненост на авиокомпанията.

(48) Кипърските власти освен това твърдят, че решението за продажба на HellasJet и решението да не подновяват договорите за лизинг на HellasJet за три взети на лизинг самолета представлява значително намаляване на капацитета на Групата, което следва да се счита като компенсаторна мярка. По същия начин с продажбата на Eurocypria, флотата на Групата се намалява с още 6 самолета, след продажбата, двете дружества ще бъдат правно и финансово независими.

(49) Според кипърските власти няма друг обхват в това преструктуриране за допълнителни компенсаторни мерки, което не би създало риск от застрашаване на целта на преструктурирането. Кипърските власти подчертават, че Cyprus Airways е много малък играч на авиационен пазар на Общността и неговите действия надали биха могли да окажат въздействие върху конкуренцията в тази област.

(50) Кипърският пазар, който е основно пазар на дестинации, е либерализиран от известно време и понастоящем 99 авиокомпании извършват редовни и чартърни услуги в, до и извън Кипър. При едно по-внимателно проучване, 80 % от трафика е в рамките на Общността/ЕИП и поради това не е предмет на каквито и да е ограничения. Допълнителни 8—9 % се състоят от чартърни услуги от трети държави, които са напълно либерализирани. Оставащите 10—11 % включват трафик от Средния изток и районите на Залива, където в основата на авио-политическия контекст са двустранни споразумения между Кипър и тези държави. В този контекст кипърските власти чувстват, че има много ограничен обхват за допълнителна либерализация на кипърския авиационен пазар въз основа на действия, предприети на национално ниво.

Собствен принос

(51) Във връзка с въпроса за собствен принос, кипърските власти желаеха да разяснят редица въпроси. Във връзка с притежаваната от Cyprus Airways флота, дружеството не е било в състояние да предостави свой въздухоплавателен апарат като обезпечение за заем от търговски банки поради относителната възраст на самолета (7-те A320 самолета, притежавани от Cyprus Airways са доставени на дружеството между 1989 г. и 1993 г.). В това отношение са положени усилия и отговорите, получени от редица търговски банки са били отрицателни. В същата насока, правителството обясни, че продажбата на част от флотата не е била считана за действителна алтернатива, тъй като това би довело до невъзможност на дружеството да продължи трайно дейността си. Затова единствената реална алтернатива е била продажбата на Eurocypria и правителството твърди, че продажбата на това дъщерно дружество следва да се счита за собствен принос.

(52) Във връзка с HellasJet това дружество е спряло дейност като редовна авиокомпания през месец май 2005 г. и е преобразувало своята дейност от редовен превозвач в брокер на въздухоплавателни средства и чартърен оператор, сключвайки договор с гръцко дружество, наричащо се Trans World Aviation. 51 % от капитала на дружеството вече е бил продаден и правителството е било в преговори за продажба на остатъка от дружеството.

(53) Кипърските власти смятат, също така, че увеличението на капитала, планирано за средата на 2007 г. представлява собствен принос в преструктурирането. Според тях следва да се добави продажбата на въздухоплавателен апарат през

2005 г. (5 милиона кипърски лири), продажбата на резервен двигател за самолет A320 (1,7 милиона кипърски лири) и продажбата на резервни части (0,7 милиона кипърски лири), което би довело да допълнителен собствен принос от 7,4 милиона кипърски лири.

(54) Накрая, във връзка с нивото на собствен принос в преструктурирането, кипърските власти привличат вниманието на Комисията към точка 56 от Насоки за О&П, която гласи

„В субсидирани от правителството райони обаче и ако не е предвидено друго в правилата за държавна помощ в конкретен сектор, условията за предоставяне на помощ могат да бъдат по-леки по отношение на изпълнението на компенсаторните мерки и размера на приноса на бенефициера.“

(55) Те продължават, изтъквайки, че за периода 2000 г. — 2006 г. цялата територия на Кипър се е считала за един регион, попадащ под член 87, параграф 3, буква а) от Договора за ЕО и че Cyprus Airways е особено ценна за основаната на туризъм икономика на Кипър и допълнително намаляване на капацитета на авиокомпанията чрез допълнителни компенсаторни мерки или чрез извънредно висок дял на собствен принос най-вероятно би имало сериозни последствия за туристическия сектор и развитието на региона като цяло.

Мнения на трети страни

(56) След публикуването на писмото, отправено до кипърските власти, в Официален вестник, в рамките на допустимия срок бяха получени мнения от една заинтересувана страна.

(57) Комисията отбелязва, че никой от конкурентите не е представил мнения в контекста на откриването на процедурата.

Pasypi

(58) Мненията бяха получени от Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI), което пожела да изкаже своето становище по плана за преструктуриране за Cyprus Airways и по правилното и ефикасно управление на дружеството. Те изразиха мнението, че ако настоящият план за преструктуриране бъде одобрен съгласно „преобладаващата преценка на ръководството“, това би могло да се окаже „особено пагубно“ за дружеството.

(59) Според PASYPI, Cyprus Airways не е представило подходящ и жизнеспособен бизнес план на своите служители откакто Комисията разреши помощ за оздравяване на дружеството. Не е било предприето преструктуриране нито на управлението, нито на дейността на дружеството и това се дължи на политически интереси и вмешателство.

(60) Обединението твърди, че авиокомпанията има твърде много персонал и че пуснатите в действие от ръководството на дружеството планове не са довели до намаляване на числеността на персонала до брой, който е в съответствие с международни стандарти и еталонни показатели, като причините за този неуспех са посочени политически натиск и съображения.

(61) PASYPI изтъква, че частните акционери на дружеството не допринасят за неговото оцеляване и че единствените заинтересовани лица, които допринасят за намаляване на разходите, са служителите.

(62) Обединението на пилотите критикува и ръководството на дружеството във връзка с отношението към двете дъщерни дружества Eurocypria и HellasJet. Във връзка с Eurocypria те питат дали продажбата на това дружество няма да има неблагоприятни и ограничаващи ефекти върху бъдещето и разрастването на Cyprus Airways. По отношение на HellasJet обединението не се съгласява с факта, че ръководството никога не е разкривало пред персонала загубите, понасяни от HellasJet и дали това дружество продължава да осъществява дейност.

(63) В заключение, обединението на пилотите заявява, че е необходим нов бизнес план за авиокомпанията и че авиокомпанията трябва да бъде приватизирана.

Отговор на кипърските власти на мнението на третата страна

(64) Отговорът на кипърските власти на мненията, получени от обединението на пилотите, първо уверява, че изложеното в тези мнения нито е обосновано, нито е базирано на каквато и да е сериозна бизнес причина или основание.

(65) Правителството напълно отхвърля твърденията за политическо вмешателство в дружеството и заявява, че, независимо че мнозинството от членовете на Съвета са назначени от правителството, тези членове имат същите отговорности като членовете на Съвета на което и да е публично предлагано дружество. Решенията, приемани от Съвета, са мотивирани само от най-добрия интерес на дружеството.

(66) Във връзка с плана за преструктуриране, правителството заявява, че той се изпълнява и че вече могат да бъдат забелязани промени в дружеството. Годишните спестявания отговарят на предвидените в плана, в размер на 19,5 милиона кипърски лири. Сърцевината на плана е да се намалят разходите, така че дружеството да е в състояние да преструктурира своите операции по-конкурентно. Тъй като разходите за труд са значителен фактор, това означава, че персоналът е неизбежно засегнат чрез съкращения или чрез намаляване на заплатите.

(67) По отношение на въпроса за излишъка от персонал, правителството отхвърля твърденията, направени от PASYPI и твърди, че числеността на персонала, който се съкращава и трябва да напусне дружеството до края на 2006 г., е приблизително 414 вместо обявените в плана за преструктуриране 385 човека.

(68) Относно увеличението на капитала, правителството обяснява, че то ще настъпи в средата на 2007 г., когато ще са налице осезаеми резултати от изпълнението на плана за преструктуриране. Планира се да се поддържа съотношението на публично/частно участие в дружеството.

(69) Правителството обяснява, че продажбата на Eurocypria е предприета, за да даде възможност на Cyprus Airways да спази изискванията за собствен принос на Насоките на Общността за О&П. Правителството заявява, че продажбата на Eurocypria по независимо определена цена от 13,425 милиона кипърски лири е трябвало да настъпи в началото на август 2006 г.

(70) Във връзка с HellasJet, правителството обясни, че след тристранно споразумение между Cyprus Airways, HellasJet и Trans World Aviation SA (осъществяващо търговска дейност в Гърция като Air Miles) Cyprus Airways договори продажбата на HellasJet на Trans World за 2 милиона евро (1,16 милиона кипърски лири). Правителството заявява, че намерението на Cyprus Airways е било да облекчи в максимално възможна степен оперативните загуби на HellasJet и да се измъкне от това начинание след изтичане на корпоративните гаранции, които са предоставени преди това от Cyprus Airways във връзка с флотата на HellasJet и твърди, че тази сума следва да бъде считана за собствен принос.

(71) Правителството отхвърля искането на обединението на пилотите за нов план за преструктуриране и потвърди, че настоящият бизнес план не се нуждае от каквото и да е преразглеждане. Правителството не изключи възможността от приватизиране на дружеството при представяне на привлекателна оферта.

(72) Във връзка с увеличението на капитала, планирано за средата на 2007 г. и по искане на Комисията, Кипърските власти предоставиха допълнителна информация с писмо от 19 декември 2006 г. Тя обясняват, че съгласно разпоредбите на кипърския Закон за дружествата публично дружеството не може да емитира акции под номиналната стойност. А акциите на Cyprus Airways по това време се търгуват на Кипърската фондова борса на стойност в границите на 0,15—0,16 кипърски лири при номинална стойност от 0,50 кипърски лири на акция. Тъй като съществувала увереност, че всяка емисия при стойност, равна на или надхвърляща номиналната стойност, би била неуспешна, било необходимо да се намали номиналната стойност на основния капитал.

(73) Процедурата по намаляване на номиналния основен капитал е вече предприета и дружеството ще намали тази стойност като отпише натрупаните загуби (както позволява Уставът на дружеството). Съветът на директорите на Cyprus Airways, на свое заседание от 12 декември 2006 г. започна процедурата по увеличение на капитала като организира записването на емисията. За да гарантира нейния успех, търговската инвестиционна банка Cisco (дъщерно дружество на частната Банка на Кипър) изрази своята готовност да гарантира предложена емисия. Cisco ще получи възнаграждение за гарантирането на увеличението на капитала на Cyprus Airways и това възнаграждение ще бъде по пазарни цени за такива сделки. Копие от писмото за намерение на инвестиционната банка е предоставено на службите на Комисията.

(74) Като следващи стъпки в средата на януари 2007 г. бе прието Специално решение за намаляване на капитала с 75 % мнозинство от акционерите, присъстващи на извънредно общо събрание. Това решение следва да бъде одобрено от Окръжния съд в Кипър и да бъде вписано в Търговския регистър. Цялата процедура се очаква да отнеме 6—7 месеца (като съдът разполага със срок от три месеца).

V. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

Наличие на помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО

(75) По силата на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която изкривява или заплашва да изкриви конкуренцията като облагодетелства определени предприятия или производството на определени стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар.

(76) Концепцията за държавна помощ се прилага по отношение на каквото и да е пряко или непряко предоставено предимство, финансирано от държавни ресурси, предоставено от самата държава или който и да е междинен орган, действащ по силата на предоставени му правомощия.

(77) В контекста на откриването на процедурата, Комисията установи три елемента на плана за преструктуриране, които биха могли евентуално да се окажат държавна помощ, поради което Комисията трябва да разгледа тези елементи, за да определи дали те представляват държавна помощ.

Гаранция за заем

(78) Разходите за преструктуриране на Cyprus Airways частично и временно се покриват от заем в размер на 55 милиона кипърски лири (96 милиона евро), отпуснат от търговска банка при пазарни условия. Както се обяснява в решението за откриване на процедура по разследване, Кипърските власти възнамеряват да предоставят на Cyprus Airways държавна гаранция, която покрива този заем.

(79) *Бележката на Комисията за приложението на членове 87 и 88 от Договора за ЕО спрямо държавни помощи под формата на гаранции* [4] залага критерии, които да гарантират, че гаранцията не представлява държавна помощ (виж параграф 4.2). Две съществени кумулативни условия са:

a) Гаранцията би могла, по принцип, да бъде получена при пазарни условия от финансовите пазари.

b) Пазарната премия за гаранцията е платена.

(80) В настоящия случай никой от тези критерии не е изпълнен, Cyprus Airways не плаща на държавата каквато и да премия за гаранцията, от която се ползва и, с оглед на неговото рисковано икономическо положение и факта, че вече е получил помощ за оздравяване, е малко вероятно дружеството да получи подобна гаранция самостоятелно.

(81) Освен това, гаранцията е един от държавните ресурси, тъй като тя се предоставя пряко от държавата. Тя е насочена към едно дружество (Cyprus Airways), което е в конкуренция с други общностни авиокомпании, в частност след влизането в

[4] ОВ C 71, 11.3.2000 г., стр. 14 и следващите.

сила на третия етап от либерализацията на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г. Това ще засегне търговията между държавите, тъй като засяга дружество, участващо в транспортната дейност между държавите-членки и обхваща Общия пазар и тъй като то може да изкриви или да създаде опасност от изкривяване на конкуренцията в рамките на този пазар.

(82) Поради това държавната гаранция може да бъде считана за държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО. Още повече, това заключение се приема от кипърските власти като във връзка с гаранцията те са се опитали да изпълнят условията, заложени в Насоките за О&П.

(83) Докато първоначалният план предвижда кипърските власти да гарантират изцяло заема от 55 милиона кипърски лири, в хода на процедурата, за да ограничат помощта до минимум и да се гарантира достатъчен принос на дружеството в покриването на разходите за собственото му преструктуриране, властите решават да намалят частта от заема за преструктуриране, покрита от гаранцията, до максимум 45 милиона кипърски лири. В допълнение към това, кипърските власти посочват, че гарантираната и негарантираната части от заема ще бъдат независими и, в частност, че няма да има подчиненост на последната спрямо първата. Това означава, че поне 10 милиона кипърски лири от търговския заем в размер на 55 милиона кипърски лири ще бъдат получени от авиокомпанията без каквато и да е гаранция или друга държавна намеса.

Продажба на Eurocypria

(84) Кипърските власти указват, че продажбата на Eurocypria е приключила през август 2006 г. и че дружеството е продадено на държавата срещу 13,425 милиона кипърски лири. Поради това Комисията трябва да проучи как се е стигнало до тази цена, за да удостовери нейната валидност и да определи дали в тази сделка е включена каквато и да е държавна помощ. Параграф 59 и следващите от решението за откриване на процедура по разследване припомня, че това може да е случай, по-специално, в който платената цена е прекалено висока в сравнение с пазарната цена на дружеството.

(85) В тази връзка, Комисията отбелязва, че тази цифра е постигната след две експертни оценки, извършени от името на продавача и купувача. След провеждане на подробен анализ на експертните оценки Комисията може да заключи, че тази цена отговаря на справедливата пазарна цена; тя също така отбелязва, че крайната продажна цена е, при всички положения, по-ниска от 15-те милиона кипърски лири, предвидени в плана за преструктуриране и в откриването на процедурата по разследване. Поради това Комисията стига до заключението, че продажбата на Eurocypria не представлява държавна помощ за Cyprus Airways, тъй като дружеството не е било продадено за стойност, по-голяма от неговата действителна стойност.

(86) Комисията отбелязва също заявеното намерение на кипърските власти Eurocypria да бъде ръководено като напълно независимо дружество извън групата на Cyprus Airways; Комисията счита, че тъй като Eurocypria остава държавна собственост, възниква риск тя да не може да бъде управлявана действително независимо от предишното дружество-майка. Съответно и във връзка с тази си загриженост Комисията възнамерява да наложи условия на Кипър, за да гарантира, че двете дружества са и остават отделни за достатъчен период от време и че ще си поделят бизнеса без намеса в дейността си.

Увеличение на капитала

(87) Допълнителен аспект на плана за преструктуриране е, че в средата на 2007 г., 18 месеца след започването на преструктурирането, капиталът на Cyprus Airways се увеличава с 14 милиона кипърски лири. Намерението на кипърските власти е това увеличение на капитала да се извърши пропорционално на настоящото участие и съотношението публична/частна собственост да бъде запазено. Това означава, че държавата осигурява 9,8 милиона кипърски лири (17 милиона евро или 70 %) докато другите акционери осигуряват 4,2 милиона кипърски лири (7,3 милиона евро или 30 %).

(88) Поради това Комисията трябва да определи дали в тази ситуация публичната част от предложеното увеличение на капитала представлява държавна помощ. Извършвайки това, тя основава своята преценка на „принципа на инвеститор в пазарна икономика“, подход, който е потвърден от практиката на Съда ([5]). Съгласно прецедентното право на Съда, за да се проучи дали едно публична капиталова инжекция представлява държавна помощ, е удачно да се отчетат действителните възможности, които дружеството-бенефициер има за получаване на равностоен финансов ресурс, разчитайки на нормалните капиталови пазари. Няма държавна помощ, когато нов публичен капитал е внесен съгласно условия, които биха били приемливи за частен инвеститор, провеждащ дейност при нормални условия на пазарната икономика.

(89) Поради това поведението на публичния инвеститор следва да бъде сравнявано с предполагаемото поведение на частен инвеститор, като частен холдинг или частна група от дружества, следващи структурна, обща или секторна политика и направлявано от перспективите за дългосрочна рентабилност ([6]). Съответно, Комисията счита, че капиталовите вноски от публични средства не са държавна помощ, когато частни акционери участват в дейността, на първо място поне съразмерно на броя на техните акции, на второ място, при условия, идентични на условията за публичния инвеститор и накрая, ако съотношението на акциите, записани от частните инвеститори има действително икономическо значение; Комисията счита, че равнопоставеността за участието на публични и частни инвеститори е

([5]) Виж решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C482/99 2002 ECR I-4397, както и заключенията на Генерален адвокат Geelhoed от 27 септември 2001 г., в обединени дела C-328/99 &t C-399/00, Италия *срещу* Комисията & SIM 2 Multimedia SpA *срещу* Комисията.

([6]) Решение от 21 март 1991 г., Италия *срещу* Комисията „Алфа Ромео“ (C-305/89) 1991 ECR I-1603 точка 20.

гарантирана, когато търговска банка или инвеститор се е съгласил да гарантира предварително и при пазарни условия участието на частните инвеститори в увеличението на капитала, при същите условия като предложените на публичния инвеститор. Този подход, базиран на едновременни вноски, редовно се потвърждава от Първоинстанционния съд и Съда на Европейските общности ([7]).

(90) В настоящия случай търговска инвестиционна банка CISCO се съгласява при пазарни условия да гарантира частните инвеститори в размер от 30 % от предложената рекапитализация. Също така кипърските власти посочват, че всички акционери трябва да закупят акциите на една и съща стойност, която се определя съвместно от Cyprus Airways и CISCO и при еднакви пазарни условия като за частните инвеститори.

(91) В тази връзка Комисията получи копие от писмото за намерение от 14 декември 2006 г., изпратено на Cyprus Airways от CISCO, където банката приема да сключи договор за гарантиране на успеха на операцията по рекапитализация. В допълнение към това, преди да се ангажира по отношение на инвестицията спрямо частни инвеститори, CISCO извършва подробно проучване на плана за преструктуриране и на операцията. Освен това, преди да сключи окончателния договор, в съответствие с обичайната пазарна практика, CISCO ще проведе (или ще организира провеждането от негово име) на правно-икономически анализ, който всеки инвеститор следва да извърши преди започване на операцията. По този начин банката си осигурява всички гаранции и обезпечения, които й позволяват да коригира своята оферта спрямо поетите рискове. Следва да бъде отбелязано, че тази банка не се намира под прекия или косвен контрол на съответната държава-членка. Окончателният гаранционен договор с CISCO се сключва малко преди започването на периода на офертата и трябва да съдържа стандартните разпоредби и задължения, които са в сила за този вид договори и в съответствие с най-добрите национални и международни практики.

(92) Условията, при които се сключва окончателният договор за гаранция, могат да бъдат групирани в два блока; първият засяга относително стандартни елементи, които нямат пряко влияние върху оценката на Комисията, а само върху действителното му изпълнение. Те включват:

a) липсата на извънредни събития, които биха могли да окажат неблагоприятно въздействие върху успешното завършване на операцията,

b) прехвърлянето на банката на пълна информация за икономическото и финансово положение и за управлението на Cyprus Airways,

c) включването на банката в определянето на процедурите за операцията,

(93) От друга страна, вторият блок от условия, заложени в писмото за намерение на банката, засяга оценката на операцията от Комисията; те следва да бъдат анализирани подробно, като те се отнасят основно за:

a) разликата в цената на емисията акции, свързана с котировката на акциите на фондовата борса,

b) таксите/комисионните, които се начисляват от банката за операцията,

c) споразумението между банката и държавата (основният акционер в Cyprus Airways), че и двете ще участват в увеличението на капитала

(94) Доколкото става дума *записването на новите акции*, CISCO и Cyprus Airways се уговориха, че цената или ценовите граници за емисията нови акции се определя съвместно в съответствие с пазарните практики в светлината на условията на фондовата борса, които са в сила в момента на стартиране на операцията. Кипър потвърди пред Комисията, че една цена ще бъде предложена на всички включени участници в подписката и че гарантът няма да получи специална отстъпка.

(95) На второ място, доколкото става дума за *възнаграждението на банките чрез комисионни*, последните са базирани на стойността на съотношението на операцията (30 %), която се записва чрез пазара. Кипърските власти посочват, че таксата, която се плаща на CISCO е в съответствие с пазарните принципи на Европейските фондови борси, така че да гарантира успешно завършване на сравнима операция за пласиране на акции. Комисията може поради това да заключи, че сделката между Cyprus Airways и CISCO е в съответствие в пазарните условия за този вид операция и че тя не е равносилна на отстъпка от цената, платена от банката за акциите, които тя може да бъде поканена да запише. Следователно, таксата, платена за банката, няма такова действие, че да й разреши да участва в операцията при по-благоприятни условия от държавата или другите акционери.

(96) На трето място, доколкото става дума за *изискването на държавата и банката, другият да участва в увеличението на капитала*, Комисията би желала да отбележи, че изискването на двете страни другата да участва в изпълнението е съществен решаващ елемент за гарантиране на успеха на увеличението на капитала.

(97) Комисията взема предвид задължението, поето от кипърските власти за предаване на окончателните договори с банката, съдържащи тези формални и безусловни задължения за записване, на Комисията незабавно след сключването и преди записването на новото увеличение на капитала от публичните органи. Второ задължение, поето от кипърските власти е да представят доклад, съдържащ действителните нива на записване за това увеличение на капитала след като операцията е била извършена. В тази връзка, Комисията счита, че не е необходимо да се казва, че не може да има допълнителен или косвен договор, чрез който Държавата би освободила банката от задължението й, ако офертата за рекапитализация е незадоволително записана. Комисията

([7]) Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 2000 г. по делото T-296/97, *Alitalia* срещу Комисията, 2000, ECR II-3871, точка 81.

обръща най-голямо внимание на строгото спазване на тези задължения, за да се увери, че условията на настоящото решение ще бъдат надлежно спазвани.

(98) Тази операция позволя на частния пазар да запише значителна част (30 %) от акциите, които са новоиздадени при същите условия като публичните акционери, при условие, че цените за акциите ще бъдат едни и същи и правата, инкорпорирани във всяка акция ще бъдат еднакви за всички акционери.

(99) В обобщение, с оглед на този анализ и на постоянната практика на Комисията и прецедентното право на Съда по отношение на квалификацията на държавно участие в увеличението на капитала заедно с частни инвеститори, разгледано по същество и независимо от другите мерки за преструктуриране, увеличението на капитала, планирано за средата на 2007 г. представлява едновременно участие на публични и частни акционери и поради това участието на държавата не представлява държавна помощ и са спазени условията, предвидени по-горе във връзка с факта, че увеличението на капитала се гарантира от търговска инвестиционна банка по начин, който гарантира ефективно едновременно съществуване на публично и частно записване на акции и във връзка със съотношението между публичната и частната собственост.

(100) Независимо от това, Комисията отбелязва, че практиката на европейските съдилища показва, че „*простият факт, че едно публично предприятие вече е направило капиталови инжекции в дъщерно дружество, които се класифицират като помощ, не означава автоматично, че една допълнително финансова инжекция не може да бъде класифицирана като инвестиция, която минава теста за частен инвеститор в условията на пазарна икономика.… Въпреки това, според Съда в случай като този, който засяга три капиталови инжекции, извършен от един и същи инвеститор в период от две години, първите две от които не са довели до възвръщаемост, Комисията трябва да определи дали третата инжекция би могла разумно да бъде отделена от първите две и класифицирана, за целите на теста на частния инвеститор, като независима инвестиция.*

Съдът разглежда следните съображения като уместни при извършването на това определение: хронологията на въпросните капиталови инжекции, тяхната цел и положението на дъщерното дружество към момента на взимане на всяко от решенията за извършване на капиталова инжекция“ ([8]).

(101) В настоящия случай Комисията отбелязва, че макар държавата и частните акционери да записват увеличение на капитала при същата цена и всички нови акции да имат същите права, е факт, че държавата действа, в същото време като гарант на значителен заем за бенефициера и че това излиза извън рамките на увеличение на капитала, като закупува дъщерно дружество на дружеството, което се преструктурира. Не е необходимо обаче да се оценява точно дали, с оглед натрупването на увеличение на капитала с тези две мерки, държавното участие и участието на частните акционери в увеличението на капитала действително се осъществява при подобни условия, тъй като, във всеки случай, Комисията счита, че, както е ясно от следващия анализ, дори ако държавното участие в увеличението на капитала би се считало за държавна помощ, тази помощ би се считала за съвместима с общия пазар.

Правно основание за преценка

(102) След като заключава, че дългосрочният заем в размер на 55 милиона кипърски лири, гарантиран от държавата за финансиране на част от преструктурирането на Cyprus Airways, представлява държавна помощ и че държавното участие в увеличението на капитала би могло да съдържа елементи на държавна помощ, Комисията трябва да разгледа нейната съвместимост с общия пазар.

(103) Поради това е необходимо да се разгледа съвместимостта на помощта в светлината на член 87, параграф 2 и 3 от Договора за ЕО, които предвиждат привилегии спрямо общото правило за несъвместимост, предвидено в член 87, параграф 1.

(104) Привилегиите по член 87, параграф 2 от Договора за ЕО не се прилагат в настоящия случай, тъй като мярката за помощ няма социален характер, в смисъл, че не е дадена на отделни потребители, нито коригира вредите, причинени от природни бедствия или изключителни събития, нито е дадена за икономиката на определени области от Федерална Република Германия, засегнати от нейното разделяне.

(105) Привилегиите по член 87, параграф 3, букви а), б) и г) не се прилагат в този случай, тъй като помощта не подпомага икономическото развитие на области, където жизненият стандарт е извънредно нисък или където има сериозни нива на безработица, тя не подпомага изпълнението на важен проект от общоевропейски интерес и не отстранява сериозни смущения в икономиката на държава-членка, нито подпомага съхраняването на културата и наследството.

(106) Поради това може да бъде приложена единствено привилегията, предвидена в член 87, параграф 3, буква в). Член 87, парагарф 3, буква в) предвижда, че държавна помощ може да бъде разрешена, когато е дадена за подпомагане на определени икономически сектори и когато тази помощ не засяга неблагоприятно условията на търговия и няма да противоречи на общия интерес.

(107) В това отношение, приложимата общностна рамка за определяне на съвместимостта са Насоките за О&П за 2004 г., както и споменатите по-рано насоки от 1994 г.

Съвместимост на планираните мерки с общия пазар

(108) Поради това Комисията трябва да прецени дали планът за преструктуриране е съобразен с разпоредбите на приложимите насоки. Основният принцип (точка 31 от Насоките за О&П), от които е да „*позволява предоставянето на помощ*

([8]) Случай T11/95 *BP Chemicals Ltd срещу Комисията* [1998 г.] ECR II-3235 параграфи 170 &171.

за преструктуриране само при обстоятелства, при които може да бъде демонстрирано, че тя не противоречи на интереса на Общността. Това може да е възможно, единствено ако бъдат спазени стриктни критерии и ако е сигурно, че всяко изкривяване на конкуренцията ще бъде компенсирано от ползите, произтичащи от оцеляването на фирмата …и че има, по принцип, адекватни компенсаторни мерки в полза на конкурентите."

(109) Насоките залагат след това редица условия, при които може да бъде отпусната помощ за преструктуриране.

Допустимост на фирмата

(110) Първо, Комисията трябва да определи дали Cyprus Airways е допустимо за преструктуриране съгласно условията на Насоките за О&П. Точка 9 от Насоките гласи, че няма общностна дефиниция за дружество в затруднено положение и добавя, че „*Комисията счита, че една фирма е в затруднено положение, когато тя не е в състояние, независимо дали със собствени ресурси или със средствата, които може да получи от своите собственици/акционери или кредитори, да покрие загуби, които, без външна намеса от публичните органи, почти сигурно я обричат на фалит в кратко- или средно-срочен план*".

(111) Следователно, насоките (точка 10) изясняват, че „*една фирма, по принцип и независимо от нейния размер, се счита че е в затруднено положение за целите на тези Насоки при следните обстоятелства (а) в случай на дружество с ограничена отговорност, когато повече от половината от неговия вписан капитал е стопен и повече от една четвърт от този капитал е загубена в предходните 12 месеца*".

(112) В точка 11 също така пише, че „*Дори когато никое от обстоятелствата по точка 10 не е налице, една фирма пак може да се* счита, *че е в затруднено положение, в частност, когато обичайните признаци на фирма в затруднено положение са налице, като растящи загуби, намаляващ оборот, нарастващи складови наличности, излишен капацитет, намаляващи парични потоци, растящи дългове, нарастващи лихви и спадаща или нулева нетна стойност на активите*".

(113) Комисията е отбелязала при откриването на процедурата, че Cyprus Airways е дружество с ограничена отговорност, което вече е загубило значителна част от своя акционерен капитал. На 31 декември 2003 г., Cyprus Airways имаше акционерен капитал в размер на 55,5 милиона кипърски лири (95 милиона евро), но към 31 декември 2004 г. то е загубило 26,2 кипърски лири (44,8 милиона евро), близо 50 % от неговия основен капитал в предходните 12 месеца.

(114) Комисията отбелязва, че загубите на Групата (причинени основно от Cyprus Airways) достигат от 20,9 милиона кипърски лири през 2003 г. до 39,4 милиона кипърски лири към края на 2004 г. Поради това акционерният капитал на Cyprus Airways е спаднал от 55,6 милиона кипърски лири (95 милиона евро) през 2003 г. на 14,4 милиона кипърски лири (25 милиона евро) през 2004 г. Поради това никак не е вероятно с оглед на рискованото му финансово състояние, дружеството да би било в състояние да обезпечи какъвто и да е източник на търговско финансиране.

(115) В свое решение от 3 май 2005 г. относно „Cyprus Airways (помощ за оздравяване)" Комисията заключава следователно, че Cyprus Airways е действително дружество в затруднение по смисъла на Насоките за О&П. Това е и заключението, до което стига Комисията при откриването на процедурата. Поради това Cyprus Airways е допустимо за преструктуриране при условията на Насоките за О&П.

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(116) Второто условие (съгласно точка 35 от Насоките за О&П), което трябва да бъде спазено е, че „*планът за преструктуриране, продължителността на който трябва да бъде възможно най-кратка, трябва да възстанови дългосрочната жизнеспособност на фирмата в разумен срок и въз основа на реалистични допускания относно условията за бъдеща дейност.*"

(117) Същите насоки (точка 37) предвиждат по-нататък, че „*Планът трябва да предвижда оборот, който да позволи на дружеството, след приключване на преструктурирането му, да покрие всичките си разходи, включително обезценяване и финансови такси. Очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да даде възможност преструктурираната фирма да се конкурира на пазара със собствени сили.*"

(118) До този момент, при преструктурирането, дружеството е намалило разходите си с 19,5 милиона кипърски лири и е освободило повече персонал отколкото се предвиждаше съгласно плана за преструктуриране. Планът предвиждаше съкращаване на 385 служители (от 1800) и накрая 414 души се възползваха от възможността да напуснат дружеството. Това значително намаляване на базата на разходите, заедно с договорените намаления на заплатите за оставащия персонал, както и увеличението на продуктивността и производствените практики осигурява сериозни спестявания и следва да даде на дружеството необходимата гъвкавост и адаптивност по пътя му към постигане на неговите цели.

(119) Комисията счита, че Cyprus Airways следва да е в състояние да доведе преструктурирането си до успешен завършек в предписания срок. Действително, въпреки че са изтекли само 18 месеца от предоставянето на помощ за възстановяване (май 2005 г.) резултатите за дружеството са вече малко по-добри от очакваните. За бъдещо подобрение, трябва да се обърне внимание на становището на служителите за това как да се управлява необходимото преструктуриране. В случаи като този, управлението на преструктурирането е много важно и полученият коментар на трета страна показва, че това може да важи в особена степен в настоящия случай.

(120) Във връзка с дългосрочния заем от 55 милиона кипърски лири (96 милиона евро), частично гарантиран от държавата, кипърските власти демонстрираха, че тази сума ще бъде използване (заедно с постъпленията от продажбата на Eurocypria) за погасяване на помощта за оздравяване за преструктуриране на авиокомпанията през идните години.

Увеличението на капитала с 14 милиона кипърски лири, планирано за средата на 2007 г. ще бъде използвано за намаляване на непогасената част от сумата. Планът за преструктуриране е тясно свързан с план за съкращаване на разходите, за да се максимизират приходите. Планира се във времето да бъде увеличена печалбата на дружеството и по този начин с печалбата да са погаси към банката непогасената сума от заема.

(121) Комисията трябва и да прецени дали допусканията, на които е базирано преструктурирането са основателни при тези обстоятелства и дали предвижданията и прогнозите отговарят на онова, което се изисква в насоките. Насоките за О&П предвиждат (точка 35), че „*Планът трябва да бъде представен в пълни съответни* подробности *на Комисията и да включва, в частност, пазарно проучване. Подобрението в жизнеспособността трябва да произтича основно от вътрешни мерки, съдържащи се в плана за преструктуриране; то може да е базирано на външни фактори като промени в цените и търсенето, върху които дружеството няма голямо влияние, но само ако извършените пазарни допускания са общоприети.*“

(122) В тази връзка, може да бъде потвърдено, че тази част от плана за преструктуриране се е развила според предвижданията. В настоящия случай, по отношение на въздушните потоци от пътници и развитието на пазара, Комисията се позовава на две независими проучвания, осъществени във връзка с оценката на Eurocypria доколкото те са свързани с развитието на кипърския авиационен пазар.

(123) Съгласно плана за преструктуриране кипърският въздушен трафик се очаква да се увеличава със средно 3,5 % годишно в периода 2005 г. — 2010 г., докато предвижданията на Cyprus Airways за трафика са за нарастване средногодишно с по 2,4 % в периода 2005 г. — 2010 г. В доклада, изготвен от PwC общият ръст на въздушния трафик за Кипър се предвижда от ИАТА (Международната асоциация за въздушен транспорт) да бъде 4,3 % за периода 2006 г. — 2008 г., което предполага, че допусканията, взети предвид в плана, са основателни. Ето защо, прогнозите на плана за преструктуриране по отношение на резултатите на Cyprus Airways изглеждат правдоподобни, като се имат предвид другите рационализации, извършвани от дружеството.

(124) В светлината на гореспоменатите фактори, Комисията счита, че Cyprus Airways ще бъде в състояние да постигне своята финансова жизнеспособност в разумен срок, както се предвижда в бизнес плана.

Компенсаторни мерки

Cyprus Airways

(125) Насоките за О&П предвиждат също (точка 38 от тях), че „*За да се гарантира, че неблагоприятните ефекти върху* условията *за търговия са минимизирани в максималната възможна степен, така че преследваните положителни ефекти да надминават отрицателните такива, трябва да бъдат предприети компенсаторни мерки. В противен случай, помощта се счита за „противоречаща на общия интерес“ и поради това несъвместима с общия пазар.*“

(126) Освен това е посочено (точка 39), че „*Мерките могат да представляват отнемане на активи, намаляване на капацитета или пазарното присъствие и намаляване на пречките за навлизане на съответния пазар. При преценяване дали компенсаторните мерки са уместни, Комисията взема предвид пазарната структура и условията за конкуренция, за да се увери, че никоя такава мярка не води до влошаване на структурата на пазара*“…

(127) Ето защо Комисията трябва да проучи преструктурирането и да определи дали са предприети достатъчни мерки във връзка със Cyprus Airways и групата на Cyprus Airways за минимизиране на изкривяващия ефект на помощта.

(128) В края на 2004 г. дружеството започна инициатива, озаглавена „план за действие“ и започна с намаляване на флотата си с два самолета, един от които по-късно бе отдаден на „мокър“ лизигн на Eurocypria, и се отказа от редица дестинации, които обслужваше дотогава, а именно Варшава, Будапеща и Коломбо.

(129) В тази рамка, флотата на авиокомпанията беше намалена в края на 2004 г.; в момента на изпълнение на плана за преструктуриране Cyprus Airways експлоатираше 10 въздухоплавателни средства (2 броя A319, 6 броя A320-200 и 2 броя A330-200) и беше отдал на мокър лизинг друг A320-200 на Eurocypria, като този договор за мокър лизинг приключи в края на летния сезон на 2006 г. В допълнение, Комисията отбелязва, че прогнозите за ръста на въздушния превоз варират от 3,5 до 4,3 % средногодишно за периода 2005 г. — 2010 г., докато предвижданията на Cyprus airways са за ръст от 2,4 % годишно, което ще доведе до намаляване на пазарния дял от 26,6 % до най-много 23,2 % за периода. Комисията може да приеме, че всяко последващо намаляване на размера на флотата или пазарния дял би създало риск от поставяне в опасност на възможностите на авиокомпанията да се възстанови без да се създават каквито и да е смислени пазарни възможности за конкурентите.

(130) При откриването на процедурата Комисията специално отправи покана за представяне на становища от заинтересувани трети страни в тази връзка; по този въпрос не се получиха коментари.

(131) В допълнение към това, Комисията подчертава, че Насоките за О&П (точка 55) предвиждат, че „*Икономическата и социална кохезия (са) приоритетна цел на Общността …Комисията трябва да вземе предвид нуждите на регионалното развитите, когато преценява помощта за преструктуриране в районите, ползващи се от държавни помощи.*“ Освен това е предвидено, (точка 56) че в „*субсидирани от правителството райони… условията за разрешаване на помощ могат да бъдат по-леки по отношение на изпълнението на компенсаторни мерки и размера на приноса на бенефициера*“.

(132) В този контекст, трябва да бъде припомнено, че за периода между 1 май 2004 г. и 31 декември 2006 г. ([9]) цялата територия на Кипър беше допустима по дерогацията на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО. За периода 2007 г. – 2013 г. два региона, заедно покриващи 50 % от

([9]) Държавна помощ CY 14/2003 — Кипър — Карта за регионална помощ 2004 г. — 2006 г. (C(2004) 1757/1 от 28.4.2004 г.).

населението на Кипър трябва да отговаря на условията за получаване на регионална инвестиционна помощ съгласно дерогацията от разпоредбите на член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО при интензитет на помощта от 15 %. Освен това Кипър показва редица териториални и, следователно, постоянни характеристики, които оказват влияние върху социално-икономическото му развитие. Това, че Кипър се явява в южната периферия води до преки проблеми по отношение на достъпността до останалата част на Европейския съюз и в резултат на това държавата е в голяма степен зависима от въздушния и морския транспорт, но особено много от въздушния транспорт. Това е важно, тъй като в случая на Кипър, въздушното пътуване е единственото жизнеспособно средство за превоз на бизнес пътници. Статистиката на Евростат за 2003 г., която изчислява т.нар. „въздушна зависимост“ на икономиката показва, че Кипър е държавата-членка, която е най-силно зависима от въздушните пътувания ([10]).

Заключение

(133) В тази връзка и отчитайки особеностите на пазара на въздушни превози в Кипър и въз основа на това, че Cyprus Airways вече е намалявало флотата си и че предишното дъщерно дружество Eurocypria сега ще действа като правно и финансово независимо предприятие извън собствеността на и контрола на Cyprus Airways Комисията може да заключи, че кипърските власти са предложили достатъчни компенсаторни мерки с оглед на пазарните изкривявания, които ще настъпят с преструктурирането.

Помощта трябва да бъде сведена до минимум

(134) Насоките за О&П (Точка 43) от насоките предвижда, че *„сумата и интензитета на помощта трябва да бъдат ограничени до стриктния минимум на разходите за преструктуриране, необходими да се позволи преструктурирането да бъде предприето в светлината на съществуващите финансови ресурси на дружеството, неговите акционери или бизнес групата, към която то принадлежи. Тази оценка отчита всяка помощ за оздравяване, която е отпусната преди това“*. Комисията счита, че това условие е изпълнено.

(135) В действителност, от друга страна, както бе припомнено по-горе, разходите по преструктуриране възлизат на 71,1 милиона кипърски лири. От друга страна, печалбите, използвани за финансиране на това преструктуриране включват заема в размер на 55 милиона кипърски лири (частично гарантиран от Държавата), 13,425 милиона кипърски лири постъпления от продажбата на Eurocypria, плюс около 8,5 милиона кипърски лири от други източници, идващи в частност от лишаването от различни активи. Постъпленията от планираното увеличение на капитала не следва да се добавят към тези мерки, тъй като ще бъдат използвани изцяло за погасяване на част от заема в размер на 55 милиона кипърски лири и следователно няма да увеличат общия размер на ресурсите, използвани за преструктурирането, а само ще заместят еквивалентна част от тях. Поради това ресурсите възлизат на обща сума от около 76,9 милиона кипърски лири. Комисията намира тази сума за приемлива и прави заключението, че няма излишък на постоянни ресурси в сравнение със съответните разходи, тъй като значителна част от ресурсите за преструктуриране представлява заем, който трябва да бъде погасен от дружеството от собствените му резултати и следователно не представлява постоянно финансиране, докато дружеството трябва да посрещне определени разходи по преструктуриране.

(136) В допълнение към това, Комисията отбелязва, че ангажиментът на кипърските власти да намалят частта от заема от 55 милиона кипърски лири, която ще бъде покрита от правителствената гаранция, представлява допълнително ограничение на елемента на държавна помощ в сравнение с първоначално предвиденото.

Ниво на собствен принос

(137) Във връзка с нивото на собствен принос насоките (точка 43) предвиждат, че *„Бенефициерите на помощта се очаква да извършат значително финансиране по плана за преструктуриране от свои собствени ресурси, включително продажбата на активи, които не са от съществено значение за оцеляването на фирмата или от външно финансиране при пазарни условия. Такъв принос е признак, че пазарите вярват във възможността за възстановяване на жизнеспособността. Този принос трябва да бъде реален, т.е., действително, изключващ всички бъдещи очаквани печалби като парични потоци и трябва бъде възможно най-голям.“* След това насоките указват какво ниво на собствен принос се счита обикновено за подходящ; за дружество от мащаба на Cyprus Airways, този размер е 50 %.

(138) Комисията е установила, че разходите по преструктуриране ще бъдат приблизително 71,1 милиона кипърски лири.

(139) Размерът, който следва да се счита за собствен принос се състои от: минимум 4,2 милиона кипърски лири, съответстващи на частта от увеличението на капитала от 14 милиона кипърски лири, което се гарантира от частните инвеститори; поне 10 милиона кипърски лири от търговския заем в размер на 55 милиона кипърски лири, който ще се вземе от авиокомпанията при пазарни условия без гаранция или друга държавна намеса; както и 8,5 милиона кипърски лири (както са посочени в параграф 53 по-горе) от постъпления от продажби на различни активи.

(140) Кипърските власти освен това твърдят, че постъпленията от продажбата на Eurocypria също следва да се считат за собствен принос. Практиката на Комисията в това отношение ([11]) е че ако такава продажба се извършва по действителната стойност на активите (независимо от естеството на купувача), тя не представлява държавна помощ за предприятието, което продава активите. Постъпленията от продажбата на тези активи може да бъдат използвани след това за финансиране на преструктурирането и следва да бъдат считани за собствен принос. Това означава, че постъпленията от продажбата на Eurocypria в размер на 13,425 милиона кипърски лири трябва също да се считат за собствен принос. Това заключение е допълнително подкрепено в настоящия случай от ангажимента на кипърските власти и условието, наложено от Комисията Eurocypria да бъде ефективно управлявано като отделно лице от Cyprus Airways и като авиокомпания, която реално се конкурира със Cyprus Airways.

([10]) Кипър е със съотношение на един въздушен пътник на глава на населението от 8,50, в сравнение с коефициента на ЕС 25, който е 1,30.

([11]) Решение 2005/406/ЕС на Комисията от 15 октомври 2003 г. относно RTP (ОВ L 142 от 6.6.2005 г., стр. 1) и Решение 2005/418/ЕС на Комисията от 7 юли 2004 г. относно Alstom (ОВ L 150 от 10.6.2005 г., стр. 24) (в частност точки 125 и 215).

(141) Това прави общ собствен принос от минимум 36,2 милиона кипърски лири. Това, от своя страна, възлиза на 51 % от разходите за преструктуриране. Поради това Комисията може да направи извода, че изискването за внасяне на достатъчна сума за разходите за преструктуриране е изпълнено в настоящия случай.

(142) Освен това Комисията подчертава, че разходите за преструктуриране са покрити в по-голямата си част със заем в размер на 55 милиона кипърски лири, който, дори ако е частично гарантиран от държавата, трябва да бъде погасен от дружеството от неговите собствени резултати, а не от държавна безвъзмездна помощ в размер на 55 милиона кипърски лири ([12]). Усилието, което следва да бъде положено от дружеството, за да покрие, във времето, разходите за своето собствено преструктуриране, има същия ефект като собствено финансиране на преструктурирането му, като единствената разлика е, че това усилие може да бъде разтегнато в период от няколко години благодарение на търговския заем, гарантиран от държавата.

В светлината на гореизложените съображения, Комисията,

ПРИЕ СЛЕДНОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта за преструктуриране, предоставена от Кипър на Cyprus Airways Public Ltd се счита за съвместима с Общия пазар съгласно член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО, при условие, че бъдат спазени условията, предвидени в членове 2 до 5.

Член 2

До 31 декември 2007 г. Кипър трябва да предаде доклад до Комисията за напредъка и управлението на плана за преструктуриране.

Член 3

1. Кипър гарантира, че Cyprus Airways Public Ltd и Eurocypria са и продължават да бъдат експлоатирани като изцяло конкурентни дружества. Cyprus Airways Public Ltd и Eurocypria трябва да бъдат управлявани като отделни юридически лица. Нито Cyprus Airways Public Ltd, нито Eurocypria могат да придобиват каквото и да е акционерно участие в другата и между двете дружества не може да се извършва каквато и да е равносилна капиталова операция, като сливане. Всички сделки между Cyprus Airways Public Ltd и Eurocypria са на принципа на независимост и незаинтересуваност.

2. Параграф 1 се прилага докато:

a) гаранцията за заема, предоставена от Кипър на Cyprus Airways Public Ltd приключи; или

b) Кипър вече не притежава пряко или непряко мажоритарно участие и/или контрол в капитала на двете дружества.

Член 4

Кипър гарантира, че увеличението на капитала в размер на 14 милиона кипърски лири (24,3 милиона евро) в Cyprus Airways Public Ltd, предвидено за средата на 2007 г. се извършва при спазване на следните условия:

a) увеличението на капитала не се извършва преди подписване на официално, безусловно задължение за гарантиране успешен завършек на операцията от назначената гарантираща търговска банка с изключение на обичайните условия, засягащи случаи на непреодолима сила, военни действия, тероризъм и други подобни случаи;

b) Държавата може да запише само такава част от увеличението на капитала, която е не повече от 70 % от същото,

c) Държавата записва новите емитирани акции въз основа на същите права и при същите условия, за същата цена като частните инвеститори, без с това да се засяга предложения график за гарантиране от банката на успешно приключване;

d) операцията не трябва да бъде придружена от каквото и да е допълнително или косвено споразумение, с което Държавата би освободила банката от нейното задължение, ако подписката по предложението за рекапитализация е недостатъчна или с което предоставя на банката каквато и да е специална отстъпка от емисионната цена.

Член 5

Кипър предоставя на Комисията всякакви доклади и документи относно участието на Държавата и на банката и частните акционери на Cyprus Airways Public Ltd и особено окончателните договори с банката и докладите, обосноваващи таксите и евентуалната цена за акция в контекста на увеличението на капитала.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Кипър.

Съставено в Брюксел, 7 март 2007 г.

За Комисията

Jacques BARROT

Вицепрезидент на Комисията

([12]) В това отношение виж Решение 2005/346/ЕС на Комисията от 14 юли 2004 г. относно MobilCom (ОВ L 116 от 4.5.2005 г.) (в частност точка 173).