# A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

**(2007. március 7.)**

**C 10/06 (ex N555/05) sz. állami támogatás – Cyprus Airways Public Ltd. –Szerkezetátalakítási terv**

*(az értesítés a C(2007) 300. számú dokumentummal történt)*

**(Csak a görög nyelvű szöveg hiteles)**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2008/137/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érintett feleket, hogy a fent említett rendelkezés(ek)nek megfelelően tegyék meg észrevételeiket [1],

mivel:

## I. AZ ELJÁRÁS

(1) 2005. május 3-án a Bizottság úgy határozott, hogy engedélyezi a megmentési célú támogatást (N69/2005) a Cyprus Airways Public Ltd. részére (2005/1322 határozat).

(2) A ciprusi hatóságok a Bizottságnál 2005. november 9-én iktatott keltezetlen levélben (DG TREN A/28405) a 88. cikk (3) bekezdésével és az említett, bejelentett megmentési célú támogatással összefüggésben vállalt kötelezettségekkel összhangban értesítették a Bizottságot a Cyprus Airways Public Ltd. szerkezetátalakítási tervéről. 2005. november 14-én a Bizottság Főtitkársága az SG(05)A10041 hivatkozási számon nyilvántartásba vette az értesítést, az ügy pedig az N 555/2005 ügyszámot kapta.

(3) 2005. november 18-án a Bizottság további, pontosító információkat kért a ciprusi hatóságoktól (D(05)125084). A ciprusi hatóságok a Bizottság kérdéseire 2006. január 23-án kelt, 2006. január 24-én iktatott levelükben válaszoltak (hivatkozási szám: DG TREN A/11819). 2005. december 14-én Brüsszelben találkoztak a Ciprusi Köztársaság és a Bizottság képviselői. További magas szintű találkozóra került sor Brüsszelben 2006. január 30-án, amelynek célja az ügy fejleményeinek megbeszélése volt.

(4) A Bizottság 2006. március 22-i határozatával – amelyről a ciprusi hatóságokat 2006. március 23-án kelt levelében értesítette (SG-Greffe (2006) D/201246) – megindította a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást. Az eljárást C 10/2004 számmal vették nyilvántartásba.

(5) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot kihirdették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* is [2]. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket a tárgyra vonatkozó észrevételeik megtételére. Ciprus a 2006. április 20-án kelt levélben továbbította észrevételeit a Bizottságnak.

(6) Az eljárás megnyitására vonatkozóan kihirdetett határozatban meghatározott időkereten belül a Bizottság egy észrevételt kapott az érintett felektől. Ezt követően az észrevételt a ciprusi hatóságok elé terjesztették (D(2006) 213376), hogy fejtsék ki véleményüket, és Ciprus véleményét 2006. július 28-án kapták meg (ezt 2006. augusztus 1-jén iktatták, hivatkozási szám: A/28810). A Bizottsági a ciprusi hatóságoktól további magyarázatokat kapott egy 2006. december 19-én kelt faxüzenetben (ezt 2006. december 31-én iktatták, hivatkozási szám: A/40766). További magyarázatok és kötelezettségvállalások érkeztek egy 2007. február 28-án kelt faxüzenetben.

## II. A TÉNYEK

(7) A Cyprus Airways Public Ltd.-t 1947-ben alapították részvénytársaságként, fő tevékenysége a légi utas- és áruszállítás, illetve az ehhez kapcsolódó légi szolgáltatások nyújtása. A társaság fő részvényese a ciprusi állam (69,62 %); a részvények többi része mintegy 4 200 kisebb magánbefektető kezében van.

(8) A Cyprus Airways Public Ltd. (a továbbiakban: Cyprus Airways) a Cyprus Airways csoport (a továbbiakban: a csoport) része.

(9) A Cyprus Airways Európában és a Közel-Keleten nyújt jelenleg menetrend szerinti szolgáltatásokat, amihez egy tizenegy légijárműből álló flottát üzemeltet, ezen belül két, 2002-ben átadott, a Cyprus Airways tulajdonában lévő A319 típusú légijárművet; hét, 1989 májusa és 1993 márciusa között átadott, a Cyprus Airways tulajdonában lévő A320–200s típusú légijárművet, egy olyan légijárművet, amelyet korábban az Eurocypria bérelt teljes bérlés (*wet-lease*) keretében, valamint két, 2002-ben és 2003-ban átadott (bérelt) A330-200 típusú légijárművet.

[1] HL C 113., 2006.5.13., 2. o.

[2] Vö. 1. lábjegyzet.

(10) A szerkezetátalakítási tervről szóló értesítés idején a csoport további, 100 %-ban a Cyprus Airways Public Ltd. tulajdonában álló társaságai a következők voltak:

Eurocypria Airlines

(11) Ez a társaság (a továbbiakban: Eurocypria) több mint ötven európai repülőtérről üzemeltet charterjáratokat, flottája öt légi járműből áll, négy bérelt Boeing 737-800-ból, amelyek beszerzésére 2003 februárja és áprilisa között került sor és amelyek 189 utas szállítására alkalmasak, valamint egy, a Cyprus Airwaystől teljes bérlés (*wet lease*) keretében bérelt A320-as légi járműből (A320).

Hellas Jet SA

(12) A Hellas Jet SA (a továbbiakban: HellasJet) bejegyzésére 2002. július 1-jén került sor Athénben, és a társaság 2004. június 24-én kezdett járatokat üzemeltetni. A Hellas Jetet egy új, athéni központú európai légitársaságként képzelték el. Három bérelt A320s Airbust üzemeltetett, központja az Athéni Nemzetközi Repülőtér volt. Az üzleti terv azonban nem teljesült, és a menetrend szerinti szolgáltatásokat 2005 májusától felfüggesztették. A vállalkozás ezért anyagi kárt eredményezett, amely a csoportnak 2005 júniusától összesen 29,5 millió CYP (51,4 millió EUR) összegű költséget jelentett.

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Ez a leányvállalat (a továbbiakban: Zenon) ciprusi utazási irodák számára nyújt szolgáltatásokat. A Zenon különösen elektronikus információkat nyújt és szolgáltat, amely lehetővé teszi az utazási irodák számára a légijáratokra vonatkozó helyfoglalást és jegyeladást, valamint a szállodai és járműfoglalást.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Ez a társaság 1996-ban kezdte meg működését, amikor átvette a vámmentes boltok (Duty Free Shops) üzemeltetését a larnacai és a paphosi repülőtéren. A szerkezetátalakítási tervről szóló értesítés idején úgy tervezték, hogy a larnacai és a paphosi repülőtér vámmentes boltjait az új repülőtéri koncesszió jogosultja fogja átvenni, és ezek a továbbiakban nem lesznek a csoport részei. Erre 2006 júniusában került sor.

## III. AZ ELJÁRÁS MEGNYITÁSA

(15) A 88. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárás megnyitásáról szóló bizottsági határozat alapjául olyan kérdések szolgáltak, amelyeket a szerkezetátalakítási terv bizottsági vizsgálata vetett fel. A Bizottság kétségét fejezte ki arra vonatkozóan, hogy a terv összeegyeztethető-e az alkalmazandó közösségi kerettel, azaz a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatással ([3]) (a továbbiakban: R&R iránymutatás).

*Az 55 millió CYP (96 millió EUR) összegű hosszú lejáratú kölcsön és a költségcsökkentő intézkedések*

(16) A szerkezetátalakítási terv központi eleme egy kereskedelmi feltételek szerint és ciprusi állami garanciával nyújtott, tíz évre szóló kölcsön, amely elsőként a megmentési célú támogatás 2005. májusi jóváhagyását követően nyújtott 30 millió CYP (51 millió EUR) összegű rövid távú kölcsön visszafizetésére kerül felhasználásra. A fennmaradó részt a légitársaság átszervezésére használják fel.

(17) Az első 24 hónapban a szerkezetátalakítási terv középpontjában a költségcsökkentés és célzottan a bevételnövelés állt. Az állam és az irányítás becslése szerint 13 %-kal kellett csökkenteni a teljes költségeket. Ezt mintegy 20 %-os személyzetcsökkentéssel és ezzel egy időben a fizetések átlagosan 15 %-os mértékű csökkentésével kellett megvalósítani. Ez azt jelenti, hogy az 1 840 fős személyzetből 2005. szeptember 1-jétől 385 főt el kellett bocsátani az átszervezési terv alapján, ez az elbocsátás megközelítően évi 7 millió CYP (12 millió EUR) megtakarítást kellett hogy eredményezzen, és további 4,6 millió CYP (8 millió EUR) megtakarításnak kellett megvalósulnia a személyzeti költségek folyamatos csökkentéséből.

(18) A Bizottság kétségét fejezte ki azt illetően, hogy a terv a lehető legrövidebb idő alatt és további támogatások szüksége nélkül valósítaná meg a társaság hosszú távú életképességét. Azt is megállapította, hogy nem áll elég információ a rendelkezésére ahhoz, hogy kialakíthassa véleményét arra vonatkozóan, hogy a szerkezetátalakítási terv támogatási része a lehető legalacsonyabb-e. A Bizottság azt is megkérdőjelezi, hogy szükség van-e a 10 év alatt visszafizetendő hosszú lejáratú kölcsönre. A Bizottság kijelentette, hogy nem áll elég információ a rendelkezésére annak megállapításához, hogy a pénzügyi előrejelzések ésszerűek-e, hogy a feltételezések, amelyeken alapulnak, megalapozottak-e, és hogy különösen érdekelné a Cyprus Airways versenytársainak véleménye a tervről.

*Az Eurocypria eladása*

(19) A szerkezetátalakítási terv előirányozta a Cyprus Airways charterjáratokat üzemeltető leányvállalatának, az Eurocypriának az állam számára történő eladását egy független szakértő által meghatározandó áron. Az ár a kezdeti becslés szerint 15 millió CYP (26 millió EUR) volt. Ennek következtében az Eurocypriát leválasztanák a Cyprus Airways csoporttól, és külön jogalanyként működne. A Cyprus Airways által az állam részére történő eladásból származó bevételt az előbbi a saját átszervezésének finanszírozására fordítaná. A Bizottság kételyeit fejezte ki az eladást és az eladási ár megállapítását illetően. Ha az Eurocypriáért fizetett ár nem lenne piaci ár, akkor ez állami támogatásnak minősülne.

([3]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

*Tőkeemelés*

(20) Az átszervezési terv következő szakasza – amelyre a terv megkezdése után 18 hónappal kerül sor – 14 millió CYP (24 millió EUR) összegű tőkeemelés. Ebből az összes részvényes – az állam és minden egyéni részvényes – a részvényeinek megfelelő arányban részesül. A tőkeemelésben az állam része 9,8 millió CYP (17 millió EUR), a magánrészvényeseké pedig körülbelül 4,2 millió CYP (7,3 millió EUR) lesz. Az eljárás megnyitásakor a Bizottság rámutatott, hogy nem zárható ki, hogy a tőkeemelésben való állami részvétel állami támogatásnak felel meg.

*Kompenzációs intézkedések*

(21) A Bizottság kételyeit fejezte ki azt illetően, hogy a szerkezetátalakítási tervben javasolt kompenzációs intézkedések elegendők lennének a támogatás piactorzító hatásának orvoslására. A terv a Cyprus Airways flottájának és útvonalhálózatának aránylag kismértékű csökkentését tartalmazta. Az Eurocypria charterjáratainak felszámolását és a másik leányvállalat, a HellasJet bezárását, valamint három légijárműve értékesítését irányozta elő. A Bizottság kételyeit fejezte ki különösen arra vonatkozóan, hogy az Eurocypriát el kell-e adni a Cyprus Airways fő részvényesének. A Bizottság felhívta a Cyprus Airways versenytársait erre vonatkozó észrevételeik megtételére.

*Saját hozzájárulás*

(22) Általában a Cyprus Airwayshez hasonló méretű társaságok esetében a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás 50 %. A Bizottság kétségét fejezte ki a saját hozzájárulás szintjét és azt illetően, hogy mit kell saját hozzájárulásnak tekinteni.

## IV. AZ ELJÁRÁS SORÁN KAPOTT ÉSZREVÉTELEK

### A ciprusi hatóságok első észrevételei

(23) A ciprusi hatóságok az eljárás megnyitására reagálva megpróbáltak tisztázni néhány, a Bizottság által felvetett kérdést.

*Az 55 millió CYP (96 millió EUR) összegű hosszú lejáratú kölcsön és a költségcsökkentő intézkedések*

(24) A Cyprus Airways hosszú távú életképességének helyreállítására vonatkozó kérdésekkel kapcsolatban a szerkezetátalakítási terv úgy rendelkezett, hogy az 55 millió CYP összegű hosszú lejáratú kölcsönből finanszírozott szerkezetátalakítási költségeket és az Eurocypria eladásából származó bevételt a következők szerint kell felhasználni:

| Időszak | Összeg (millió CYP) | Megnevezés |
|---|---|---|
| 2006 | 30 | A megmentési célú támogatás visszafizetése |
| 2006 | 10,6 | A létszámleépítéssel kapcsolatos kifizetések |
| 2006 | 2 | A létszámleépítéssel kapcsolatos egyéb költségek |
| 2006–2008 | 5 | A Cyprus Airways működő tőkéje |
| 2006–2008 | 13,5 | Előre látható tőkekiadások |
| 2006–2010 | 10 | Pénzforgalmi deficit |
| **Összesen** | 71,1 | |

(25) A társaság jövőbeni működésével kapcsolatban mind a ciprusi hatóságok, mind a légitársaság elismerték, hogy a Cyprus Airways által a múltban használt stratégiai és operatív modell nem tartható fenn abban a versenykörnyezetben, amelyben a társaság ma működik. Az alapvető eltérés abban a tényben rejlik, hogy a Cyprus Airways egy teljesen kiépült hálózattal rendelkező fuvarozó költségszintjén működik, miközben a liberalizált ciprusi szabadidőpiac realitása csak azokat a bevételi szinteket veszi figyelembe, amelyek megegyeznek a tulajdonképpen a Cyprus Airways valódi versenytársait jelentő charter- és/vagy fapados légitársaságok költségeivel.

(26) A jelenlegi üzleti környezetben és figyelemmel a ciprusi légiforgalmi piac teljes liberalizációjára a Cyprus Airways csak korlátozott lehetőségekkel rendelkezik a további növekedést vagy a bevételek fokozását illetően. Még a repülési piacon előrejelzett több mint 4 %-os növekedés sem segítené ki a Cyprus Airwayst jelenlegi nehéz helyzetéből további intézkedések nélkül. Ezért a társaság komoly szerkezetátalakítást vállalt fel, amely során elkerülhetetlen a költségek drasztikus mértékű csökkentése.

(27) A szerkezetátalakítási tervben a társaság becslése szerint az összes költség 13 %-os csökkentésére van szükség. Ezt a személyzeti költségek kb. 20 %-os lefaragásával és ezzel egy időben a fizetések átlagosan 15 %-os mértékű csökkentésével kellett megvalósítani.

(28) A költségcsökkentésen túlmenően a társaságnak vállalnia kell a folyamatban lévő és ebben a korai szakaszban a társaság hosszú távú életképessége mellett érvelő szerkezetátalakítási terv egyéb elemeit is. Jelenleg arra törekednek, hogy a társaság sikeresen repozicionálhassa magát oly módon, amely további szubvenció vagy támogatás nélkül lehetővé tenné a légitársaság számára a túlélést, és középtávon a beruházások elfogadható mértékű megtérüléséhez vezetne. 2007 folyamán a kiszervezésre és a bevált ipari gyakorlatra összpontosítva egy második költségcsökkentést akarnak végrehajtani.

**A Cyprus Airways eredményének alakulása (becslés)** (*)

*Ezer CYP*

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Összes bevétel | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Összes kiadás | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Működési eredmény | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Adózatlan nyereség (veszteség) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

(29) A légitársaság helyzetének jövőbeni megváltozása a csökkentett költségekből eredő előnyök állandósításán és a légitársaság növekedésének megszilárdításán alapul. E tekintetben a szerkezetátalakítási terv az utasforgalom 2004–2010 közötti alakulását illetően a következő előrejelzést tartalmazza:

**A Cyprus Airways utasforgalmának alakulása (becslés)** (*)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ciprus teljes forgalma (millió) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| A CY forgalma (millió) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| A CY piaci részesedése | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Az Eurocypria eladása*

(30) Az Eurocypria eladásával kapcsolatban a kormány pontosította, hogy a korábban a Cyprus Airways érdekében a PricewaterhouseCoopers által elvégeztetett, az Eurocypria piaci árának megállapítására irányuló értékelésen felül a HSBC egy második, a kormány érdekében elvégzett értékelésre is megbízást adott az eladási ár jól meghatározott és elfogadott módszerekkel való megállapítása céljából. Az Eurocypriának az állam részére történt eladása ezért kölcsönösen megállapított feltételek mentén zajlott.

(31) A PwC a társaság értékelése során a *Discounted Cash Flow* (diszkontált pénzforgalom, DCF) módszerét alkalmazta és összehasonlította a többszörös értékelést a piaci megközelítéssel; olyan vételi és eladási ügyleteket is szemügyre vettek, amelyeket az iparág hasonló társaságai hajtottak végre.

(32) A PwC jelentése szerint a társaság bevétele légi járművek ülőhelyeinek utazásszervezők számára történő értékesítéséből származik, 2005-ben összesen 662 561 utast szállítottak, és ez a szám 2006-ban várhatóan 829 092-ra növekszik; meg kell jegyezni, hogy a 2006-ra prognosztizált bevételre már megszülettek a szerződések. A működési költségek fő összetevői 2005-ben a repüléshez használt üzemanyag (30 %), a légi járművek bérleti díja (22 %), a repülőtéri és útvonalakkal kapcsolatos költségek (15 %), a személyzeti költségek (11,5 %) és a fenntartási/műszaki költségek (9,5 %) voltak.

(*) Üzleti titok.

**Lényeges teljesítménymutatók**

| | 2004 (1) | 2005M (2) | 2006 (3) E | 2007E | 2008E | 2009E |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Összes üzemeltetett légijárat | […] (*) | […] | […] | […] | […] | […] |
| Szállított utasok | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Teljes bevétel (ezer CYP) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Bruttó nyereség (ezer CYP) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Működési nyereség (veszteség) (ezer CYP) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Adózatlan nyereség (veszteség) (ezer CYP) | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

(1) Ellenőrzött pénzügyi kimutatások.
(2) M = még nem ellenőrzött üzleti számlák.
(3) E = becsült adat.
(*) Üzleti titok.

(33) A 2005. pénzügyi évre az Eurocypria 440 000 CYP nyereséget várt a térségben, ami az előző évekhez és az előrejelzett számokhoz képest visszaesés, és az üzemanyagárak 2005-ben tapasztalt meredek emelkedésének köszönhető, amelyet nem lehetett áthárítani az utasokra az utazásszervezőkkel kötött megállapodások jellege miatt.

(34) A DCF-módszer a vállalkozás által a jövőben várhatóan generálandó szabad pénzforgalom értéke alapján adja meg a vállalkozás értékét, célja az, hogy megállapítsa a befektetőknél keletkező jövőbeni pénforgalom értékét a jelenre nézve, és a keletkező pénzforgalmat diszkontálni kell a bevétel megszabott hányadát alkalmazva, hogy megkapják a vállalkozás jelenértékére vonatkozó becslést.

(35) Az Eurocypria vezetősége négy éves (2006-2009) pénzügyi előrejelzést készített, amely meghatározta a társaság végértékét, amely azt az összeget jelenti, amelyet egy befektető ma megfizetne a négyéves előrejelzést követő évekre a vállalkozás pénzforgalmának jogaiért. 14,54 millió CYP összegű végértéket határoztak meg, ezt diszkontálták a 9,35 %-os „súlyozott átlagos tőkeköltséggel”, hogy megkapják a társaság 14,21 milliós CYP-os nettó jelenértékét.

(36) Ezt a nettó jelenértéket aztán különféle érzékenységelemzéseknek vetették alá az esetleges változó paraméterek – így a változó USD/CYP átváltási árfolyam (a társaság számos költsége amerikai dollárban jelentkezik, míg bevételei más pénznemekben), a változó növekedési előrejelzések és a változó üzemanyagárak – figyelembe vétele céljából. A érzékenységelemzések rámutattak a Eurocypria nagyfokú érzékenységére (a legtöbb közösségi légitársasághoz hasonlóan) az átváltási árfolyamok és az üzemanyagárak ingadozása tekintetében.

(37) A fent ismertetett elemzés alapján a PwC egy 12,5 millió és 16 millió CYP közötti indikatív sávot állapított meg az Eurocypria értékére vonatkozóan.

(38) A PwC piaci összehasonlíthatósági elemzést is végzett az érték tekintetében, összehasonlítva az Eurocypriát más, hasonló típusú üzleti tevékenységet folytató társaságokkal. Ezt hatékony kiegészítő összehasonlító módszernek tekintik, mivel a hasonló vállalkozások feltételei és kilátásai olyan közös tényezőktől függnek, mint a termékeik és szolgáltatásaik iránti általános kereslet, valamint a költségstruktúra és a működési környezet.

(39) A nyilvánosan jegyzett charter-légitársaságok hiányából fakadóan a PwC vegyesen használt fel fapados és charterfuvarozókat. A kamatok, adózás, értékcsökkenés és amortizáció előtti nyereség (EBITDA) jelenlegi és előrejelzett értéke alapján készített számítás 12,5 millió és 13,5 millió CYP közötti indikatív értéket eredményezett az Eurocypria tőkéjére vonatkozóan. A PwC megjegyzi, hogy ez az eredmény közelít a DCF-módszer eredményéhez.

(40) A PwC harmadik és záró értékelést is végzett az Eurocypriával kapcsolatban, amely a jelenlegi ügyleteken alapult; és véleményük szerint ez ésszerűségi vizsgálatot tartalmaz az előzőekben említett két módszerre vonatozóan. Ez a megközelítés arra az elméletre épül, hogy a reménybeli vevő és a reménybeli eladó között kölcsönösen megállapított ár megfelelő indikátora az értéknek. A PwC felhasználta a globális hálózatán keresztül elérhető adatokat, és ezzel a módszerrel hozzávetőleg 10,5 millió és 13 millió CYP közötti indikatív értéket állapított meg az Eurocypriára. A PwC kiemeli, hogy ez az eredmény közelít a DCF-módszer eredményéhez.

(41) Eszerint és a fent említett elemzések alapján a PwC arra a következtetésre jut, hogy az Eurocypria indikatív értéke a 12,5 millió és 15,5 millió CYP közötti sávba esik.

(42) A PwC hozzátette azt is, hogy az Eurocypriára vonatkozó értékelésük a társaság számára készült pénzügyi előrejelzéseken alapul, amelyekben az Eurocypria fenntartaná a szoros kapcsolódás valamilyen típusát a Cyprus Airways-zel. A PwC szerint egy ilyen kapcsolat jelentősen behatárolná a terjeszkedés lehetőségét, abból a tényből fakadóan, hogy az Eurocypria a Cyprus Airways leányvállalata, korlátozódna a növekedés; az Eurocypria leányvállalati státusza korlátozná lehetőségeit a versenyképes árak kialakítása terén, tekintettel a szolgáltatások kiszervezésére. Ha az Eurocypria továbbra is a csoport tagja maradna, valószínű, hogy ugyanazokon az útvonalakon nem versenyezhetne a Cyprus Airways-zel.

(43) Ez alapján a PwC arra a következtetésre jut, hogy elkülönült gazdasági egységként, az említett korlátok nélkül valószínűleg magasabb lehetne az Eurocypria ára.

(44) A HSBC második értékelést is végzett. A HSBC a PwC által elvégzetthez hasonló megközelítést alkalmazott. Kiindulási következtetése az, hogy az Eurocypria teljes saját tőkéjének értéke 13 millió CYP. A HSBC ezt követően az Eurocypriához összehasonlítható, nyilvánosan jegyzett társaságokat szemügyre véve elvégzett egy összehasonlító értékbecslést, és ennek során az Eurocypriára 11,8 millió CYP-os értéket állapítottak meg.

(45) A HSBC utal a társaság szenzitivitására, különösen az üzemanyagárak változékonysága tekintetében, és a társaság súlyozott átlagértékét a 12,3 millió és 13,8 millió CYP közötti sávra állapítja meg.

*Tőkeemelés*

(46) Ami a tőkeemelést illeti, az a Cyprus Airways tőkéjét erodáló, felhalmozódott múltbeli veszteségekből eredő negatív nettó érték kezelésére irányul. A tőkeemelés jogok kibocsátása útján történik meg, amelyeket a hányadoknak megfelelően ajánlanak fel a részvényeseknek, 70 %-ot az államnak, 30 %-ot a magánrészvényeseknek. A ciprusi kormány véleménye szerint ez a tőkeemelés a piaci gazdasági befektetőkéihez hasonló befektetés lesz.

*Kompenzációs intézkedések*

(47) A kompenzációs intézkedésekre vonatkozó kérdéssel kapcsolatban a ciprusi hatóságok megismételték nézetüket, amely szerint 2004 óta ténylegesen átszervezték a légitársaság működését. E tekintetben 2004 végén a légitársaság két légijárművel csökkentette flottáját, és számos útvonalat megszüntetett, míg ezzel egyidejűleg más útvonalakon járatai gyakoriságát csökkentette. Nézetük szerint egy 12 légijárművel rendelkező légitársaság esetében 2004-ben ez a csökkentés nagyon jelentős volt, és a méretet illető további csökkentés ezen a ponton már negatívan befolyásolta volna a légitársaság hosszú távú életképességét.

(48) A ciprusi hatóságok szintén kitartanak amellett, hogy a HellasJet ealdására vonatkozó döntés, valamint az a döntés, amely szerint három bérelt légijármű esetében nem újították meg a HellasJet bérletét, a csoport kapacitásának jelentős csökkentését jelenti, melyet kompenzációs intézkedésnek kellene tekinteni. Hasonló a helyzet a Eurocypria eladásával, mivel a csoport flottája további hat légijárművel csökken, és az eladás után a két társaság jogilag és pénzügyileg is függetlenné válik.

(49) A ciprusi hatóságok véleménye szerint ebben a szerkezetátalakításban nincs több lehetőség olyan újabb kompenzációs intézkedés számára, ami ne veszélyeztetné a szerkezetátalakítás tárgyát. A ciprusi hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Cyprus Airways nagyon kis szereplője a Közösség repülési piacának, nem valószínű, hogy tevékenysége befolyásolná a versenyhelyzetet ebben az ügyben.

(50) Az elsődlegesen célpiacnak számító ciprusi piacot egy ideje liberalizálják, és jelenleg mintegy 99 légitársaság üzemeltet menetrend szerinti és charterszolgáltatást Ciprusra és Ciprusról. Alaposabban megvizsgálva látható, hogy a forgalom 80 %-a Közösségen/EGT-n belüli forgalom, így erre semmiféle megszorítás nem vonatkozik. További 8–9 %-ot tesznek ki a teljesen liberalizált harmadik országokból érkező charterszolgáltatások. A fennmaradó 10–11 %-ot a Közel-Keletről és a Perzsa-öböl térségéből érkező forgalom alkotja, ahol az aeropolitikai hátteret a Ciprus és ezen országok között létrejött kétoldalú megállapodások szabályozzák. Ebben az összefüggésben a ciprusi hatóságok úgy érzik, hogy nemzeti szinten hozott intézkedések alapján nagyon korlátozott lehetség van a ciprusi repülési piac további liberalizációjára.

*Saját hozzájárulás*

(51) A saját hozzájárulás tekintetében a ciprusi hatóságok pontosítani kívántak számos kérdést. Ami a Cyprus Airways tulajdonában álló flottát illeti, a társaság a légijármű viszonylag magas kora miatt nem ajánlhatta fel azt kereskedelmi bankoknak a kölcsön ellenében (a Cyprus Airways tulajdonában álló 7 A320 típusú légijárművek 1989 és 1993 között kerültek a társasághoz.). Tettek erre kísérletet, de a kereskedelmi bankoktól érkező válaszok elutasítóak voltak. A kormány kifejtette, hogy ehhez hasonlóan a flotta egy részének eladását sem tekintették reális alternatívának, mert ezzel a társaság képtelenné vált volna arra, hogy folytassa működését. Az egyetlen reális alternatíva ezért az Eurocypria eladása volt, és a ciprusi hatóságok kifejtik, hogy a leányvállalat eladását saját hozzájárulásnak kellene tekinteni.

(52) Ami a HellasJetet illeti, ez a társaság 2005 májusában felhagyott a menetrend szerinti légitársaságként való működéssel, üzleti tevékenységét átalakította, menetrend szerinti fuvarozó helyett légijárműügynökként (*aircraft broker*) és charterszolgáltatóként (*charter operator*) tevékenykedik tovább, miután megállapodást kötött a Trans World Aviation nevű görög társasággal. A társaság tőkéjének 51 %-át már eladták, és a kormány tárgyalásokat folytatott a társaság megmaradt részének eladásáról.

(53) A ciprusi hatóságok úgy vélik, hogy a 2007 közepére tervezett tőkeemelés a szerkezetátalakításhoz való saját hozzájárulásnak minősül. Véleményük szerint az előbbiek mellett szükséges egy légijármű 2005. évi eladása (5 mil-

lió CYP) és egy A320-as típusú tartalék repülőgépmotor eladása (1,7 millió CYP) és tartalék alkatrészek eladását (0,7 millió CYP), ami további 7,4 millió CYP összegű hozzájárulást eredményezne.

(54) Végül a szerkezetátalakításhoz való saját hozzájárulás szintjével kapcsolatban a ciprusi hatóságok felhívták a Bizottság figyelmét az R&R iránymutatás 56. pontjára, amely a következőképpen rendelkezik:

> *„Amennyiben az adott ágazatban nyújtott állami támogatásokra vonatkozó szabályok másként nem rendelkeznek, a támogatás engedélyezésekor a támogatott térségekben kevésbé szigorú feltételek alkalmazhatók a kompenzációs intézkedések végrehajtását és a kedvezményezett hozzájárulásának mértékét illetően."*

(55) Rámutattak továbbá, hogy a 2000 és 2006 közötti időszak tekintetében Ciprus egésze az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének a) pontja alá tartozó térségnek minősül, és a Cyprus Airways különösen értékes az idegenforgalmon alapuló ciprusi gazdaság számára, és a légitársaságnál bekövetkező további, akár újabb kompenzációs intézkedések, akár a saját hozzájárulás rendkívül magas aránya útján történő kapacitáscsökkentés az idegenforgalmi ágazatnak és általában a térség fejlődésének a messzemenő visszaesésével jár.

**Harmadik felek észrevételei**

(56) A ciprusi hatóságokhoz címzett levélnek a Hivatalos Lapban való közzétételét követően az engedélyezett időn belül egy érdekelt féltől érkeztek észrevételek.

(57) A Bizottság tudomásul veszi, hogy az eljárás megnyitásával összefüggésben egyetlen versenytárs sem nyújtott be észrevételeket.

**Pasypi**

(58) Az észrevétel a Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI) részéről érkezett, amely véleményt kívánt formálni a Cyprus Airways szerkezetátalakítási tervéről és a társaság megfelelő és hatékony irányításáról. Véleményében a PASYPI kifejtette, hogy ha a jelenlegi szerkezetátalakítási tervet jóváhagyják a „bevett irányítási gondolkodásmód" alapján, az „végzetes" lehet a társaság számára.

(59) A PASYPI véleménye szerint a Cyprus Airways nem mutatott be dolgozóinak megfelelő és megvalósítható üzleti tervet azóta, hogy a Bizottság engedélyezte a megmentési célú támogatás a társaság számára. Sem az irányításban, sem a társaság működésében nem történt szerkezetátalakítás, és ez a politikai érdekek és beavatkozás miatt alakult így.

(60) A PASYPI állítása szerint a légitársaság túl sok alkalmazottat foglalkoztat, és a társaság irányítása által a személyzet létszámának a nemzetközi szabványokkal és teljesítményértékeléssel összhangban álló szintre való csökkentésére kidolgozott tervek kudarcot vallottak, aminek okaként a politikai nyomást és megfontolásokat nevezték meg.

(61) A PASYPI rámutat, hogy a társaság magánrészvényesei nem járulnak hozzá a társaság túléléséhez, és a dolgozók az egyedüli olyan részvényesek, akik hozzájárulnak a költségek csökkentéséhez.

(62) A PASYPI a két leányvállalattal, az Eurocypriával és a HellasJettel való bánásmód miatt is kritizálta a társaság irányítását. Az Eurocypriával kapcsolatban felvetette a kérdést, hogy e társaság eladása nem befolyásolja-e majd károsan és nem korlátozza-e majd a Cyprus Airways jövőbeni fejlődését. Ami a HellasJetet illeti, a PASYPI nem ért egyet azzal, hogy az irányítás sosem tárta a dolgozók elé a HellasJet által elszenvedett veszteségeket, és hogy a társaság még működik.

(63) Végezetül a PASYPI megállapítja, hogy a légitársaságnak új üzleti tervre van szüksége és a légitársaságot privatizálni kell.

**A ciprusi hatóságok válasza a harmadik fél észrevételére**

(64) A ciprusi hatóságok a PASYPI-től érkezett észrevételekre válaszul először is kijelentették, hogy a megtett állítások nincsenek igazolva, és nem támaszkodnak szilárd üzleti alapokra vagy háttérre.

(65) A kormány határozottan visszautasította a társaságon belüli politikai beavatkozásra vonatkozó állítást, és kijelentette, hogy jóllehet az Igazgatóság tagjainak többségét a kormány nevezi ki, ezek a tagok ugyanolyan feladatokkal rendelkeznek, mint bármely nyilvánosan jegyzett társaság igazgatóságának tagjai. Az Igazgatóság által hozott döntéseket kizárólag a társaság érdekei motiválják.

(66) A szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban a kormány kijelenti, hogy ezeket végrehajtották, és a társaságon belül már látható volt a változás. A megtakarítások éves alapon megegyeztek a tervben előírtakkal, a 19,5 millió CYP-tal. A terv lényege az olyan módon történő költségcsökkentés, hogy a társaság képessé váljon arra, hogy versenyképesebbé alakítsa át működését. Mivel a munkabérköltség jelentős tényező volt, ez azt jelentette, hogy mindez elkerülhetetlenül kihat a személyzetre, vagy elbocsátások révén vagy a csökkentett kereseteken keresztül.

(67) A túl sok alkalmazott kérdését illetően a kormányzat visszautasítja a PASYPI állításait, és kijelenti, hogy az elbocsátott dolgozók száma a társaságtól való távozások következtében 2006 végére nagyjából 414, szemben a szerkezetátalakítási tervben előirányzott 385-tel.

(68) A tőkeemelésre vonatkozóan a kormány kifejti, hogy arra 2007 közepén kerül sor, amikor már nyilvánvalóak a szerkezetátalakítási terv végrehajtásából fakadó kézzelfogható eredmények. A társaságban meg akarják tartani a magánkézben lévő / állam által birtokolt részvények arányát.

(69) A kormány kifejtette, hogy az Eurocypria eladására azért került sor, hogy a Cyprus Airways képes legyen teljesíteni az R&R iránymutatásnak a saját hozzájárulásra vonatkozó követelményét. A kormány kijelentette, hogy az Eurocypria eladására független értékelés során megállapított, 13,425 millió CYP-os áron került sor 2006 augusztusának elején.

(70) A HellasJetet illetően a kormány kifejtette, hogy a Cyprus Airways, a HellasJet és a Trans World Aviation SA (az utóbbi Görögországban Air Miles néven működik) közötti háromoldalú megállapodást követően a Cyprus Airways intézte a HellasJet 2 millió EUR-ért (1,16 millió CYP) való eladását a Trans World részére. A kormány kijelentette, hogy a Cyprus Airways szándéka az volt, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkentse a HellasJet működési veszteségeit, és hogy kivonuljon ebből a vállalkozásból, amint a korábban a HellasJet flottájával kapcsolatban a Cyprus Airways által nyújtott vállalati biztosítékok lejárnak, valamint amellett érvelt, hogy ezt az összeget saját hozzájárulásnak kell tekinteni.

(71) A kormány visszautasította a PASYPI új szerkezetátalakítási terv iránti felhívását, és megerősítette, hogy a jelenlegi üzleti terv átdolgozására nincs szükség. A kormány – arra az esetre, ha előnyös ajánlat érkezne – nem zárta ki a társaság privatizálásának lehetőségét.

(72) A 2007 közepére tervezett tőkeemeléssel kapcsolatban és a Bizottság kérésére a ciprusi hatóságok további információkkal szolgáltak a 2006. december 19-én kelt levélben. Kifejtették, hogy a ciprusi társasági jog rendelkezései szerint egy részvénytársaság nem bocsáthat ki részvényeket névérték alatt. A Cyprus Airways részvényeivel a ciprusi értéktőzsdén ebben az időben a 0,15–0,16 CYP sávon belüli értéken kereskedtek, míg névértékük 0,50 CYP volt részvényenként. Úgy érezték, hogy ahhoz, hogy bármely paritáson vagy paritáson felül történő kibocsátás sikeres legyen, szükség lenne a részvénytőke névértékének csökkentésére.

(73) A részvénytőke névértéke csökkentésének műveletét már megkezdték, és a társaság ezt az értéket a felhalmozódott veszteségek leírásával fogja csökkenteni (amire a társaság alapszabálya lehetőséget ad). A Cyprus Airways Igazgatósága 2006. december 12-i ülésén a kibocsátás jegyzésének szervezésével megkezdte a tőkeemelés műveletét. A siker garantálása érdekében a Cisco kereskedelmi befektetési bank (a magántulajdonban lévő Bank of Cyprus leányvállalata) jelezte, hogy hajlandó a tervezett kibocsátás jegyzésére kötelezettséget vállalni. A Cisconak díjat fizetnek a Cyprus Airways tőkeemelésének jegyzéséért, és ez a díj az ilyen ügyletekért járó piaci árnak fog megfelelni. A befektetési bank szándéknyilatkozatának másolatát eljuttatták a Bizottság szolgálataihoz.

(74) Következő lépésként 2007 januárjának közepén egy rendkívüli közgyűlésen a jelen lévő részvényesek 75 %-os többsége jóváhagyta a részvénytőke csökkentésére vonatkozó külön határozatot. Az ilyen határozatokat meg kell erősíttetni a ciprusi körzeti bírósággal, és be kell jegyeztetni a cégnyilvántartásba. A teljes eljárás várhatóan 6–7 hónapot vesz igénybe (beleértve a bíróság rendelkezésére álló három hónapos időtartamot is).

## V. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

### A támogatás megléte az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében

(75) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(76) Az állami támogatás koncepciója alkalmazandó minden olyan előnyre, amelyet közvetlenül vagy közvetve nyújtottak, állami forrásból finanszíroztak, maga az állam vagy valamely – a ráruházott hatáskörben eljáró – közvetítő szerve nyújtott.

(77) Az eljárás megnyitásakor a Bizottság a szerkezetátalakítási terv három olyan elemét határozta meg, amelyek potenciálisan állami támogatást jelenthettek, ezért most a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezek az elemek állami támogatásnak minősülnek-e.

*Kölcsöngarancia*

(78) A Cyprus Airways szerkezetátalakítási költségeit részben és ideiglenesen az az 55 millió CYP (96 millió EUR) összegű kölcsön fogja fedezni, amelyet egy kereskedelmi bank nyújtott piaci feltételek mellett. Ahogy az a vizsgálati eljárás megnyitásáról szóló határozatból kitűnik, a ciprusi hatóságok e kölcsön mértékéig állami kezességvállalást kívánnak nyújtani a Cyprus Airways számára.

(79) *Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról* szóló bizottsági közlemény ([4]) feltételeket határoz meg, amelyek biztosítják, hogy a kezességvállalások ne minősüljenek állami támogatásnak (l. 4.2. pont). Két lényeges, kumulatív feltétel van:

a) a kezességvállaláshoz elvben a piaci feltételek mellett a pénzpiacokon is hozzá lehet jutni;

b) a kezességvállalás piaci értékét kifizetik.

(80) Ebben az esetben ezek a feltételek nem teljesülnek, a Cyprus Airways semmilyen ellenértéket nem fizet az államnak azért a kezességvállalásért, amelyből haszna származik, és figyelembe véve ingatag gazdasági helyzetét, valamint azt a tényt, hogy már részesült megmentési célú támogatásban, nagyon valószínűtlen, hogy a társaság önmagában kapott volna ilyen kezességvállalást.

(81) Továbbá a kezességvállalás állami forrás, mivel közvetlenül az állam nyújtja. Egy olyan társaság (a Cyprus Airways) számára nyújtják a kezességvállalást, amely – különösen azóta, hogy 1993. január 1-jén hatályba lépett a légiközle-

([4]) HL C 71., 2003.3.11.,14. o.

kedési piac harmadik szakasza („harmadik csomag") – más közösségi légitársaságokkal versenyez. Ez befolyásolni fogja az államok közötti kereskedelmet, mivel a tagállamok közötti közlekedésben szerepet játszó társaságot érint, a közös piacra vonatkozik és torzíthatja vagy ezzel fenyegetheti a versenyt e piacon.

(82) Ezért az állami kezességvállalás az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Emellett ezt a következtetést a ciprusi hatóságok is elfogadják, mivel a kezességvállalással kapcsolatban megpróbálták teljesíteni az R&R iránymutatásban meghatározott feltételeket.

(83) Jóllehet kezdetben a terv úgy rendelkezett, hogy a ciprusi hatóságok kezességet vállalnak az 55 millió CYP-os kölcsön teljes egészére, az eljárás folyamán – annak érdekében, hogy a támogatást a minimumra csökkentsék és biztosítsák a társaságnak a szerkezetátalakítási költségeit fedező megfelelő hozzájárulását – a hatóságok úgy határoztak, hogy a kezességvállalással a szerkezetátalakítási kölcsönt legfeljebb annak 45 millió CYP-os hányadáig biztosítják. Ezenkívül a ciprusi hatóságok úgy határoztak, hogy a kölcsönnek a kezességvállalással fedezett és nem fedezett része egymástól független lesz, és különösen nem élvez elsőbbséget az utóbbi az előbbivel szemben. Ez azt jelenti, hogy az 55 millió CYP kereskedelmi kölcsönből legalább 10 millió CYP-ot bármiféle kezességvállalás vagy egyéb állami beavatkozás nélkül kap meg a légitársaság.

*Az Eurocypria eladása*

(84) A ciprusi hatóságok jelezték, hogy 2006 augusztusában befejeződött az Eurocypria eladása, és a társaságot 13,425 millió CYP-ért adták el az államnak. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy miként állapították meg ezt az árat, annak érdekében, hogy megerősíthesse annak érvényességét és megállapíthassa, hogy állami támogatás játszott-e szerepet az ügyletben. A vizsgálati eljárás megnyitásáról szóló határozat 59. és azt követő pontjai emlékeztetnek arra, hogy ez nem zárható ki, különösen akkor nem, ha a kifizetett ár túl magas a társaság piaci árához képest.

(85) E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy az árat két – egyrészt az eladó, másrészt a vevő érdekében elvégzett – szakértői értékelést követően állapították meg. A szakértői értékelések alapos elemzését követően a Bizottság úgy vélheti, hogy az ár megfelel a tisztességes piaci árnak; a Bizottság azt is megállapítja, hogy a végleges eladási ár ugyanakkor alacsonyabb, mint a szerkezetátalakítási tervben és a vizsgálati eljárás megnyitásakor meghatározott 15 millió CYP. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az Eurocypria eladása nem jelent a Cyprus Airways számára nyújtott állami támogatást, mert a társaságot nem a valós értékénél magasabb áron adták el.

(86) A Bizottság utal a ciprusi hatóságoknak azon szándékára is, hogy az Eurocypria teljesen független társaságként, a Cyprus Airways csoporton kívül fog működni; a Bizottság úgy véli, hogy mivel az Eurocypria állami tulajdonban marad, megnő a veszélye annak, hogy az esetleg korábbi anyatársaságától nem működik majd ténylegesen függetlenül. Ennek megfelelően és ezek aggodalmak csillapítása céljából a Bizottság feltételeket kíván szabni Ciprusnak annak biztosítására, hogy a két társaság különüljön el egymástól és maradjon is külön megfelelő időtartamon át, és hogy az egymás közti üzleteket az üzleti kapcsolatoknak megfelelően bonyolítják.

*Tőkeemelés*

(87) A szerkezetátalakítási terv további szempontja, hogy 2007 közepén, mintegy 18 hónappal a szerkezetátalakítás megkezdése után a Cyprus Airways tőkéjét mintegy 14 millió CYP-tal megemelik. A ciprusi hatóságoknak az a szándéka, hogy erre a tőkeemelésre a jelenlegi részvénybirtoklás arányában kerül sor, és az állami/magán tulajdonosi arányt megtartják. Ez azt jelenti, hogy az állam 9,8 millió CYP-tal (17 millió EUR vagy 70 %) járul hozzá, míg a többi részvényes 4,2 millió CYP-tal (7,3 millió EUR vagy 30 %).

(88) A Bizottságnak ezért meg kell állapítania, hogy ebben a helyzetben a tervezett tőkeemelés állami része állami támogatásnak minősül-e. Ennek során a Bizottság a *piacgazdasági alapon eljáró befektető* elvére alapozza ítéletét, és ezt a megközelítést a Bíróság ítélkezési gyakorlata erősítette meg ([5]). A Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően annak vizsgálatakor, hogy egy állami tőkeinjekció állami támogatásnak minősül-e, helyénvaló figyelembe venni azokat a valós lehetőségeket, amelyekkel a kedvezményezett társaság a rendes tőkepiacon rendelkezik, ha ott próbál meg ugyanolyan értékű pénzügyi forrásokhoz jutni. Nincs szó állami támogatásról, ha az új állami tőkét olyan feltételek mellett adták, amelyeket a piacgazdaság szokásos feltételei alapján eljáró magánbefektető is elfogadna.

(89) Az állami befektető viselkedését ezért össze kell hasonlítani egy magánbefektető, így pl. egy magánholding vagy társaságok magáncsoportja feltételezett viselkedésével, amely strukturális, általános vagy ágazati szabályok mentén tevékenykedik és amelyet a hosszú távú jövedelmezőség kilátásai vezérelnek ([6]). Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az állami forrásból érkezett tőke-hozzájárulás nem állami támogatás, ha a magánrészvényesek egyrészt legalább a részvényeik számának arányában, másrészt az állami befektetőével azonos feltételek mellett vesznek részt a műveletben, és végül ha a magánrészvényesek által jegyzett részvények aránya valós gazdasági jelentőséggel bír; a Bizottság úgy véli, hogy az állami és magánbefektetők részvételének egyenértékűsége akkor biztosított, ha egy

([5]) Lásd a Bíróság 2002. május 16-i ítéletét a C482/99 sz. ügyben (EBHT 2002., I-4397.), valamint Geelhoed főtanácsnok 2001. szeptember 27-i következtetéseit a C-328/99. és C-399/00. sz. *Olaszország kontra Bizottság* és *SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság* egyesített ügyekben.

([6]) 1991. március 21-i ítélet, C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság „Alfa Romeo"* ügy, (EBHT 1991., I-1603., 20. pont.).

kereskedelmi bank vagy befektető beleegyezett abba, hogy előre és a piaci körülmények mellett garantálja a magánbefektetők részvételét a tőkeemelésben az állami befektetőnek felajánlottakkal megegyező feltételek mellett. Ezt a hozzájárulások kísérő körülményein alapuló megközelítést az Elsőfokú Bíróság és az Európai Bíróság is szabályosan megerősítette ([7]).

(90) Ebben az esetben a Cisco kereskedelmi befektetési bank beleegyezett abba, hogy piaci feltételek mellett kötelezettséget vállal a tervezett tőkésítés 30 %-os hányadának magánbefektetői jegyzésére. A ciprusi hatóságok azt is meghatározták, hogy minden részvényes a magánbefektetőkével megegyező – a Cyprus Airways és a Cisco által közösen meghatározandó – értéken, ugyanazon piaci feltelek mellett fogja venni a részvényeket.

(91) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megkapta a Cisco által a Cyprus Airwaysnek küldött, 2006. december 14-én kelt szándéknyilatkozat másolatát, amelyben a bank hozzájárul hogy szerződést kössenek a tőkésítési művelet sikerét garantáló kötelezettségvállalásra. Ezenkívül a Cisco, mielőtt kötelezettséget vállalt a magánbefektetői befektetés tekintetében, részletesen tanulmányozta a szerkezetátalakítási tervet és a műveletet. Továbbá a végleges szerződés megkötése előtt – a piaci gyakorlatnak megfelelően – el fog végezni (vagy a saját nevében végeztetni) egy elvárhatósági műveletet, amelyet a művelet megkezdése előtt minden befektetőnek el kell végeznie. Ezáltal a bank minden garanciát és biztosítékot beszerez, amellyel a vállalt kockázathoz igazíthatja ajánlatát. Meg kell jegyezni, hogy ezt a bankot az érintett tagállam nem ellenőrzi sem közvetlenül, sem közvetve. A végleges garanciaszerződést a Ciscóval az ajánlati időszak kezdete előtt nem sokkal fogják megkötni, tartalmazni fogja az ilyen típusú szerződésekre vonatkozó szokásos rendelkezéseket és kötelezettségvállalásokat, és összhangban lesz a bevált nemzeti és nemzetközi gyakorlatokkal.

(92) A végső garanciaszerződés megkötésére vonatkozó feltételeket két csoportba lehet osztani, az elsőbe azok a viszonylag szokásos elemek tartoznak, amelyeknek nincs közvetlen befolyása a Bizottság értékelésére, csak annak tényleges végrehajtására. Ide tartoznak:

a) olyan rendkívüli események hiánya, amelyek kedvezőtlenül érinthetik a művelet sikeres befejezését,

b) a Cyprus Airways gazdasági és pénzügyi helyzetére és irányítására vonatkozó összes információ továbbítása a banknak,

c) a bank bevonása a művelet folyamatának meghatározásába.

(93) Másrészt a bank szándéknyilatkozatában meghatározott feltételek második csoportja befolyásolhatja a művelet bizottsági értékelését, és ezeket részletesen elemezni kell; főleg a következők tartoznak ide:

a) a részvénykibocsátás árának eltérése az értékpapír-piaci árfolyamhoz képest,

b) a művelethez a bank által megfizetendő díjak,

c) a bank és az állam (a Cyprus Airways fő részvényese) hozzájárulása, hogy mindketten részt vesznek a tőkeemelésben.

(94) Ami *az új részvények jegyzési árát* illeti, a Cisco és a Cyprus Airways megállapodtak, hogy az új részvények kibocsátási árát vagy ársávját közösen határozzák meg a piaci gyakorlatnak megfelelően, a művelet megkezdésének idején uralkodó értékpapír-piaci feltételek figyelembevételével. Ciprus megerősítette a Bizottságnak, hogy ugyanazt az árat számítják fel minden részvényjegyzőnek, és a garanciát vállaló nem kap külön engedményt.

(95) Másrészt ami *a bank díjazását* illeti, a díj mértéke a művelet piac által jegyzett arányának (30 %) értékéhez igazodik. A ciprusi hatóságok jelezték, hogy a Ciscónak fizetendő díj összhangban van a fő európai értékpapírpiacok piaci törvényeivel a hasonló részvényelhelyezési műveletek sikeres befejezésének garantálása tekintetében. Ezért a Bizottság arra a következtetésre juthat, hogy a Cyprus Airways és a Cisco közötti ügylet összhangban van az ilyen típusú ügyletekre vonatkozó piaci feltételekkel, és nem vezet a banknak nyújtott engedményhez a részvényjegyzés során. Következésképpen a banknak fizetett díjnak nincs olyan hatása, amely az államénál vagy a többi részvényesénél kedvezőbb feltételek melletti részvételt biztosítana a műveletben a bank számára.

(96) Harmadrészt ami *az állam és a bank kölcsönös, a másik félnek a tőkeemelésben való részvételére vonatkozó feltételét* illeti, a Bizottság kiemeli, hogy a két félnek a másik részvételével kapcsolatban támasztott feltétele a tőkeemelés sikere garantálásának lényeges, döntő eleme.

(97) A Bizottság utal arra, hogy a ciprusi hatóságok vállalták, hogy a bankkal kötött végeges szerződést, amely tartalmazza ezeket a határozott és feltétlen jegyzési kötelezettségeket, haladéktalanul megküldik a Bizottságnak a szerződés megkötését követően, az állami hatóságok általi új tőkeemelés jegyzése előtt. A ciprusi hatóságok azt is vállalták, hogy a művelet befejeződését követően jelentést küldenek a Bizottságnak a tényleges jegyzési szintekről. Ezzel kapcsolatban a Bizottság úgy véli, hogy magától értetődően nem létezhet olyan párhuzamos vagy hallgatólagos megállapodás, amelyben az állam felmentené kötelezettsége alól a bankot arra az esetre, ha a tőkésítési ajánlat jegyzése nem lenne elégséges. A Bizottság a lehető

([7]) Az Elsőfokú Bíróság 2000. december 12-i ítélete, T-296/97. sz. *Alitalia kontra Bizottság* ügy, (EBHT 2000., II-3871., 81. pont).

legszigorúbban odafigyel e kötelezettségek betartására, hogy meggyőződjön arról, hogy e határozat feltételei megfelelően teljesülnek-e.

(98) Ez a művelet lehetővé teszi a magánpiac számára, hogy jelentős mértékben (30 %) jegyezhessen az újonnan kibocsátott részvényekből az állami részvényesekkel megegyező feltételek mellett, figyelemmel az azonos részvényárakra és a részvényekhez kapcsolódó, minden részvényes számára azonos jogokra.

(99) Összegezve: ezen elemzés és a Bizottság állandó gyakorlata, valamint a Bíróság által az állam magánbefektetőkkel közös tőkeemelésekben való részvételének minősítését illetően folytatott ítélkezési gyakorlat alapján a saját szempontokat szem előtt tartva és más szerkezetátalakítási intézkedésektől függetlenül a 2007 közepére tervezett tőkeemelés az állami és magánrészvényesek együttes részvételét jelenti, és ezért az állam részvétele nem jelent állami támogatást, amennyiben a fent meghatározott feltételek – amelyek arra vonatkoznak, hogy a tőkeemeléssel kapcsolatban a jegyzésre egy kereskedelmi befektetési bank kötelezettséget vállalt, így biztosítva az állami és magánrészvényesek hatékony együttes jegyzését az állami és a magánkézen lévő tulajdonrész arányában – teljesülnek.

(100) Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlata arra utal, hogy „*önmagában az a tény, hogy egy állami vállalkozás támogatásnak minősülő tőkeinjekcióban részesítette leányvállalatát, nem zárja ki automatikusan azt a lehetőséget, hogy egy későbbi tőkeinjekció olyan befektetésnek minősüljön, amely megfelel a piacgazdasági alapon eljáró magánbefektető kritériumainak. … Mindazonáltal a Bíróság úgy véli, hogy ha ugyanaz a befektető két év alatt három tőkeinjekciót hajt végre, és ezek közül az első kettőnek nem volt hozama, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a harmadik tőkeinjekció ésszerűen elválasztható-e az első kettőtől, és a magánbefektető kritériumaira tekintettel független befektetésnek minősíthető-e.*

*A Bíróság úgy véli, hogy egy ilyen vizsgálat elvégzésekor a következő szempontok irányadóak: a szóban forgo tőkeinjekciók időbeli sorrendje, céljuk és a leányvállalat helyzete akkor, amikor a tőkeinjekcióra vonatkozó egyes döntések megszülettek.*” ([8]).

(101) Ebben az esetben a Bizottság megjegyzi, hogy míg az állam és a magánrészvényesek számára a tőkeemelés jegyzése ugyanazon az áron fog történni és valamennyi új részvény ugyanazokat a jogokat fogja hordozni, tény az, hogy ugyanakkor az állam a kedvezményezettnek nyújtott jelentős kölcsön kezeseként cselekszik, és ez jóval túlnyúlik a tőkeemelés pillanatán, és megvásárolja a szerkezetátalakításon áteső társaság leányvállalatát. Ugyanakkor nem szükséges pontosan felmérni, hogy – figyelemmel arra, hogy ezzel a két intézkedéssel a tőkeemelés felhalmozódik – az állami részvétel és a magánrészvényesi részvétel a tőkeemelésben ténylegesen hasonló feltételekkel történik-e, mert a Bizottság úgy véli, amint ez egyértelműen kiderül a következő elemzésből, hogy még ha a tőkeemelésben való állami részvétel állami támogatásnak minősülne is, ez a támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősülne.

**Az értékelés jogalapja**

(102) A Bizottságnak, miután arra a következtetésre jutott, hogy a Cyprus Airways szerkezetátalakítása egy részének finanszírozására állami kezességvállalás mellett nyújtott 55 millió CYP összegű, hosszú lejáratú kölcsön állami támogatásnak minősül, továbbá hogy a tőkeemelésben való állami részvétel tartalmazhatja egy állami támogatás elemeit, meg kell vizsgálnia a közös piaccal való összeegyeztethetőségét.

(103) Ezért meg kell vizsgálni a támogatás összeegyeztethetőségét az EK-Szerződés 87. cikkének (2) és(3) bekezdése fényében, amelyek kivételekről rendelkeztek a 87. cikk (1) bekezdésében az összeegyeztethetetlenségre vonatkozóan meghatározott általános szabály alól.

(104) Az EK-Szerződés 87. cikkének (2) bekezdése szerinti kivételek nem alkalmazandók erre az esetre, mert a támogatási intézkedésnek nincs szociális jellege, amennyiben ezt nem magánszemély fogyasztóknak nyújtották, továbbá nem természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk helyreállítására nyújtották, valamint nem a Németországi Szövetségi Köztársaság felosztása által érintett egyes területei gazdaságának nyújtották.

(105) A 87. cikk (3) bekezdésének a), b) és d) pontja szerinti kivételek nem alkalmazandók erre az esetre, mert a támogatás nem mozdítja elő az olyan térségek gazdasági fejlődését, ahol rendkívül alacsony az életszínvonal vagy jelentős az alulfoglalkoztatottság, nem mozdítja elő valamely közös európai érdeket szolgáló fontos projekt megvalósítását, nem szüntet meg egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavart, és nem mozdítja elő a kultúrát és a kulturális örökség megőrzését.

(106) Ezért csak a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontjában meghatározott kivétel alkalmazható. A 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja úgy rendelkezik, hogy akkor engedélyezhető az állami támogatás, ha előmozdítja egyes gazdasági területek fejlődését, és nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(107) E tekintetben az összeegyeztethetőség eldöntése céljából alkalmazandó közösségi keret a 2004. évi R&R iránymutatás, valamint a korábban említett, 1994. évi iránymutatás.

**A tervezett intézkedések összeegyeztethetősége a közös piaccal**

(108) A Bizottságnak ezért fel kell mérnie, hogy a szerkezetátalakítási terv megfelel-e az alkalmazandó iránymutatások rendelkezéseinek. Az alkalmazandó iránymutatások általános elve (az R&R iránymutatások 31. pontja) értelmében

([8]) T11/95. sz. *BP Chemicals Ltd kontra Bizottság* ügy, (EBHT 1998., II-3235., 170–171. pont).

*„csak olyan körülmények között engedhető meg szerkezetátalakítási támogatás nyújtása, ha az bizonyíthatóan nem ellentétes a közösségi érdekkel. Ez csak a szigorú követelmények betartásával, illetve akkor lehetséges, ha a verseny torzulását biztosan ellensúlyozzák a vállalkozás életben maradásából fakadó előnyök…, és – szükség esetén – megfelelő kompenzációs intézkedéseket hoznak a versenytársak javára.”*

(109) Ezt követően az iránymutatás számos olyan feltételt határoz meg, amelyek alapján szerkezetátalakítási támogatás nyújtható.

*A vállalkozás támogathatósága*

(110) A Bizottságnak először is meg kell állapítania, hogy az R&R iránymutatás feltételei alapján támogatható-e a Cyprus Airways szerkezetátalakítása. Az iránymutatás 9. pontja kimondja, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nincs közösségi meghatározása, és hozzáteszi, hogy *„a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/részvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét”*.

(111) Ezt követően az iránymutatás (10. pont) tisztázza, hogy *„az iránymutatásnak az alkalmazásában valamely vállalkozás, méretétől, illetve a körülményektől függetlenül, akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha: a) korlátolt felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el”*.

(112) A 11. pontban azt is megállapítja, hogy *„egy vállalat a 10. pontban hivatkozott feltételek hiányában is nehézségben lévőnek tekinthető, különösen akkor, ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyhuló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték”*.

(113) Az eljárás megnyitásakor a Bizottság megjegyezte, hogy a Cyprus Airways korlátolt felelősségű társaság, amely engedélyezett alaptőkéjének jelentős részét már elvesztette. 2003. december 31-én a Cyprus Airways 55,5 millió CYP (95 millió EUR) engedélyezett alaptőkével rendelkezett, de 2004. december 31-ig, 12 hónap alatt elvesztette részvénytőkéje közel 50 %-át, 26,2 millió CYP-ot (44,8 millió EUR-t).

(114) A Bizottság megállapította, hogy a csoport veszteségei (amelyeket főként a Cyprus Airways okozott) a 2003. évi 20,9 millió CYP-ról 2004 végére 39,4 millió CYP-ra nőttek. A Cyprus Airways saját tőkéje ezért a 2003. évi 55,6 millió CYP-ról (95 millió EUR) 2004-ben 14,4 millió CYP-ra (25 millió EUR) csökkent. A válságos pénzügyi helyzetre figyelemmel ezért nagyon valószínűtlen, hogy a társaság képes lenne bármilyen kereskedelmi pénzügyi forrás biztosítására.

(115) A 2005. május 3-i határozatában – Cyprus Airways (megmentési célú támogatás) – a Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Cyprus Airways ténylegesen és teljes mértékben nehéz helyzetben lévő vállalkozás az R&R iránymutatás értelmében. Ez volt a Bizottság következtetése az eljárás megnyitásakor is. A Cyprus Airways ezért az R&R iránymutatás feltételei értelmében támogatásban részesíthető szerkezetátalakítás céljából.

*A hosszú távú életképesség helyreállítása*

(116) A második teljesítendő feltétel (az R&R iránymutatás 35. pontja) az, hogy *„a szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét”*.

(117) Ugyanez az iránymutatás (37. pont) a továbbiakban úgy rendelkezik, hogy *„a tervnek olyan fordulatot kell eredményeznie, amely lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon.”*

(118) A szerkezetátalakításban a társaság eddig 19,5 millió CYP-tal csökkentette költségeit, és több alkalmazottat bocsátott el, mint amennyiről a szerkezetátalakítási terv rendelkezett. A szerkezetátalakítási terv 385 fő elbocsátását írt elő (1800-ból), és végül 414 személy élt a lehetőséggel, hogy elhagyja a társaságot. A költségalapnak ez a jelentős visszaszorítása és a maradó alkalmazottak fizetésének a tárgyalások során kialkudott csökkentése, valamint a termelékenység növekedése és a munkamódszerek fejlődése nagy mértékű megtakarításokat fog eredményezni, és fel kell hogy ruházza a társaságot a célkitűzések eléréséhez szükséges rugalmassággal és alkalmazkodási képességgel.

(119) A Bizottság úgy véli, hogy a Cyprus Airways alkalmas arra, hogy az előírt időhatáron belül sikert kovácsoljon a szerkezetátalakításból. Habár még csak 18 hónap telt el a megmentési célú támogatás nyújtása (2005 májusa) óta, a társaság eredményei valójában kicsit már jobbak a vártnál. A további fejlődés érdekében figyelembe kell venni a dolgozók véleményét azt illetően, hogy a szükséges átalakításokat hogyan végezzék. Az ilyen típusú esetekben nagyon fontos a szerkezetátalakítás irányítása, és a harmadik féltől kapott észrevétel azt mutatja, hogy ez különösen így lehet ebben az esetben.

(120) A részben állami kezességvállalással biztosított 55 millió CYP (96 millió EUR) összegű, hosszú lejáratú kölcsönnel kapcsolatban a ciprusi hatóságok bizonyították, hogy ezt az összeget (az Eurocypria eladásából származó bevétellel együtt) a légitársaság szerkezetátalakítására nyújtott megmentési célú támogatás visszafizetésére fogják

fordítani a következő években. A 2007. közepére tervezett 14 millió CYP összegű tőkeemelést a kölcsön fennmaradó összegének csökkentésére fordítják. A szerkezetátalakítási terv szorosan kapcsolódik egy költségcsökkentési tervhez a bevételek maximalizálása céljából. Idővel növelni kívánják a társaság bevételeit és ezáltal a kölcsön fennmaradó összegét a bevételekből kívánják visszafizetni a banknak.

(121) A Bizottságnak azt is értékelnie kell, hogy azok a feltevések, amelyeken a szerkezetátalakítás alapul, ésszerűek-e az adott körülmények között, és az előrejelzések és becslések megfelelnek-e az iránymutatásban előírtaknak. Az R&R iránymutatás (35. pont) úgy rendelkezik, hogy *„a kellően részletes tervet, beleértve egy piacfelmérést is, be kell nyújtani a Bizottságnak. Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és ez alapulhat olyan külső tényezőkön is, mint az ár- és a keresletbeli változások, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók.”*

(122) E tekintetben megerősíthető, hogy a szerkezetátalakítási tervnek ez a része a vártnak megfelelően alakult. Ebben az esetben, tekintettel a légiforgalmi áramlásra és a piac fejlődésére, a Bizottság annyiban utal az Eurocypria értékelésével kapcsolatban elvégzett két független tanulmányra, amennyiben azok kitérnek a ciprusi repülési piac fejlődésére.

(123) A szerkezetátalakítási terv becslése szerint a ciprusi légi forgalom 2005 és 2010 között átlagosan évi 3,5 %-kal növekszik, míg a Cyprus Airways forgalmi előrejelzése 2,4 %-os éves átlagos növekedést mutat a 2005 és 2010 közötti évekre. A PwC által készített jelentés szerint a ciprusi légi forgalom teljes növekedését az IATA (a Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség) 4,3 %-ra becsüli a 2006–2008-as időszakra, ami azt sugallja, hogy a tervben figyelembe vett feltevések helytállóak. Ezért a szerkezetátalakítási terv becslései a Cyprus Airways eredményei vonatkozásában elfogadhatónak tűnnek, figyelemmel a társaság által végrehajtott egyéb ésszerűsítésekre.

(124) A fent említett tényezők fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Cyprus Airways képes lesz az ületi tervben megállapított ésszerű időn belül megtalálni pénzügyi életképességét.

*Kompenzációs intézkedések*

Cyprus Airways

(125) Az R&R iránymutatás (38. pont) arról is rendelkezik, hogy *„annak biztosítása érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebbre csökkentsék és a pozitív hatások azoknál többet nyomjanak a latban, intézkedéseket kell hozni (»kompenzációs intézkedések«). Ellenkező esetben a támogatást a »közös érdekkel ellentétesnek«, és ezért a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni.”*

(126) Az iránymutatás (39. pont) úgy határoz továbbá, hogy *„ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközöktől való megfosztást, a kapacitás csökkentését vagy az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését. A kompenzációs intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét…”*.

(127) A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia a szerkezetátalakítást, és meg kell állapítania, hogy a Cyprus Airways és a Cyprus Airways csoport esetében megfelelő intézkedéseket tesznek-e a támogatás torzító hatásának a lehető legkisebbre csökkentése érdekében.

(128) 2004 végén a társaság elindított egy úgynevezett „cselekvési tervet”, és belekezdett flottája két légijárművel való csökkentésébe, amelyek közül az egyiket ezt követően teljes bérletbe adta (*wet-lease*) az Eurocypriának, és számos korábbi útvonalát (Varsó, Budapest, Colombo) megszüntette.

(129) E keretek között a légitársaság flottáját 2004 végére egy légijárművel csökkentették, a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának idején a Cyprus Airways 10 légijárművet üzemeltetett (2 A319, 6 A320-200 és 330-200), egy további A320-200 típusút pedig teljes bérletbe (*wet-lease*) adott az Eurocypriának; a teljes bérlet a 2006. évi nyári szezon végén szűnt meg. A Bizottság megjegyzi még, hogy a légi forgalom növekedési kilátásai évi átlag 3,5–4,3 % között mozognak a 2005–2010 közötti évekre, míg a Cyprus Airways kilátásai évi 2,4 %-os növekedést jósolnak, ami az említett időszakban a 26,6 %-os piaci részesedés legfeljebb 23,2 %-ra történő csökkenését fogja eredményezni. A Bizottság el tudja fogadni, hogy a flottaméret vagy a piaci részesedés bármely további csökkentése veszélyeztetné annak az esélyét, hogy a légitársaság anélkül térjen magához, hogy ezzel jelentős piaci lehetőségeket nyújtson a versenytársainak.

(130) Az eljárás megnyitásakor a Bizottság felhívta az érdekelt harmadik feleket erre vonatkozó észrevételeik megtételére, de nem kapott észrevételeket ez ügyben.

(131) A Bizottság hangsúlyozta továbbá, hogy az R&R iránymutatás (55. pont) úgy rendelkezik, hogy *„mivel (…) a gazdasági és társadalmi kohézió a Közösség elsődleges célkitűzése, (…) a Bizottságnak figyelembe kell vennie a regionális fejlesztés szempontjait a támogatott térségekben nyújtott szerkezetátalakítási támogatás elbírálása során”*. Az iránymutatás (56. pont) továbbá úgy rendelkezik, hogy *„a támogatás engedélyezésekor a támogatott térségekben kevésbé szigorú feltételek alkalmazhatók a kompenzációs intézkedések végrehajtását és a kedvezményezett hozzájárulásának mértékét illetően”*.

(132) E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2004. május 1. és 2006. december 31. közötti időszakban ([9]) Ciprus egésze támogatható volt az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti eltérés alapján. A 2007–2013 közötti időszak tekintetében két, együttesen

([9]) Állami támogatás CY 14/2003 – Ciprus – Regionális támogatási térkép 2004–2006. (C(2004) 1757/1., 2004.4.28.).

Ciprus lakosságának 50 %-át lefedő térség kaphat majd regionális befektetési támogatást az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, 15 %-os támogatásintenzitás mellett. Továbbá Ciprus számos területi, ezért állandó jellegzetességet mutat fel, amelyek befolyásolják társadalmi-gazdasági fejlődését. Ciprus déli fekvése a megközelítés szempontjából közvetlen problémát jelent az Európai Unió többi tagállama számára, és ennek eredményeképpen az ország rendkívül nagy mértékben függ a légi és tengeri közlekedéstől, de különösen a légi közlekedéstől. Ez azért fontos, mert Ciprus esetében a légi közlekedés az üzleti utasok számára az egyetlen járható út. Az Eurostat 2003-as statisztikai adatai, amelyek egy gazdaságnak a légi közlekedéstől való függőségét mérik fel, azt mutatják, hogy a tagállamok közül Ciprus függ a legnagyobb mértékben a légi közlekedéstől ([10]).

Következtetések

(133) E tekintetben és figyelemmel a ciprusi légiforgalmi piac sajátosságaira, valamint azon az alapon, hogy a Cyprus Airways már csökkentette flottáját és korábbi leányvállalata, az Eurocypria most már jogilag és pénzügyileg független vállalkozásként, a Cyprus Airways tulajdoni és ellenőrzési körén kívül fog működni, a Bizottság arra a következtetésre juthat, hogy a szerkezetátalakítás által okozandó piaci torzulások orvoslására a ciprusi hatóságok megfelelő kompenzációs intézkedéseket javasoltak.

*A támogatásnak a lehető legkisebbnek kell lennie*

(134) Az R&R iránymutatás (43. pont) úgy rendelkezik, hogy „*a támogatás összegét és intenzitását szigorúan a vállalkozás, a részvényesek vagy a vállalkozást magában foglaló csoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében, a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. Ezen elbírálás figyelembe vesz minden előzőleg nyújtott megmentési célú támogatást.*” A Bizottság úgy véli, hogy ez a feltétel teljesült.

(135) Egyrészt, amint arra a fentiek emlékeztetnek, a szerkezetátalakítási költségek 71,1 millió CYP-ra rúgnak. Másrészt a szerkezetátalakítás finanszírozására fordított bevételek tartalmazzák az 55 millió CYP kölcsönt (részben állami kezességvállalással), 13,425 millió CYP-et, ami az Eurocypria eladásának bevétele, valamint mintegy 8,5 millió CYP-et egyéb forrásokból, különösen a különböző vagyontárgyak értékesítéséből. A tervezett tőkeemelés bevételét nem tennék ezekhez az intézkedésekhez, mivel azt teljes mértékben az 55 millió CYP kölcsön egy részének visszafizetésére fordítják, ezért nem emeli a szerkezetátalakításra fordított pénzeszközök összegét, csak helyettesíti annak az egyenértékű részét. Ezért a pénzeszközök teljes összege mintegy 76,9 millió CYP. A Bizottság ezt az összeget elfogadhatónak tartja, és arra a következtetésre jut, hogy a megfelelő összegekkel összehasonlítva az állandó eszközöknél nincs felesleg, mivel a szerkezetátalakítási eszközök nagy része abból a kölcsönből áll, amelyet a társaságnak a saját eredményeiből kell visszafizetnie, és ezért nem jelent állandó pénzeszközt, mivel a társaságnak végleges szerkezetátalakítási költségekkel kell számolnia.

(136) Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a ciprusi hatóságoknak az állami kezességvállalással biztosított 55 millió CYP kölcsönre jutó rész csökkentésére vonatkozó kötelezettségvállalása az állami támogatás elemének további korlátozását jelenti ahhoz képest, ami kezdetben volt tervezve.

*A saját hozzájárulás mértéke*

(137) A saját hozzájárulás mértékével kapcsolatban az iránymutatás (43. pont) úgy rendelkezik, hogy „*a támogatás kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, ideértve olyan eszközeik eladását is, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, valamint piaci feltételek mellett nyújtott külső finanszírozásból. E hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében. E hozzájárulásnak, minden jövőbeni várt nyereséget – mint például a pénzforgalom – kizárva, ténylegesnek, vagyis valósnak és a lehető legmagasabbnak kell lennie.*” Az iránymutatás megmutatja, hogy a saját hozzájárulás milyen mértéke minősül általában megfelelőnek, és egy olyan méretű társaság esetében, mint a Cyprus Airways, ez az arány 50 %.

(138) A Bizottság megállapította, hogy a szerkezetátalakítási költségek összege hozzávetőleg 71,1 millió CYP lesz.

(139) A saját hozzájárulásnak tekintendő összegek a következőkből állnak: legalább 4,2 millió CYP, amely megfelel a 14 millió CYP összegű tőkeemelés azon részének, amelyre magánbefektetők fognak jegyezni, legalább 10 millió CYP az 55 millió CYP összegű kereskedelmi kölcsönből, amelyet a légitársaság kezességvállalás vagy egyéb állami beavatkozás nélkül vett fel a piacon, valamint a különböző vagyontárgyak eladásából származó 8,5 millió CYP összegű bevétel (a fenti 53. pontban meghatározottak szerint).

(140) A ciprusi hatóságok véleménye szerint az Eurocypria eladásából származó bevételt is saját hozzájárulásnak kell tekinteni. E tekintetben a Bizottság gyakorlata ([11]) az, hogy amennyiben egy ilyen eladás a vagyon valós értékén történik meg (függetlenül a vevő természetétől), nem minősül a vagyont eladó vállalkozás állami támogatásának. Az e vagyon eladásából származó bevételt ilyenkor fel lehet használni a szerkezetátalakítás finanszírozására, és azt saját hozzájárulásként kell kezelni. Ezt azt jelenti, hogy az Eurocypria eladásából származó 13,425 millió CYP bevételt szintén saját hozzájárulásnak kell tekinteni. Ezt a következtetést ebben az esetben megerősíti a ciprusi hatóságok kötelezettségvállalása és az a Bizottság által támasztott feltétel is, miszerint az Eurocypria a Cyprus Airwaystől ténylegesen elkülönült, azzal versenyző légitársaságként fog működni.

([10]) Cipruson az egy lakosra jutó légiutasok aránya 8,50; összehasonlításul az EU 25 tagállamára vetítve ugyanez az arány: 1,30.

([11]) A Bizottság 2003. október 15-i 2005/406/EK határozata az RTP-ről (HL L 142., 2005.6.6., 1. o.) és a Bizottság 2004. július 7-i 2005/418/EK határozata Alstomról (HL L 150., 2005.6.10., 24. o., különösen a 125. és 215. pont).

(141) Mindez összesen legalább 36,2 millió CYP saját hozzájárulást jelent. Ez a szerkezetátalakítási költségek 51 %-ának felel meg. A Bizottság ezért meghozhatja azt a következtetést, hogy ebben az esetben teljesül a szerkezetátalakítási költségekhez jelentős összeggel történő hozzájárulás követelménye.

(142) A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy a szerkezetátalakítási költségek túlnyomó részét fedezi az az 55 millió CYP összegű kölcsön, amelyet – még akkor is, ha részben az állam vállalt rá kezességet – a társaságnak saját eredményéből kell visszafizetnie, nem pedig az állam által nyújtott 55 millió CYP-ból ([12]). A társaság által a saját szerkezetátalakítás költségeinek időben történő fedezése érdekében kifejtett erőfeszítések ugyanolyan hatással bírnak, mintha saját maga finanszírozná a szerkezetátalakítást, az egyetlen különbség az, hogy ezt az erőfeszítést több évre szét lehet osztani, köszönhetően az állami kezességvállalással biztosított kereskedelmi kölcsönnek.

A fenti megfontolások fényében a Bizottság

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A Ciprus által a Cyprus Airways Public Ltd. számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a közös piaccal, feltéve, hogy a 2–5. cikkben meghatározott feltételek teljesülnek.

*2. cikk*

Ciprus 2007. december 31-ig jelentést nyújt be a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv alakulásáról és irányításáról.

*3. cikk*

1. Ciprus biztosítja, hogy a Cyprus Airways Public Ltd. és az Eurocypria teljes mértékben versenytársak és versenytársakként is működnek tovább. A Cyprus Airways Public Ltd. és az Eurocypria elkülönült jogalanyként működik. Sem a Cyprus Airways Public Ltd., sem az Eurocypria számára nem engedélyezett, hogy részvénytulajdont szerezzen a másik társaságban, és a két társaság semmilyen azonos hatású tőkeműveletet nem hajthat végre, így nem is egyesülhet. A Cyprus Airways Public Ltd. és az Eurocypria között minden ügyletet a szokásos kereskedelmi feltételek mellett kell végrehajtani.

2. Az (1) bekezdés addig alkalmazandó, amíg

a) a Ciprus által a Cyprus Airways Public Ltd. számára nyújtott kölcsöngarancia le nem jár, vagy

b) Ciprusnak már nincs közvetlen vagy közvetett többségi részesedése és/vagy ellenőrzési joga a két társaság tőkéjében.

*4. cikk*

Ciprus biztosítja, hogy a Cyprus Airways Public Ltd.-nél 2007 közepére tervezett, 14 millió CYP (24,3 millió EUR) összegű tőkeemeléssel betartják a következő feltételeket:

a) a tőkeemelésre nem kerül sor addig, amíg a kijelölt jegyző kereskedelmi bank alá nem írja a művelet sikeres kimenetelére vonatkozó határozott és feltétlen jegyzési kötelezettségvállalást, amely alól csak az olyan szokatlan körülmények adnak felmentést, mint a vis maior, háborús cselekmények, terrorizmus és hasonló esetek;

b) az állam a tőkeemelés során legfeljebb annak 70 %-ig jegyezhet részvényt;

c) az állam a kibocsátott új részvényeket ugyanazon jogok alapján és ugyanazon feltételek mellett, ugyanazon az áron jegyzi, mint a magánbefektetők, a sikeres befejezésnek a banki jegyzéshez javasolt időrendje sérelme nélkül;

d) a műveletet nem kísérhetik párhuzamos megállapodások vagy hallgatólagos megállapodások, amelyekben az állam felmentené kötelezettsége alól a bankot arra az esetre, ha a tőkésítési ajánlat jegyzése nem lenne elégséges, vagy az ár kérdésében bármilyen engedményt nyújtana a banknak.

*5. cikk*

Ciprus minden jelentést és dokumentumot eljuttat a Bizottsághoz az állam és a bank, valamint a Cyprus Airways Public Ltd. magánrészvényesei részvételét illetően, és különösen megküldi a bankkal kötött végleges szerződéseket és a díjazásról szóló jelentéseket, valamint a végleges részvényárakat a tőkeemeléssel összefüggésben.

*6. cikk*

Ennek a határozatnak Ciprus a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2007. március 7.

*a Bizottság részéről*

Jacques BARROT

*a Bizottság alelnöke*

([12]) Ezzel kapcsolatban lásd a Bizottság 2004. július 14-i 2005/346/EK határozatát a MobilComról (HL L 116., 2005.5.4., különösen a 173. pont).