ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 7. března 2007

Státní podpora C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plán restrukturalizace

(oznámeno pod číslem dokumentu C(2007) 300)

(Pouze řecké znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/137/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými články ([1]),

vzhledem k tomu, že:

I. POSTUP

(1) Dne 3. května 2005 Komise rozhodla o schválení podpory na záchranu (N69/2005) společnosti Cyprus Airways Public Ltd. (rozhodnutí 2005/1322).

(2) Kyperské orgány nedatovaným dopisem zaevidovaným Komisí dne 9. listopadu 2005 (DG TREN A/28405) v souladu s čl. 88 odst. 3 a se závazky učiněnými v souvislosti s oznámenou podporou na záchranu uvedenou výše, oznámily Komisi plán restrukturalizace pro společnost Cyprus Airways Public Ltd. Generální sekretariát Komise oznámení zaevidoval dne 14. listopadu 2005 pod číslem jednacím SG(05)A10041 a případu bylo přiděleno číslo N 555/2005.

(3) Dne 18. listopadu 2005 (D(05)125084) požádala Komise kyperské orgány o dodatečné vyjasňující informace. Kyperské orgány odpověděly na otázky Komise dopisem ze dne 23. ledna 2006, zaevidovaným dne 24. ledna 2006 (č.j. DG TREN A/11819). Dne 14. prosince 2005 se v Bruselu uskutečnilo zasedání zástupců Kyperské republiky a Komise. Následující jednání na vysoké úrovni se uskutečnilo dne 30. ledna 2006 v Bruselu a na tomto jednání se projednával postup v daném případu.

(4) Komise rozhodnutím ze dne 22. března 2006, oznámeném kyperským orgánům dopisem ze dne 23. března 2006 (SG-Greffe (2006) D/201246), zahájila řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy. Řízení bylo zaevidováno pod číslem C 10/2004.

(5) Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení bylo také zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k předmětu řízení. Kypr zaslal Komisi připomínky dopisem ze dne 20. dubna 2006.

(6) Během lhůty uvedené ve zveřejněném oznámení o zahájení řízení obdržela Komise jednu připomínku od zúčastněných stran. Tato připomínka byla poté zaslána kyperským orgánům (D(2006) 213376) k vyjádření a vyjádření Kypru bylo doručeno dne 28. července 2006 (zaevidováno dne 1. srpna 2006 pod číslem jednacím A/28810). Další vysvětlení kyperských orgánů bylo doručeno faxem dne 19. prosince 2006 (zaevidováno dne 31. prosince 2006 pod číslem jednacím A/40766). Další vysvětlení a závazky byly doručeny faxem dne 28. února 2007.

II. SKUTEČNOSTI

(7) Společnost Cyprus Airways Public Ltd. byla založena v roce 1947 jako veřejná obchodní společnost a její hlavní činností je letecká přeprava cestujících a nákladů a další služby související s leteckou dopravou. Hlavním akcionářem společnosti je kyperská vláda (69,62 %), přičemž ostatní akcie jsou v držení přibližně 4 200 malých soukromých investorů.

(8) Společnost Cyprus Airways Public Ltd. (dále jen „Cyprus Airways“) je součástí skupiny Cyprus Airways (dále jen „skupina“).

(9) Cyprus Airways v současné době zajišťuje pravidelnou dopravu v Evropě a na Středním východě. Provozuje flotilu 11 letadel: dvě letadla A319 dodaná v roce 2002 a vlastněná společností Cyprus Airways; sedm letadel A320–200 dodaných v období od května roku 1989 do března roku 1993 a vlastněných společností Cyprus Airways, z čehož jedno letadlo bylo předtím pronajato s posádkou společnosti Eurocypria; a dvě letadla A330-200, dodaná v období let 2002–2003 (pronajatá).

([1]) Úř. věst. C 113, 13.5.2006, s. 2.

([2]) Viz poznámka pod čarou 1.

(10) V době oznámení plánu restrukturalizace byly součástí skupiny, jejímž 100 % vlastníkem byla společnost Cyprus Airways Public Ltd., tyto společnosti:

Eurocypria Airlines

(11) Tato společnost (dále jen „Eurocypria“) provozuje charterové lety z více než padesáti evropských letišť, flotila společnosti Eurocypria je složena z pěti letadel, čtyř pronajatých strojů Boeing 737-800 pořízených v období od února do dubna roku 2003, každý s kapacitou 189 cestujících, a z jednoho letadla A320 (A320) pronajatého s posádkou od společnosti Cyprus Airways.

HellasJet SA

(12) Společnost HellasJet SA (dále jen „HellasJet“) byla zapsána do obchodního rejstříku v Aténách dne 1. července 2002 a činnost zahájila dne 24. června 2004. Společnost HellasJet byla koncipována jako nová evropská letecká společnost se sídlem v Aténách. Provozovala tři pronajatá letadla Airbus A320 se základnou na mezinárodním letišti v Aténách. Obchodních záměrů však nebylo dosaženo a pravidelná doprava byla v květnu 2005 pozastavena. Výsledky tohoto podniku proto představovaly finanční újmu, která pro skupinu k červnu roku 2005 činila celkem 29,5 milionů CYP (51,4 milionů EUR).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Tato dceřiná společnost (dále jen „Zenon“) poskytuje služby kyperským cestovním kancelářím. Konkrétně společnost Zenon poskytuje a distribuuje elektronické informace, které cestovním společnostem umožňují provádět rezervace místenek a vystavovat letenky a dále provádět rezervace hotelů a automobilů.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Tato společnost zahájila svoji činnost v roce 1996, kdy převzala provozování obchodů typu Duty Free na letištích v Larnace a Paphosu. V době oznámení plánu restrukturalizace se plánovalo, že obchody Duty Free na letištích v Larnace a Paphosu převezme nový koncesionář letiště a že již nebudou součástí skupiny. K tomu došlo v červnu roku 2006.

III. ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(15) Rozhodnutí Komise zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 bylo založeno na řadě problémů, které se objevily při jejím posuzování plánu restrukturalizace. Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda je plán slučitelný s použitelným rámcem Společenství, tj. s Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 ([3]) (dále jen „pokyny“).

Dlouhodobý úvěr ve výši 55 milionů CYP (96 milionů EUR) a opatření na snížení nákladů

(16) Hlavním bodem plánu restrukturalizace je úvěr za obchodních podmínek se zárukou kyperské vlády na období deseti roků. Tento úvěr bude v prvé řadě použit ke splacení krátkodobého úvěru ve výši 30 milionů CYP (51 milionů EUR) poskytnutého po schválení podpory na záchranu v květnu roku 2005. Zůstatek bude následně použit na restrukturalizaci letecké společnosti.

(17) Během prvních 24 měsíců plánu restrukturalizace bude hlavní úsilí zaměřeno na snížení nákladů a cílené zvýšení příjmů. Vláda a vedení odhadovaly, že bude nutno snížit celkové náklady o 13 %. Toho se mělo dosáhnout snížením počtu zaměstnanců přibližně o 20 % a současně snížením úrovní mezd v průměru o 15 %. To znamená, že z celkového počtu 1 840 zaměstnanců mělo být podle plánu restrukturalizace k 1. září 2005 propuštěno 385 zaměstnanců; propuštění těchto zaměstnanců mělo vést k ročním úsporám přibližně 7 milionů CYP (12 milionů EUR); dalších úspor ve výši přibližně 4,6 milionu CYP (8 milionů EUR) bude dosaženo snižováním stávajících personálních nákladů.

(18) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda tento plán obnoví dlouhodobou životaschopnost společnosti v co nejkratším možném termínu a bez nutnosti další podpory v budoucnosti. Komise také uvedla, že nemá dostatek informací, aby byla schopna zaujmout stanovisko k tomu, zda výše prvku podpory plánu restrukturalizace byla omezena na minimum. Komise také zpochybnila nutnost dlouhodobého úvěru, který má být splacen během 10 roků. Komise uvedla, že nemá dostatek informací, aby byla schopna říci, zda jsou finanční předpoklady rozumné nebo zda odhady, na kterých jsou tyto předpoklady založeny, jsou správné, a zvláště by ji zajímal názor konkurentů společnosti Cyprus Airway, pokud jde o plán.

Prodej společnosti Eurocypria

(19) Plán restrukturalizace předpokládal prodej společnosti Eurocypria, charterové dceřiné společnosti Cyprus Airways, státu za cenu, kterou měl stanovit nezávislý odborník. Původní odhad ceny byl 15 milionů CYP (26 milionů EUR). Eurocypria měla být oddělena od skupiny Cyprus Airways a měla se provozovat jako úplně jiný subjekt. Výnos z prodeje (zaplacený státem ve prospěch společnosti Cyprus Airways) měla společnost později použít ke své restrukturalizaci. Komise vyjádřila pochybnosti ohledně prodeje a toho, jakým způsobem se zjistí prodejní cena. Pokud by cena zaplacená za společnost Eurocypria nebyla tržní, musela by být považována za státní podporu.

([3]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

Navýšení kapitálu

(20) Další součástí plánu restrukturalizace, která se má uskutečnit 18 měsíců po zahájení plánu, je navýšení kapitálu o 14 milionů CYP (24 milionů EUR). Budou zapojeni všichni akcionáři (stát a soukromí akcionáři), úměrně k výši jejich podílů. Stát uvolní 9,8 milionu CYP (17 milionů EUR), zatímco příspěvek soukromých akcionářů na toto navýšení kapitálu bude přibližně 4,2 milionu CYP (7,3 milionu EUR). Komise dala při zahájení řízení najevo, že nelze vyloučit, že účast státu na tomto navýšení kapitálu by mohla představovat státní podporu.

Kompenzační opatření

(21) Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda jsou kompenzační opatření navržená v plánu restrukturalizace dostatečná pro nápravu narušení trhu způsobeného podporou. Plán obsahoval poměrně malé snížení flotily a leteckých tras společnosti Cyprus Airways. Charterová pobočka Eurocypria měla být rozprodána a další dceřiná společnost HellasJet měla být zrušena a její tři letadla odevzdána. Komise vyjádřila pochybnosti zejména o tom, že společnost Eurocypria měla být prodána hlavnímu akcionáři společnosti Cyprus Airways. Komise vyzvala konkurenty společnosti Cyprus Airways k podání připomínek v této souvislosti.

Vlastní příspěvek

(22) Za běžných okolností by úroveň vlastního příspěvku na náklady na restrukturalizaci v případě společnosti velikosti Cyprus Airways měla činit řádově 50 %. Komise vyjádřila pochybnosti o výši vlastního příspěvku a o tom, co v této souvislosti vůbec lze za vlastní příspěvek považovat.

IV. PŘIPOMÍNKY DORUČENÉ BĚHEM ŘÍZENÍ

Úvodní připomínky kyperských orgánů

(23) Kyperské orgány odpověděly na zahájení řízení snahou o objasnění některých otázek předložených Komisí.

Dlouhodobý úvěr ve výši 55 milionů CYP (96 milionů EUR) a opatření na snížení nákladů

(24) Plán restrukturalizace v souvislosti s otázkami týkajícími se obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Cyprus Airways předpokládal, že náklady na restrukturalizaci (financované z dlouhodobého úvěru ve výši 55 milionů CYP), stejně jako výnos z prodeje společnosti Eurocypria, budou vynaloženy takto:

Období	Částka (milionů CYP)	Popis
2006	30	Splacení podpory na záchranu
2006	10,6	Odstupné
2006	2	Další náklady související s propouštěním
2006–2008	5	Provozní kapitál pro společnost Cyprus Airways
2006–2008	13,5	Předpokládané investiční náklady
2006–2010	10	Schodky peněžních toků
Celkem	71,1	

(25) V souvislosti s budoucím chodem společnosti jak kyperské orgány, tak letecká společnost uznaly, že strategický a provozní model, který sloužil společnosti Cyprus Airways v minulosti, není udržitelný v konkurenčním prostředí, ve kterém společnost působí dnes. Základní nesoulad spočívá ve skutečnosti, že společnost Cyprus Airways funguje na cenové úrovni plně kvalifikovaného síťového přepravce, avšak realita liberalizovaného kyperského trhu, na kterém převládají lety za účelem dovolené, umožňuje pouze takové úrovně příjmů, které odpovídají úrovni charterových a/nebo nízkonákladových leteckých společností, které jsou vlastně konkurenty společnosti Cyprus Airways.

(26) Ve stávajícím podnikatelském prostředí a vzhledem k plné liberalizaci trhu letecké přepravy na Kypru má společnost Cyprus Airways pouze omezené možnosti dalšího růstu nebo zvýšení příjmů. Dokonce ani předpokládaný růst leteckého trhu o více než 4 % by společnosti Cyprus Airways neumožnil dostat se ze současné obtížné situace bez dalších opatření. Proto společnost provedla silnou restrukturalizaci, v jejímž rámci je nevyhnutelné drastické snížení nákladů.

(27) Společnost v plánu restrukturalizace odhadla, že celkové náklady je třeba snížit o 13 %. Toho se mělo dosáhnout snížením personálních nákladů přibližně o 20 % a současně snížením úrovní mezd v průměru o 15 %.

(28) Kromě tohoto snížení nákladů musí společnost uskutečnit další prvky plánu restrukturalizace. Tato opaření již byla zavedena, což v tomto raném stádiu hovoří ve prospěch dlouhodobé životaschopnosti společnosti. Nynějším záměrem je dosáhnout toho, aby se společnost úspěšně vrátila do původního postavení takovým způsobem, který letecké společnosti umožní přežít a ve střednědobém horizontu vytvořit přijatelnou návratnost investic (ROI) bez další dotace nebo podpory. Předpokládá se, že během roku 2007 se uskuteční druhé kolo snižování nákladů, které se zaměří na externí zajišťování (outsourcing) a na nejlepší praxi.

Vývoj zisku a ztrát společnosti Cyprus Airways (odhad) (*)

V tisících CYP

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celkové výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkové náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provozní výsledek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zisk (ztráta) pred zdanením	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Budoucí oživení společnosti je založeno na konsolidaci přínosů vyplývajících ze snížení nákladů a stabilního růstu letecké společnosti. Plán restrukturalizace v této souvislosti předpokládá tento vývoj přepravy cestujících v období let 2004–2010:

Vývoj přepravy cestujících společností Cyprus Airways (odhad) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Celková preprava na Kypru (v milionech)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Preprava CY (v milionech)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tržní podíly CY	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Prodej společnosti Eurocypria

(30) V souvislosti s prodejem společnosti Eurocypria vláda objasnila, že kromě hodnocení provedeného společností PricewaterhouseCoopers jménem společnosti Cyprus Airways za účelem stanovení tržní ceny společnosti Eurocypria, pověřila společnost HSBC druhým hodnocením s cílem stanovit prodejní cenu podle zavedené a schválené metodiky. Prodej společnosti Eurocypria státu by proto proběhl za běžných tržních podmínek.

(31) Společnost PwC provedla ocenění společnosti pomocí metody diskontovaných hotovostních toků (DCF) a srovnáním použitých násobků ocenění s tržním přístupem vzala v úvahu také transakce zahrnující nákup a prodej srovnatelných podniků v daném odvětví.

(32) Podle společnosti PwC pocházejí příjmy společnosti z prodeje míst v letadle cestovním kancelářím. Celkový počet cestujících přepravených v roce 2005 činil 662 561 a očekává se, že během roku 2006 se tento počet zvýší na 829 092. Je třeba poznamenat, že už byly nasmlouvány odhadované příjmy za rok 2006. Hlavní položky provozních nákladů za rok 2005 tvořily letecké palivo (30 %), poplatky za pronájem letadel (22 %), letištní náklady a náklady na řízení letového provozu (15 %), náklady na posádku (11,5 %) a náklady na údržbu/opravy (9,5 %).

(*) Obchodní tajemství.

Klíčové ukazatele výkonnosti

	2004 (1)	2005 (2) M	2006 (3) E	2007E	2008E	2009E
Celkový počet letů	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Přepravení cestující	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkový příjem (v tisících CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hrubý zisk (v tisících CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provozní zisk (ztráta) (v tisících CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zisk (ztráta) před zdaněním (v tisících CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Auditované finanční výkazy.
(2) M = provozní účty, dosud neauditované.
(3) E = odhad.
(*) Obchodní tajemství.

(33) Za finanční rok 2005 očekávala společnost Eurocypria v regionu zisk ve výši 440 000 CYP. To znamená pokles ve výkonnosti v porovnání s předcházejícími roky a s plánovanými částkami v důsledku prudkého zvýšení cen paliv zaznamenaného v roce 2005, které nemohlo být přeneseno na cestující kvůli charakteru dohod s cestovními kancelářemi.

(34) Metoda DCF poskytuje informace o hodnotě společnosti, která je založena na volných hotovostních tocích, jež by mohla společnost v budoucnu vytvořit. Metoda je určena ke zjištění současné hodnoty vznikajících budoucích hotovostních toků pro investory. Aby se získal odhad současné hodnoty společnosti, musí se výsledné hotovostní toky snížit o požadovanou míru návratnosti.

(35) Vedení společnosti Eurocypria připravilo čtyřletý finanční plán (2006–2009), kterým se stanovila „konečná hodnota“ společnosti představující částku, kterou by dnes investor zaplatil za práva na hotovostní toky podniku během let následujících po čtyřletém plánu. Tak bylo dosaženo konečné hodnoty ve výši 14,54 milionu CYP; tato částka byla poté snížena o „vážené průměrné kapitálové náklady“ ve výši 9,35 %, čímž se dosáhlo „čisté současné hodnoty“ společnosti ve výši 14,21 milionu CYP.

(36) Tato čistá současná hodnota byla poté podrobena řadě analýz citlivosti, aby se mohly zohlednit možné proměnlivé parametry, jako je rozdílný směnný kurz USD/CYP (mnohé z nákladů společnosti jsou v amerických dolarech, zatímco příjmy jsou v jiných měnách), odlišné prognózy růstu a různé ceny paliv. Analýzy citlivosti upozornily na vysokou citlivost firmy Eurocypria (společné pro většinu leteckých společností ve Společenství) vůči nestálým směnným kurzům a ceně paliv.

(37) Na základě výše popsané analýzy dospěla společnost PwC k orientačnímu rozsahu hodnoty pro společnost Eurocypria v rozmezí od 12,5 milionu CYP do 16 milionů CYP.

(38) Společnost PwC také provedla srovnávací tržní analýzu hodnoty porovnáním společnosti Eurocypria s jinými společnostmi v podobných odvětvích nebo podobných druzích podnikání. To se považuje za platnou doplňkovou porovnávací metodu, protože podmínky a životaschopnost podobných společností závisejí na společných faktorech, jako je celková poptávka po jejich výrobcích a službách nebo struktura nákladů a provozní podmínky.

(39) Vzhledem k nedostatku charterových leteckých společností kótovaných na burze použila společnost PwC soubor nízkonákladových přepravců a kombinaci pravidelných a charterových přepravců. Výpočty provedené na základě současných a plánovaných příjmů před zúročením, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA) vedly k orientační hodnotě vlastního jmění společnosti ve výši mezi 12,5 a 13,5 miliony CYP. PwC poznamenává, že tento výsledek se blíží k výsledku získanému podle metodiky DCF.

(40) Společnost PwC rovněž provedla třetí a konečné ocenění společnosti Eurocypria založené na současných obchodních transakcích; podle jejího názoru se jedná o rozumné ověření dvou předcházejících metodik. Podstatou tohoto přístupu je to, že cena dohodnutá přesně na míru mezi tím, kdo je ochoten koupit a tím, kdo je ochoten prodat, je dobrým ukazatelem hodnoty. PwC použila údaje dostupné v její celosvětové síti a pomocí této metodiky dospěla k orientační hodnotě společnosti Eurocypria ve výši přibližně 10,5 až CYP13 milionů CYP. PwC zdůrazňuje, že tento výsledek se také blíží k výsledku získanému podle metodiky DCF.

(41) Podle toho a na základě výše uvedených analýz došla společnost PwC k závěru, že orientační hodnota společnosti Eurocypria se pohybuje v rozsahu od 12,5 do 15,5 milionu CYP.

(42) PwC také dodává, že její ocenění společnosti Eurocypria vychází z finančních plánů společnosti, v nichž by si Eurocypria zachovala určitý druh spojení se společností Cyprus Airways. Podle PwC by takové spojení mělo za následek určité překážky rozvoje; omezení růstu z důvodu toho, že společnost Eurocypria je dceřinou společností Cyprus Airways; status společnosti Eurocypria jako dceřiné společnosti Cyprus Airways omezuje její možnosti dosáhnout konkurenceschopné ceny, pokud se jedná o outsourcing služeb. Pokud by Eurocypria zůstala součástí skupiny, je také pravděpodobné, že by na stejných trasách nemohla konkurovat společnosti Cyprus Airways.

(43) Na základě toho PwC dospěla k závěru, že cena společnosti Eurocypria jako samostatného subjektu bez těchto omezení by pravděpodobně mohla být vyšší.

(44) Druhé hodnocení bylo provedeno společností HSBC. Společnost HSBC použila podobný přístup jako PwC. Jejím prvním závěrem bylo, že hodnota celkového jmění společnosti Eurocypria se pohybuje ve výši 13 milionů CYP. HSBC poté provedla porovnávací odhad hodnoty s přihlédnutím ke společnostem kótovaným na burze, které jsou srovnatelné se společností Eurocypria. Tímto způsobem dospěla k hodnotě společnosti Eurocypria ve výši 11,8 milionu CYP.

(45) HSBC odkazuje na citlivost společnosti zejména vůči změnám cen paliv a dospěla k vážené průměrné hodnotě společnosti v rozmezí od 12,3 do 13,8 milionu CYP.

Navýšení kapitálu

(46) Pokud jde o navýšení kapitálu, bylo určeno k řešení záporné čisté hodnoty vyplývající z akumulovaných ztrát v minulosti, kterými se narušilo jmění společnosti Cyprus Airway. Navýšení jmění se provede prostřednictvím nárokových emisí, které budou nabídnuty akcionářům v poměru k jejich podílům s tím, že 70 % bude nabídnuto státu a 30 % soukromým akcionářům. Podle názoru kyperské vlády bude takové navýšení jmění investicí podobnou té, jakou by provedli investoři v tržním hospodářství.

Kompenzační opatření

(47) Pokud jde o kompenzační opatření, kyperské orgány zopakovaly své stanovisko, že letecká společnost prakticky restrukturalizuje svůj provoz od roku 2004. V této souvislosti společnost ke konci roku 2004 omezila svoji flotilu o dvě letadla a vzdala se několika tras, přičemž současně snížila počet letů na jiných trasách. S ohledem na skutečnost, že tato letecká společnost provozuje 12 letadel, bylo toto opatření zavedené v roce 2004 podle jejich názoru velmi významné a další omezení počtu by v tomto stádiu mohlo mít negativní dopad na dlouhodobou životaschopnost letecké společnosti.

(48) Kyperské orgány dále uvádějí, že rozhodnutí prodat společnost HellasJet a rozhodnutí neprodloužit pronájem tří letadel pronajatých společností HellasJet představují významné omezení kapacity skupiny, které by mělo být považováno za kompenzační opatření. Podobně by se měl chápat prodej společnosti Eurocypria, protože flotila skupiny se tím sníží o dalších šest letadel a po prodeji by tyto dvě společnosti byly právně i finančně nezávislé.

(49) Podle názoru kyperských orgánů není v budoucnu v rámci této restrukturalizace možné provádět další kompenzační opatření, aniž by došlo k ohrožení objektu restrukturalizace. Kyperské orgány zdůrazňují, že společnost Cyprus Airways je velmi malým hráčem na leteckém trhu Společenství a že je nepravděpodobné, aby její činnosti měly vliv na tržní situaci v této oblasti.

(50) Kyperský trh, který je hlavně cílovým trhem, je již nějakou dobou liberalizován a v současné době na něm provozuje pravidelné nebo charterové lety na Kypr nebo z Kypru přibližně 99 leteckých společností. Při bližším zkoumání bylo zjištěno, že 80 % přepravy se uskutečňuje uvnitř Společenství/EHP, a proto nepodléhá žádným omezením. Dalších 8–9 % představují charterové služby ze třetích zemí, které jsou plně liberalizované. Zbývajících 10–11 % představuje přeprava ze Středního Východu a z oblastí Perského zálivu, kde se letecko-politické souvislosti řídí dvoustrannými dohodami mezi Kyprem a těmito zeměmi. V této souvislosti se kyperské orgány domnívají, že existuje velmi omezený rámec pro další liberalizaci kyperského trhu letecké dopravy na základě opatření přijatých na vnitrostátní úrovni.

Vlastní příspěvek

(51) V souvislosti s vlastním příspěvkem chtěly kyperské orgány vyjasnit několik otázek. Pokud jde o flotilu vlastněnou společností Cyprus Airways, společnost nebyla schopna poskytnout svá letadla jako záruku za úvěry od komerčních bank vzhledem k relativní zastaralosti letadel (sedm letadel A320 vlastněných společností Cyprus Airways bylo dodáno v období let 1989 a 1993). Společnost v této souvislosti vynaložila značné úsilí, odpovědi od řady komerčních bank však byly odmítavé. Vláda v podobném duchu vysvětlila, že prodej části flotily nebyl považován za skutečnou variantu, protože společnost by pak nebyla schopna zajistit nepřetržitý provoz. Jedinou skutečnou alternativou proto byl prodej společnosti Eurocypria a kyperské orgány argumentují tím, že prodej této dceřiné společnosti by měl být považován za vlastní příspěvek.

(52) Pokud jde o HellasJet, tato společnost ukončila svoji činnost pravidelného leteckého přepravce v květnu roku 2005 a uzavřením smlouvy s řeckou společností Trans World Aviation přeměnila svůj podnik z pravidelného leteckého dopravce na zprostředkovatele v oblasti letecké přepravy a na charterového operátora. 51 % majetku společnosti již bylo prodáno a vláda jedná o prodeji zbytku společnosti.

(53) Kyperské orgány se také domnívají, že navýšení kapitálu, plánované na polovinu roku 2007, představuje vlastní příspěvek na restrukturalizaci. Podle jejich názoru by se měl

také připočítat prodej letadla v roce 2005 (5 milionů CYP), prodej náhradního motoru letadla A320 (1,7 milionu CYP) a prodej náhradních dílů (0,7 milionu CYP), což je další příspěvek ve výši 7,4 milionu CYP.

(54) Kyperské orgány v souvislosti s výší vlastního příspěvku na restrukturalizaci upozorňují Komisi na bod 56 pokynů, který stanoví:

> *„Mohou zde však platit méně přísné podmínky, co se týče provádění kompenzačních opatření a výše příspěvku ze strany příjemce podpory, pokud nestanoví pravidla pro státní podporu v určitém odvětví jinak“*

(55) Dále zdůrazňují, že pro období let 2000–2006 se celý Kypr považuje za jeden region spadající do platnosti čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES a že společnost Cyprus Airways je značně významná pro hospodářství Kypru založené na cestovním ruchu a další snížení kapacity letecké společnosti buď na základě dalších kompenzačních opatření nebo mimořádně vysokého podílu vlastního příspěvku musí mít dalekosáhlé následky pro odvětví cestovního ruchu a obecně pro regionální rozvoj.

Připomínky třetí strany

(56) Po zveřejnění dopisu adresovaného kyperským orgánům v Úředním věstníku byly ve stanovené lhůtě doručeny připomínky jedné zúčastněné strany.

(57) Komise poznamenává, že v souvislosti se zahájením řízení nebyly podány připomínky od žádného konkurenta.

Pasypi

(58) Připomínky zaslal Pancyprian Airline Pilots Union (Svaz kyperských pilotů – PASYPI), který chtěl vyjádřit své stanovisko k plánu restrukturalizace společnosti Cyprus Airways a ke správnému a účinnému řízení této společnosti. PASYPI vyjádřil názor, že pokud by byl současný plán restrukturalizace schválen za podmínek „převládajících představ o řízení společnosti“, mohlo by to pro společnost mít „katastrofální následky“.

(59) Podle názoru PASYPI společnost Cyprus Airways od té doby, kdy Komise schválila podporu na záchranu společnosti, nepředložila svým zaměstnancům vhodný a životaschopný obchodní plán. Neproběhla restrukturalizace řízení ani chodu společnosti, a to z důvodu politických zájmů a vměšování.

(60) Svaz tvrdí, že letecká společnost má nadměrný počet zaměstnanců a že plány, které předložilo vedení společnosti, nevedly ke snížení počtu zaměstnanců na úroveň odpovídající mezinárodním normám a měřítkům. Jako důvod byly uvedeny politické tlaky a úvahy.

(61) PASYPI poukazuje na to, že soukromí akcionáři společnosti nepřispívají k jejímu přežití a že jediní akcionáři, kteří přispívají ke snížení nákladů, jsou zaměstnanci.

(62) Svaz pilotů také kritizuje vedení společnosti v souvislosti s postupem v případě dvou dceřiných společností Eurocypria a HellasJet. V souvislosti se společností Eurocypria má pochybnosti o tom, zda prodej této společnosti nebude mít nepříznivý dopad na přežití a další rozvoj společnosti Cyprus Airways. Ohledně společnosti HellasJet svaz kritizuje skutečnost, že vedení nikdy neinformovalo zaměstnance, jak vysoké jsou ztráty vzniklé společností HellasJet a zda je tato společnost stále činná.

(63) Závěrem svaz pilotů uvádí, že je nutno vypracovat nový obchodní plán letecké společnosti a že je nutno leteckou společnost privatizovat.

Odpověď kyperských orgánů na připomínky třetí strany

(64) V odpovědi kyperských orgánů na připomínky svazu pilotů bylo v prvé řadě uvedeno, že tato tvrzení nejsou opodstatněná ani fundovaná z obchodního hlediska.

(65) Vláda důrazně odmítá obvinění z politického vměšování do společnosti a uvedla, že ačkoliv většinu členů správní rady jmenovala vláda, mají tito členové stejné povinnosti jako členové správní rady jakékoliv jiné veřejné společnosti. Rozhodnutí přijímaná správní radou jsou motivována pouze nejlepšími zájmy společnosti.

(66) V souvislosti s plánem restrukturalizace vláda uvádí, že tento plán se začal zavádět a že změny ve společnosti jsou již viditelné. Roční úspory jsou v souladu s úsporami předpokládanými v plánu ve výši 19,5 milionu CYP. Jádrem plánu je snížit náklady tak, aby letecká společnost byla schopna restrukturalizovat svoji činnost s cílem větší konkurenceschopnosti. Protože mzdové náklady jsou významným prvkem, znamená to, že zaměstnanci budou nevyhnutelně dotčeni buď propouštěním nebo snížením mezd.

(67) Pokud jde o nadměrný počet zaměstnanců, odmítá vláda obvinění PASYPI a uvádí, že počet nadbytečných zaměstnanců, kteří ke konci roku 2006 opustili společnost, je přibližně 414, a nikoli 385 zaměstnanců, jak předpokládal plán restrukturalizace.

(68) Ohledně navýšení kapitálu vláda vysvětluje, že se uskuteční v polovině roku 2007, kdy budou viditelné konkrétní výsledky provádění plánu restrukturalizace. Záměrem je zachovat ve společnosti poměr akcií v soukromém/veřejném vlastnictví.

(69) Vláda vysvětlila, že prodej společnosti Eurocypria se uskutečnil proto, aby se společnosti Cyprus Airways umožnilo splnit požadavky pokynů Společenství na vlastní příspěvek. Vláda uvedla, že prodej společnosti Eurocypria za cenu vypočítanou na základě nezávislého hodnocení ve výši 13,425 milionu CYP se měl uskutečnit začátkem srpna 2006.

(70) V souvislosti se společností HellasJet vláda vysvětlila, že byla uzavřena třístranná dohoda mezi společnostmi Cyprus Airways, HellasJet a Trans World Aviation SA (působící v Řecku pod názvem Air Miles), v níž se předpokládá prodej společnosti HellasJet společnosti Trans World za 2 miliony EUR (1,16 milionu CYP). Vláda uvedla, že záměrem společnosti Cyprus Airways bylo co nejvíce zmírnit provozní ztráty společnosti HellasJet a vystoupit z tohoto podniku, jakmile skončí platnost podnikových záruk poskytnutých společností Cyprus Airways v souvislosti s flotilou společnosti HellasJet, a argumentovala tím, že tato částka by měla být považována za vlastní příspěvek.

(71) Vláda zamítla výzvu svazu pilotů k vypracování nového plánu restrukturalizace a potvrdila, že současný obchodní plán nevyžaduje žádnou revizi. Vláda nevylučuje možnost privatizace společnosti, pokud by byla učiněna zajímavá nabídka.

(72) V souvislosti s navýšením kapitálu plánovaným na polovinu roku 2007 a na žádost Komise poskytly kyperské orgány další informace dopisem ze dne 19. prosince 2006. Vysvětlily, že podle kyperského práva obchodních společností nesmí státní podniky vydávat akcie s hodnotou nižší, než je nominální hodnota. Akcie společnosti Cyprus Airways se v té době na kyperské burze obchodovaly v hodnotě 0,15–0,16 CYP, ačkoliv jejich nominální hodnota činila 0,50 CYP za akcii. Vzhledem k tomu, že se každá emise za paritní nebo vyšší hodnotu považuje za úspěšnou, je třeba snížit nominální hodnotu akciového kapitálu.

(73) Postup snížení hodnoty nominálního akciového kapitálu již byl zahájen a společnost tuto hodnotu sníží odpisem akumulovaných ztrát (jak umožňují stanovy společnosti). Správní rada společnosti Cyprus Airways zahájila na svém jednání dne 12. prosince 2006 postup navýšení kapitálu úpisem nových emisí. Aby byl zajištěn úspěch, vyjádřila komerční investiční banka Cisco (dceřiná společnost soukromé Bank of Cyprus) svoji ochotu upsat navrhované emise. Cisco uhradí poplatky za upisování navýšení kapitálu společnosti Cyprus Airway a tyto poplatky budou stanoveny ve výši tržní ceny takových transakcí. Kopie dopisu o úmyslu investiční banky byla poskytnuta útvarům Komise.

(74) Dalším krokem bylo schválení Zvláštního usnesení o snížení akciového kapitálu 75 % většinou akcionářů na mimořádné valné hromadě v polovině ledna 2007. Toto usnesení musí být poté potvrzeno okresním soudem na Kypru a zapsáno do obchodního rejstříku. Očekává se, že celý postup bude trvat 6–7 měsíců (přičemž soudu je poskytnuta lhůta tří měsíců).

V. POSOUZENÍ PODPORY

Existence podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES

(75) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.

(76) Pojem státní podpory se vztahuje na každé zvýhodnění poskytnuté přímo nebo nepřímo, financované ze státních zdrojů, poskytnuté samotným státem nebo jakýmkoli zprostředkujícím subjektem působícím na základě pravomoci, která mu byla svěřena.

(77) V souvislosti se zahájením řízení určila Komise tři prvky plánu restrukturalizace, které by mohly případně představovat státní podporu. Komise proto musí tyto tři prvky prozkoumat, aby zjistila, zda nepředstavují státní podporu.

Záruka na úvěr

(78) Náklady na restrukturalizaci společnosti Cyprus Airways budou částečně a dočasně kryty úvěrem ve výši 55 milionů CYP (96 milionů EUR), poskytnutým komerční bankou za tržních podmínek. Jak bylo vysvětleno v rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení, kyperské orgány mají v úmyslu poskytnout společnosti Cyprus Airways státní záruku na tento úvěr.

(79) *Oznámení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě záruk* ([4]) stanoví kritéria, která zaručují, že záruka nepředstavuje státní podporu (viz odstavec 4.2). Dvě základní kumulativní podmínky jsou:

a) Záruka by mohla být v zásadě získána za tržních podmínek z finančních trhů.

b) Za záruku se hradí tržní prémie.

(80) V tomto případě není splněno žádné z těchto kritérií, společnost Cyprus Airways nehradí státu prémii za záruku, z níž jí plynou výhody, a vzhledem ke své nepříznivé hospodářské situaci a ke skutečnosti, že již obdržela podporu na záchranu, je velmi nepravděpodobné, aby si společnost sama pořídila takovou záruku.

(81) Kromě toho je záruka financována ze státních zdrojů, protože je poskytována přímo státem. Je určena pro jednu společnost (Cyprus Airways), která konkuruje jiným leteckým společnostem ve Společenství, zejména od vstupu

([4]) Úř. věst. C 71, 11.3.2003, s. 14 a násl.

třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetí balíček“) v platnost dne 1. ledna 1993. Záruka ovlivní obchod mezi státy, protože se týká společnosti zapojené do přepravy mezi členskými státy a zahrnuje společný trh, a protože může narušit, nebo hrozí, že naruší hospodářskou soutěž na tomto trhu.

(82) Státní záruka proto musí být považována za státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Navíc tento závěr přijaly i kyperské orgány, protože se v souvislosti se zárukou snažily splnit podmínky stanovené v pokynech.

(83) Zatímco původní plán předpokládal, že by kyperské orgány ručily za celý úvěr ve výši 55 milionů CYP v plném rozsahu, v průběhu řízení se orgány rozhodly s cílem omezit podporu na minimum a zajistit dostatečný příspěvek společnosti na pokrytí vlastních nákladů na restrukturalizaci, že sníží část úvěru na restrukturalizaci, pokrytou zárukou, nejvýše na 45 milionů CYP. Kromě toho kyperské orgány uvedly, že část úvěru, na kterou se bude vztahovat záruka a část, na kterou se záruka vztahovat nebude, budou nezávislé, a zejména, že část, na kterou se záruka vztahovat nebude, bude podřízena části, na kterou se záruka vztahovat bude. To znamená, že letecká společnost získá nejméně 10 milionů CYP z částky 55 milionů CYP představující komerční úvěr bez jakékoliv státní záruky nebo státní podpory.

Prodej společnosti Eurocypria

(84) Kyperské orgány uvedly, že prodej společnosti Eurocypria byl dokončen v srpnu roku 2006 a že společnost byla prodána státu za cenu 13,425 milionu CYP. Komise proto musí přezkoumat, jak se dospělo k této ceně, aby mohla ověřit její platnost a stanovit, zda byla do transakce zahrnuta státní podpora. V odstavci 59 a v následujících odstavcích rozhodnutí o zahájení vyšetřovacího řízení je uvedeno, že by tomu tak mohlo být, zejména pokud by zaplacená cena byla ve srovnání s tržní cenou společnosti příliš vysoká.

(85) V této souvislosti Komise konstatuje, že této hodnoty bylo dosaženo na základě dvou odborných posudků provedených na základě žádosti prodávajícího i kupujícího. Komise po provedení podrobné analýzy odborných ocenění může učinit závěr, že tato cena odpovídá přiměřené tržní ceně; Komise také konstatuje, že konečná prodejní cena je v každém případě nižší než 15 milionů CYP, s nimiž se počítalo v plánu restrukturalizace a na začátku vyšetřovacího řízení. Komise proto dochází k závěru, že prodej společnosti Eurocypria nepředstavuje státní podporu společnosti Cyprus Airways, protože společnost nebyla prodána za vyšší než svou skutečnou hodnotu.

(86) Komise také konstatuje, že kyperské orgány vyjádřily záměr, že společnost Eurocypria bude provozována jako zcela nezávislá společnost mimo skupinu Cyprus Airways; Komise předpokládá, že pokud společnost Eurocypria zůstane ve vlastnictví státu, vzniká nebezpečí, že nebude provozována zcela nezávisle na své předcházející mateřské společnosti. Z tohoto důvodu a také proto, aby byly vyřešeny tyto obavy, má Komise v úmyslu stanovit Kypru podmínky s cílem zajistit, aby tyto dvě společnosti byly a zůstaly oddělené během dostatečně dlouhého časového období a aby obchodovaly za tržních podmínek.

Navýšení kapitálu

(87) Dalším aspektem plánu restrukturalizace je navýšení kapitálu společnosti Cyprus Airways o přibližně 14 milionů CYP, k němuž by mělo dojít v polovině roku 2007, přibližně 18 měsíců od zahájení restrukturalizace. Kyperské orgány mají v úmyslu provést toto navýšení kapitálu úměrně k současnému podílu akcií a zachovat poměr mezi státním a soukromým vlastnictvím. To znamená, že příspěvek státu bude činit 9,8 milionu CYP (17 milionů EUR neboli 70 %), zatímco příspěvek ostatních akcionářů bude činit 4,2 milionu CYP (7,3 milionu EUR neboli 30 %).

(88) Komise proto musí stanovit, zda za této situace veřejný podíl na tomto navrhovaném navýšení kapitálu představuje státní podporu. Komise přitom zakládá svoje rozhodnutí na „zásadě investora v tržním hospodářství“, což je přístup, který byl potvrzen judikaturou Soudního dvora ([5]). V souladu s judikaturou Soudního dvora je při přezkoumání toho, zda státní kapitálová dotace představuje státní podporu, vhodné vzít v úvahu reálné možnosti společnosti, která je příjemcem dotace, pro získání rovnocenných finančních zdrojů při vstupu na běžné kapitálové trhy. O státní podporu se nejedná tehdy, pokud nový státní kapitál je poskytnut za podmínek, které by byly přijatelné pro soukromého investora působícího v běžných tržních podmínkách tržního hospodářství.

(89) Chování veřejného investora se tedy musí porovnat s předpokládaným chováním soukromého investora, jako například soukromé holdingové společnosti nebo skupiny soukromých společností provádějících strukturální, celkovou nebo odvětvovou politiku, a řídící se vyhlídkami na dlouhodobou ziskovost ([6]). Proto Komise předpokládá, že kapitálové příspěvky z veřejných prostředků nejsou státní podporou, pokud se soukromí akcionáři zaprvé účastní operace, přinejmenším přiměřeně k počtu jejich akcií, zadruhé za podmínek stejných, jako má veřejný investor, a konečně, pokud poměr upsaných akcií soukromých investorů má skutečný hospodářský význam; Komise se domnívá, že rovnost účasti státních a soukromých inve-

([5]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci C482/99 2002, Sb. rozh. I-4397, jakož i závěry generálního advokáta Geelhoeda ze dne 27. září 2001 ve sloučených případech C-328/99 a C-399/00, *Itálie v. Komise* a *SIM 2 Multimedia SpA v. Komise*.

([6]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, *Itálie v. Komise „Alfa Romeo“* (C-305/89) 1991 Sb. rozh. I-1603, bod 20.

storů je zaručena tehdy, pokud se komerční banka nebo investor dohodnou zaručit předem a za tržních podmínek účast soukromých investorů na navýšení kapitálu, za stejných podmínek, jaké byly navrženy veřejnému investorovi. Tento přístup založený na koexistenci příspěvků byl řádně podpořen soudem prvního stupně a Evropským soudním dvorem ([7]).

(90) V tomto případě souhlasila komerční investiční banka Cisco s poskytnutím záruky soukromým investorům za tržních podmínek do výše 30 % navrhované rekapitalizace. Kyperské orgány také stanovily, že všichni akcionáři nakoupí podíly ve stejné hodnotě, kterou společně stanoví Cyprus Airways a banka Cisco, a za stejných tržních podmínek jako soukromí investoři.

(91) V této souvislosti Komise obdržela kopii dopisu o záměru ze dne 14. prosince 2006, který banka Cisco zaslala společnosti Cyprus Airways, ve kterém tato banka souhlasí s uzavřením smlouvy pro zaručení nebo o poskytnutí záruky za účelem úspěšné rekapitalizace. Kromě toho Cisco předtím, než se zavázala k investicím ve vztahu k soukromým investorům, provedla podrobnou studii plánu restrukturalizace a operace. Dále banka před uzavřením konečné smlouvy provede (nebo nechá svým jménem provést) podle běžné tržní praxe operaci náležité péče, kterou by měl před uskutečněním operace provést každý investor. Tímto způsobem banka získá všechny záruky a jistiny, což jí umožní přizpůsobit svoji nabídku možným rizikům. Je třeba poznamenat, že tato banka není přímo ani nepřímo kontrolována dotčeným členským státem. Konečná smlouva o poskytnutí záruky s bankou Cisco bude uzavřena na začátku nabídkového období a bude obsahovat standardní ustanovení a závazky, které jsou platné pro tento typ smlouvy a které budou v souladu s nejlepšími vnitrostátními a mezinárodními postupy.

(92) Podmínky, kterým podléhá uzavření konečné smlouvy o poskytnutí záruky, mohou být uskupeny do dvou bloků; první se týká poměrně běžných prvků bez přímého vlivu na posouzení Komise, s vlivem pouze na jejich skutečné zavádění. Tyto podmínky zahrnují:

a) neexistenci mimořádných událostí, které mohou mít nepříznivý dopad na úspěšné dokončení operace,

b) předávání úplných informací týkajících se hospodářské a finanční situace a řízení společnosti Cyprus Airways bance,

c) účast banky při stanovení postupů pro operaci.

(93) Druhý blok podmínek stanovených v dopise banky o záměru však může ovlivnit posouzení operace Komisí; tyto podmínky by měly být podrobně analyzovány a týkají se hlavně:

a) rozdílu mezi cenou vydaných akcií vzhledem ke kótování na burze,

b) poplatků/provizí, které si banka účtuje za operaci,

c) dohody mezi bankou a státem (hlavním akcionářem společnosti Cyprus Airways) o tom, že se obě strany budou podílet na navýšení kapitálu

(94) V souvislosti s *cenou za úpis nových akcií* se Cisco a společnost Cyprus Airways dohodly, že cena nebo cenové rozpětí za vydání nových akcií budou stanoveny na základě společné dohody, v souladu s tržními postupy a na základě podmínek na trhu cenných papírů platných v době zahájení operace. Kypr Komisi potvrdil, že všem zúčastněným upisovatelům bude účtována jednotná cena a že ručiteli nebude poskytnuta žádná zvláštní sleva.

(95) Za druhé, v souvislosti s *odměnou banky ve formě provizí* jsou provize založeny na hodnotě podílu operace (30 %), která bude upsána trhem. Kyperské orgány uvedly, že poplatek, který bude nutno zaplatit bance Cisco, je v souladu s tržními poplatky na hlavních evropských burzovních trzích, které zajistí úspěšné provedení srovnatelných operací umístění akcií na trhu. Komise proto může učinit závěr, že transakce mezi společností Cyprus Airways a bankou Cisco je v souladu s tržními podmínkami pro tento typ operace a že neznamená poskytnutí slevy na cenu zaplacenou bankou za akcie, která by mohla být požadována za úpis. V důsledku toho poplatek zaplacený bance nebude mít takový účinek, který by jí umožnil účast v operaci za výhodnějších podmínek, než má stát nebo ostatní akcionáři.

(96) Za třetí, v souvislosti s *požadavkem státu i banky, aby se obě strany podílely na navýšení kapitálu,* by Komise ráda zdůraznila, že tento vzájemný požadavek je významným rozhodujícím prvkem pro zaručení úspěchu při navýšení kapitálu.

(97) Komise bere na vědomí závazky kyperských orgánů předložit Komisi konečné smlouvy uzavřené s bankou, které obsahují tyto formální a nepodmíněné závazky ihned po jejich uzavření a před úpisem nově navýšeného kapitálu státními orgány. Druhým závazkem kyperských orgánů je předložit zprávu obsahující aktuální úrovně úpisů tohoto navýšení kapitálu po provedení operace. V této souvislosti Komise považuje za samozřejmost, že nemohou existovat žádné vedlejší nebo implicitní dohody, v nichž by stát zbavil banku jejích povinností, pokud by nabídka na rekapitalizaci byla upsána nedostatečně. Komise bude

([7]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000 ve věci T-296/97, *Alitalia v. Komise*, 2000, Sb. rozh. II-3871, bod 81.

věnovat maximální pozornost přísnému plnění těchto závazků, aby se ujistila o řádném dodržování podmínek tohoto rozhodnutí.

(98) Tato operace umožňuje volnému trhu upsat nově vydané akcie v dostatečném rozsahu (30 %) a za stejných podmínek, jako mají státní akcionáři, neboť cena těchto akcií a práva související s každou akcií jsou pro všechny akcionáře stejné.

(99) S ohledem na tuto analýzu, stálou praxi Komise a na judikaturu Soudního dvora, pokud jde o způsobilost spoluúčasti státu na navýšení kapitálu společně se soukromými investory, s ohledem na jeho vlastní výhody a nezávisle na jiných restrukturalizačních opatřeních, představuje navýšení kapitálu plánované na polovinu roku 2007 současnou účast veřejných i soukromých akcionářů, a proto by účast státu nepředstavovala státní pomoc, pokud budou splněny podmínky uvedené výše, které souvisejí se skutečností, že navýšení kapitálu bude finančně kryto komerční investiční bankou takovým způsobem, jenž zaručí účinnou spoluúčast veřejných a soukromých úpisů a v souvislosti s podílem veřejného a soukromého vlastnictví.

(100) Komise však přesto konstatuje, že judikatura evropských soudů uvádí, že „*pouhá skutečnost, že veřejný podnik již poskytl finanční dotaci dceřiné společnosti, která byla klasifikována jako podpora, automaticky neznamená, že další finanční dotace nemohou být klasifikovány jako investice, která splňuje zkoušku soukromého investora v tržním hospodářství. … Soud však přesto zastává názor, že v případě jako je tento, který se týká tří kapitálových dotací provedených stejným investorem během období dvou let, z nichž první dvě nepřinesly žádný zisk, musí Komise stanovit, zda třetí dotaci lze logicky oddělit od prvních dvou a klasifikovat ji, za účelem zkoušky soukromého investora, jako nezávislou investici.*

Soud při tomto rozhodování považuje za relevantní tyto důvody: časová posloupnost daných kapitálových dotací, jejich účel a situace dceřiné společnosti v době, kdy se přijímala jednotlivá rozhodnutí o dotaci“ ([8]).

(101) V tomto případě Komise poznamenává, že zatímco státní a soukromí akcionáři upíší navýšení kapitálu za stejnou cenu a všechny nové akcie budou mít stejná práva, je skutečností, že stát působí zároveň jako ručitel významné půjčky určené příjemci a že to zdaleka přesahuje okamžik navýšení kapitálu, a kupuje dceřinou společnost podniku, který je restrukturalizován. Protože však není nutné přesně posoudit, zda při dané kumulaci navýšení kapitálu pomocí těchto dvou opatření skutečně dochází k účasti státu a účasti soukromých akcionářů na základě podobných podmínek, Komise se domnívá, že, jak vyplývá z následující analýzy, i kdyby se účast státu na navýšení kapitálu považovala za státní podporu, byla by tato podpora považována za slučitelnou se společným trhem.

([8]) Věc T11/95 *BP Chemicals Ltd v. Komise* [1998] Sb. rozh. II-3235, odstavce 170 a 171.

Právní základ posouzení

(102) Komise nyní musí poté, co dospěla k závěru, že dlouhodobý úvěr ve výši 55 milionů CYP, za který ručí stát a který je určen na financování části restrukturalizace společnosti Cyprus Airways, představuje státní podporu a že účast státu na navýšení kapitálu by mohla zahrnovat prvky státní podpory, prověřit její slučitelnost se společným trhem.

(103) Proto je nutné prověřit slučitelnost podpory v souvislosti s čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES, které stanoví výjimky z všeobecného pravidla neslučitelnosti uvedeného v čl. 87 odst. 1.

(104) Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 2 Smlouvy o ES se v tomto případě nepoužijí, protože opatření podpory nemají sociální povahu, neposkytují se individuálním spotřebitelům, ani nenahrazují škody způsobené přírodními pohromami nebo mimořádnými událostmi a neposkytují se ani hospodářství určitých oblastí Spolkové republiky Německo postiženým jejím rozdělením.

(105) Výjimky v čl. 87 odst. 3 písm. a), čl. 87 odst. 3 písm. b) a čl. 87 odst. 3 písm. d) se v tomto případě nepoužijí, protože podpora nenapomáhá hospodářskému rozvoji oblastí s mimořádně nízkou životní úrovní nebo s vysokou nezaměstnaností, nenapomáhá uskutečnění některého významného projektu společného evropského zájmu nebo nápravě vážného narušení hospodářství členského státu, ani nepodporuje kulturu a zachování tradic.

(106) Z tohoto důvodu se může použít pouze výjimka stanovená v čl. 87 odst. 3 písm. c). Podle čl. 87 odst. 3 písm. c) může být státní podpora schválena tam, kde je zaručeno, že usnadní rozvoj některých hospodářských oblastí a tam, kde tato podpora nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(107) V této souvislosti jsou použitelným rámcem Společenství pro rozhodování o slučitelnosti pokyny z roku 2004 i výše zmíněné pokyny z roku 1994.

Slučitelnost zamýšlených opatření se společným trhem

(108) Komise proto musí posoudit, zda plán restrukturalizace je v souladu s ustanoveními použitelných pokynů. Základním principem (bod 31 pokynů) je „*umožnit poskytnutí podpory na restrukturalizaci pouze za takových okolností, kdy lze prokázat,*

že to není v rozporu se zájmem Společenství. To bude možné pouze při splnění přísných kritérií, a pokud bude jisté, že jakékoli narušení hospodářské soutěže bude vynahrazeno výhodami plynoucími z udržení podniku… a že v zásadě existují přiměřená kompenzační opatření ve prospěch ostatních soutěžitelů."

(109) Pokyny dále stanoví několik podmínek, za kterých může být poskytnuta podpora na restrukturalizaci.

Způsobilost společnosti

(110) Komise musí nejdříve stanovit, zda je společnost Cyprus Airways způsobilá pro restrukturalizaci v rámci pokynů. Bod 9 pokynů stanoví, že Společenství nemá žádnou definici pojmu „podnik v obtížích" a dodává, že „*Komise za podnik v obtížích považuje podnik, který není schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by ji bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti*".

(111) V pokynech (bod 10) se dále stanoví, že „*podnik je v zásadě a bez ohledu na svou velikost považován za podnik v obtížích zejména za těchto okolností: a) v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků kde došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců*".

(112) V bodě 11 je také uvedeno, že „i *při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, zejména tehdy, kdy jsou patrné typické příznaky podniku v obtížích, například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv*".

(113) Komise při zahájení řízení zaznamenala, že společnost Cyprus Airways je společnost s ručením omezeným, která již ztratila značnou část svého základního kapitálu. Ke dni 31. prosince 2003 měla společnost Cyprus Airways základní kapitál ve výši 55,5 milionu CYP (95 milionů EUR), avšak ke dni 31. prosince 2004 měla ztrátu 26,2 milionu CYP (44,8 milionu EUR), což je téměř 50 % jejího akciového kapitálu za předcházejících 12 měsíců.

(114) Komise zaznamenala, že ztráty skupiny (způsobené hlavně společností Cyprus Airways) se zvýšily z 20,9 milionu CYP v roce 2003 na 39,4 milionu CYP na konci roku 2004. Vlastní jmění akcionářů společnosti Cyprus Airways se proto snížilo z 55,6 milionu CYP (95 milionů EUR) v roce 2003 na 14,4 milionu CYP (25 milionů EUR) v roce 2004. Je tedy vysoce nepravděpodobné, že by společnost vzhledem ke své nepříznivé finanční situaci byla schopna zajistit jakýkoliv zdroj komerčních finančních prostředků.

(115) Komise proto ve svém rozhodnutí ze dne 3. května 2005 o „Cyprus Airways (podpora na záchranu)" dospěla k závěru, že společnost Cyprus Airways je nade vší pochybnost společností v obtížích ve smyslu pokynů. K tomuto závěru Komise také dospěla při zahájení řízení. Společnost Cyprus Airways je proto způsobilá k restrukturalizaci ve smyslu pokynů.

Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

(116) Druhá podmínka, kterou je třeba splnit (jak je stanoveno v bodu 35 pokynů), je, že „*plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost*".

(117) Ve stejných pokynech (bod 37) se dále stanoví, že „*plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny její náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností.*"

(118) Dosud společnost během restrukturalizace snížila svoje náklady o 19,5 milionu CYP a propustila více zaměstnanců, než předpokládal plán restrukturalizace. V plánu se počítalo se snížením počtu zaměstnanců o 385 (z 1800), přičemž možnosti opustit společnost nakonec využilo 414 osob. Toto významné snížení nákladové základny společně s dohodnutým snížením mezd zbývajících zaměstnanců, jakož i zlepšení produktivity a pracovních postupů umožní největší úspory a mělo by společnosti poskytnout potřebnou pružnost a přizpůsobivost při snaze o dosažení jejích cílů.

(119) Komise se domnívá, že společnost Cyprus Airways by měla být schopna svou restrukturalizaci úspěšně dokončit ve stanovené časové lhůtě. Ačkoliv od poskytnutí podpory na záchranu uplynulo pouze 18 měsíců (květen roku 2005), výsledky společnosti jsou již o něco lepší, než se předpokládalo. Pokud jde o další zlepšení, měly by se zohlednit názory zaměstnanců na provádění nutné restrukturalizace. V případech tohoto typu je řízení restrukturalizace velmi důležité a doručené připomínky třetí strany svědčí o tom, že tomu tak je zejména v daném případě.

(120) V souvislosti s dlouhodobým úvěrem ve výši 55 milionů CYP (96 milionů EUR), částečně zaručeným státem, kyperské orgány prokázaly, že tato částka bude během následujících let použita (společně s výnosy z prodeje společnosti Eurocypria) na splacení podpory na záchranu

určené pro restrukturalizaci letecké společnosti. Navýšení kapitálu ve výši 14 milionů CYP naplánované na polovinu roku 2007 bude použito na snížení dlužné částky z úvěru. Plán restrukturalizace je úzce spojený s plánem na snížení nákladů tak, aby příjmy byly co nejvyšší. Postupem času mají být příjmy společnosti zvýšeny natolik, aby z nich mohla být bance splacena zbývající částka úvěru.

(121) Komise musí také posoudit, zda předpoklady, na kterých je plán restrukturalizace založen, jsou za daných okolností přiměřené a zda předpovědi a odhady odpovídají tomu, co je požadováno v pokynech. Pokyny stanoví (bod 35), že *„plán musí být se všemi souvisejícími podrobnostmi předložen Komisi a musí zejména zahrnovat průzkum trhu. Zlepšení životaschopnosti musí být především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace; vnější faktory, jako jsou cenové výkyvy nebo změny poptávky, na něž podnik nemá velký vliv, mohou být vzaty v úvahu pouze, pokud jsou prognózy trhu obecně uznávány.“*

(122) V této souvislosti lze konstatovat, že se tato část plánu restrukturalizace vyvíjela tak, jak se předpokládalo. V tomto případě Komise s ohledem na intenzitu a rozvoj dopravy na trhu odkazuje na dvě nezávislé studie vypracované v souvislosti s hodnocením společnosti Eurocypria, neboť se týkají také vývoje kyperského leteckého trhu.

(123) Podle plánu restrukturalizace se předpokládá, že kyperský letový provoz se v období let 2005–2010 bude v průměru zvyšovat o 3,5 % ročně, zatímco podle odhadů provedených pro společnost Cyprus Airways se provoz v období let 2005–2010 zvýší v průměru o 2,4 % ročně. Ve zprávě vypracované společností PwC se uvádí, že v období let 2006–2008 bude celkový růst letecké dopravy na Kypru podle předpovědi společnosti IATA (International Air Transport Association) na úrovni 4,3 %, což znamená, že předpoklady zohledněné v plánu restrukturalizace byly přiměřené. Proto se prognózy v plánu restrukturalizace ohledně výsledků společnosti Cyprus Airways zdají být věrohodné, s ohledem na další racionalizaci společnosti.

(124) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že společnost Cyprus Airways bude schopna v rozumné době dospět ke své finanční životaschopnosti, jak se předpokládá v obchodním plánu.

Kompenzační opatření

Cyprus Airways

(125) Pokyny také stanoví (bod 38 pokynů), že *„s cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování, aby sledované přínosy převážily zápory, je třeba přijmout kompenzační opatření. Jinak bude podpora považována za podporu ‚v rozporu se společným zájmem', a proto neslučitelnou se společným trhem.“*

(126) Dále se uvádí (bod 39), že *„tato opatření mohou zahrnovat prodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu a omezení vstupních překážek na dotčených trzích. Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vezme Komise v úvahu strukturu trhu a podmínky hospodářské soutěže, aby bylo možné zajistit, že žádné takové opatření nepovede ke zhoršení struktury trhu …“*

(127) Komise proto musí restrukturalizaci přezkoumat a stanovit, zda v souvislosti se společností Cyprus Airways a skupinou Cyprus Airways byla přijata dostatečná opatření, aby se nepříznivý dopad podpory snížil na co nejnižší míru.

(128) Na konci roku 2004 zahájila společnost tzv. „akční plán“ a začala tím, že snížila svou flotilu o dvě letadla, z nichž jedno bylo následně pronajato s posádkou společnosti Eurocypria, a vzdala se několika tras, které dříve provozovala, což byly lety do Varšavy, Budapešti a Kolomba.

(129) V tomto rámci byl počet letadel letecké společnosti na konci roku 2004 snížen o jedno letadlo; v době zavádění plánu restrukturalizace provozovala společnost Cyprus Airways 10 letadel (2 A319, 6 A320-200 a 2 A330-200) a další letadlo A320-200 pronajala s posádkou společnosti Eurocypria, tento pronájem byl ukončen koncem letní sezóny roku 2006. Komise kromě toho poznamenává, že vyhlídky růstu letového provozu se pro období
let 2005–2010 pohybují v průměru od 3,5 do 4,3 % za rok, zatímco odhady společnosti Cyprus airways předpovídají roční růst 2,4 %, což v daném období povede ke snížení podílu na trhu z 26,6 % na nejvíce 23,2 %. Komise může souhlasit s tím, že každé další snížení velikosti flotily nebo podílu na trhu by ohrozilo možnosti obnovy letecké společnosti, aniž by tím pro konkurenty vznikly jakékoliv významné tržní příležitosti.

(130) Komise při zahájení řízení výslovně požádala o připomínky třetích stran zejména k tomuto bodu; žádné připomínky jí však nebyly doručeny.

(131) Dále Komise zdůrazňuje, že pokyny (bod 55) stanoví, že *„vzhledem k tomu, že je hospodářská a sociální soudržnost prioritním cílem Společenství…“*, musí Komise při posuzování pomoci na restrukturalizaci v podporovaných oblastech vzít v úvahu potřeby regionálního rozvoje. Dále je uvedeno (bod 56), že v *„podporovaných oblastech … mohou platit méně přísné podmínky, co se týče provádění kompenzačních opatření a výše příspěvku ze strany příjemce podpory“*.

(132) V této souvislosti je třeba připomenout, že pro období mezi 1. květnem 2004 a 31. prosincem 2006 ([9]) byl celý Kypr způsobilý k výjimce podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES. Pro období let 2007–2013 by k regionální investiční podpoře ve smyslu výjimky čl. 87

([9]) Státní podpora CY 14/2003 – Kypr – Mapa regionální podpory pro období roků 2004–2006 (K(2004) 1757/1 ze dne 28.4.2004).

odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES ve výši podpory 15 % měly být způsobilé dva regiony, na které spadá celkem 50 % kyperského obyvatelstva. Kromě toho Kypr vykazuje řadu územních a z tohoto důvodu trvalých charakteristik, které mají dopad na jeho sociálně-ekonomický rozvoj. Jižní okrajová poloha Kypru má za následek přímé problémy v souvislosti s dosažitelností zbývajícího území Evropské unie, a v důsledku toho je země ve velké míře závislá na letecké a námořní dopravě, avšak zejména na letecké dopravě. To je velmi důležité, protože v případě Kypru je letecká doprava jediným životaschopným způsobem přepravy obchodních cestujících. Ze statistik Eurostatu pro rok 2003, v nichž je uveden stupeň závislosti národní ekonomiky na letecké dopravě, vyplývá, že Kypr je členský stát, který je nejvíce závislý na letecké dopravě ([10]).

Závěr

(133) V této souvislosti a s ohledem na zvláštnosti trhu letecké přepravy na Kypru a na základě toho, že společnost Cyprus Airways již snížila počet svých letadel a že bývalá dceřiná společnost Eurocypria nyní bude působit jako právně a finančně nezávislý podnik, který není ve vlastnictví a pod vedením společnosti Cyprus Airways, dospěla Komise k závěru, že kyperské orgány navrhly dostatečná kompenzační opatření pro řešení otázky narušení trhu, k nimž dojde v důsledku restrukturalizace.

Omezení podpory na minimum

(134) Pokyny (bod 43) stanoví, že *„výše a míra podpory se musí omezit na úplné minimum restrukturalizačních nákladů nutných k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či společníků nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Při posuzování tohoto aspektu bude vzata v úvahu jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu“*. Komise se domnívá, že tato podmínka je splněna.

(135) Na jedné straně náklady na restrukturalizaci, jak již bylo uvedeno výše, činí 71,1 milionu CYP. Na druhé straně zahrnují příjmy použité na financování této restrukturalizace úvěr ve výši 55 milionů CYP (částečně zaručený státem), výnosy z prodeje společnosti Eurocypria ve výši 13,425 milionu CYP, plus přibližně 8,5 milionu CYP z dalších zdrojů, pocházejících především z odprodeje různých aktiv. Výnosy z plánovaného navýšení kapitálu by se k těmto opatřením neměly připočítávat, neboť budou v plném rozsahu použity ke splacení části úvěru ve výši 55 milionů CYP, takže nezvýší celkovou výši zdrojů použitých na restrukturalizaci, ale pouze nahradí jejich poměrnou část. Zdroje proto celkem činí přibližně 76,9 milionu CYP. Komise považuje tuto částku za přijatelnou a dospěla k závěru, že nejde o přebytek trvalých zdrojů v porovnání s odpovídajícími náklady, protože hlavní část zdrojů na restrukturalizaci tvoří úvěr, jenž bude společnost muset splatit ze svých vlastních zdrojů, a proto nepředstavuje trvalé financování. Na druhé straně se společnost musí vyrovnat s konečnými náklady na restrukturalizaci.

(136) Komise navíc konstatuje, že závazek kyperských orgánů snížit část úvěru ve výši 55 milionů CYP, která bude pokryta zárukou vlády, představuje další omezení prvku státní podpory v porovnání s tím, co se původně předpokládalo.

Výše vlastního příspěvku

(137) Pokud jde o výši vlastního příspěvku, stanoví pokyny (bod 43), že *„od příjemců podpory se očekává, že k plánu restrukturalizace přispějí významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniky, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Toto přispění bude svědčit o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a musí být co nejvyšší.“* Pokyny dále uvádějí, jaká výše vlastního příspěvku by se obvykle považovala za přiměřenou; pro společnost velikosti Cyprus Airways by tento podíl představoval 50 %.

(138) Komise stanovila, že náklady na restrukturalizaci budou činit přibližně 71,1 milionu CYP.

(139) Částka, která by měla být považována za vlastní příspěvek, se bude skládat z: nejméně 4,2 milionu CYP, což odpovídá podílu na navýšení kapitálu ve výši 14 milionů CYP, který bude upsán soukromými investory; nejméně 10 milionů CYP z komerčního úvěru ve výši 55 milionů CYP, které si letecká společnost vypůjčí na trzích bez záruky nebo jiného zásahu státu; a také z 8,5 milionu CYP (jak je uvedeno v odstavci 53 výše) z výnosů z prodeje různých aktiv.

(140) Kyperské orgány také tvrdí, že výnos z prodeje společnosti Eurocypria by měl být rovněž považován za vlastní příspěvek. Praxí Komise v tomto ohledu ([11]) je, že pokud se takový prodej uskuteční za skutečnou hodnotu aktiv (nezávisle na charakteru kupujícího), nepředstavuje to státní podporu pro podnik prodávající aktiva. Výnosy z prodeje těchto aktiv potom mohou být použity na financování restrukturalizace a měly by být považovány za zdroje vytvářející vlastní příspěvek. To znamená, že výnosy z prodeje společnosti Eurocypria ve výši 13,425 milionu CYP také musí být považovány za vlastní příspěvek. Tento závěr je v daném případě posílen závazkem kyperských orgánů a podmínkou stanovenou Komisí, že společnost Eurocypria bude považována za samostatný subjekt a bude společnosti Cyprus Airways reálně konkurovat.

([10]) Na Kypru je podíl cestujících přepravovaných leteckou dopravou na jednoho obyvatele 8,50; zatímco pro EU-25 tato hodnota činí 1,30.

([11]) Rozhodnutí 2005/406/ES Komise ze dne 15. října 2003 o společnosti RTP (Úř. věst. L 142 ze dne 6.6.2005, p. 1) a rozhodnutí 2005/418/ES Komise ze dne 7. července 2004 o společnosti Alstom (Úř. věst. L 150 ze dne 10.6.2005, p. 24). (zejména body 125 a 215).

(141) Výsledkem je vlastní příspěvek v celkové výši nejméně 36,2 milionu CYP. To představuje 51 % nákladů na restrukturalizaci. Komise proto může vyvodit závěr, že požadavek na dostatečný příspěvek na náklady na restrukturalizaci byl v tomto případě splněn.

(142) Komise dále zdůrazňuje, že náklady na restrukturalizaci jsou z převážné části pokryty úvěrem ve výši 55 milionů CYP, který, i když je částečně zaručen státem, bude společnost muset splatit ze svých vlastních výsledků, a nikoliv ze státní dotace ve výši 55 milionů CYP ([12]). Úsilí, které bude muset společnost vyvinout, aby postupem času pokryla náklady na svou vlastní restrukturalizaci, má stejný účinek jako financování restrukturalizace; jediný rozdíl spočívá v tom, že toto úsilí se díky komerčnímu úvěru zaručenému státem rozloží na několik let.

S ohledem na výše uvedené úvahy Komise

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpora na restrukturalizaci, kterou Kypr poskytl společnosti Cyprus Airways Public Ltd, se považuje za slučitelnou se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v článcích 2 až 5.

Článek 2

Kypr do dne 31. prosince 2007 předloží Komisi zprávu o pokroku a řízení plánu restrukturalizace.

Článek 3

1. Kypr zajistí, aby společnosti Cyprus Airways Public Ltd a Eurocypria byly provozovány jako plně konkurenční společnosti a aby tomu tak bylo i v budoucnosti. Společnosti Cyprus Airways Public Ltd a Eurocypria se provozují jako samostatné právní subjekty. Společnost Cyprus Airways Public Ltd ani společnost Eurocypria nesmí nabýt akcie druhé společnosti a mezi oběma společnostmi nesmí být provedena žádná rovnocenná kapitálová operace, jako např. sloučení. Veškeré obchodní transakce mezi společnostmi Cyprus Airways Public Ltd a Eurocypria musí být prováděny na základě tržních podmínek.

2. Odstavec 1 se použije, dokud:

a) neskončí záruka na úvěr, který poskytl Kypr společnosti Cyprus Airways Public Ltd; nebo

b) Kypr nebude mít přímou nebo nepřímou většinovou účast v obou společnostech a/nebo nepřestane kontrolovat kapitál obou společností.

Článek 4

Kypr zajistí, aby při navýšení kapitálu ve výši 14 milionů CYP (24,3 milionu EUR) ve společnosti Cyprus Airways Public Ltd, předpokládanému na polovinu roku 2007, byly dodrženy tyto podmínky:

a) navýšení kapitálu se neuskuteční, dokud stanovená upisovatelská komerční banka nepodepíše formální bezvýhradný závazek upsat úspěšný výsledek operace, s výjimkou obvyklých podmínek případů vyšší moci, války, terorismu a jiných podobných případů;

b) stát může upsat navýšení kapitálu nejvíce do výše 70 %,

c) stát upíše nově vydané akcie na základě stejných práv, za stejných podmínek a za stejnou cenu jako soukromí investoři, aniž je dotčen navržený časový harmonogram úspěšného dokončení upisování bankou;

d) operace nesmí být doprovázena žádnou vedlejší dohodou nebo implicitní dohodou, na jejímž základě by stát mohl zbavit banku jejích povinností, pokud by byla nabídka na rekapitalizaci upsána nedostatečně nebo pokud by byla bance poskytnuta zvláštní sleva z upisovací ceny.

Článek 5

Kypr Komisi předloží všechny zprávy a dokumenty, které se týkají účasti státu a banky, jakož i účasti soukromých akcionářů společnosti Cyprus Airways Public Ltd, a zejména konečné smlouvy s bankou a zprávy odůvodňující poplatky a konečnou cenu akcií v souvislosti s navýšením kapitálu.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Kypru.

V Bruselu dne 7. března 2007

Za Komisi

Jacques BARROT

místopředseda Komise

([12]) V této souvislosti viz rozhodnutí 2005/346/ES Komise ze dne 14. července 2004 o společnosti MobilCom (Úř. věst. L 116 ze dne 4.5.2005) (zejména bod 173).