

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2007 m. kovo 7 d.

Valstybės pagalba Nr. C 10/06 (ex N555/05). *Cyprus Airways Public Ltd.* Restruktūrizavimo planas

(pranešta dokumentu Nr. C(2007)300)

(Tik tekstas graikų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/137/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal pirmiau paminėtus straipsnius ⁽¹⁾,

kadangi:

I. PROCEDŪRA

- (1) 2005 m. gegužės 3 d. Komisija nusprendė leisti suteikti sanavimo pagalbą (N69/2005) bendrovei *Cyprus Airways Public Ltd.* (Sprendimas 2005/1322).
- (2) 2005 m. lapkričio 9 d. Komisijos užregistruotu raštu be datos (DG TREN A/28405) pagal 88 straipsnio 3 dalį ir pagal priiimtus įsipareigojimus pirmiau minėtos sanavimo pagalbos, apie kurią pranešta, aplinkybėmis, Kipro valdžios institucijos pranešė Komisijai apie *Cyprus Airways Public Ltd.* restruktūrizavimo planą. 2005 m. lapkričio 14 d. Komisijos generalinis sekretoriatas užregistravo pranešimą numeriu SG(05)A10041, o bylai buvo suteiktas numeris N 555/2005.
- (3) 2005 m. lapkričio 18 d. (D(05)125084) Komisija paprašė Kipro valdžios institucijų pateikti papildomos aiškinamosios informacijos. Kipro valdžios institucijos atsakė į Komisijos klausimus 2006 m. sausio 23 d. raštu, užregistruotu 2006 m. sausio 24 d. (numeriu DG TREN A/11819). 2005 m. gruodžio 14 d. Briuselyje įvyko Kipro Respublikos ir Komisijos atstovų susitikimas. Kitas aukšto lygio susitikimas Briuselyje įvyko 2006 m. sausio 30 d., ir jame buvo aptarta bylos eiga.
- (4) 2006 m. kovo 22 d. sprendimu, apie kurį Kipro valdžios institucijoms buvo pranešta 2006 m. kovo 23 d. raštu (SG-Greffe (2006) D/201246), Komisija pradėjo Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą. Procedūros registracijos numeris yra C 10/2004.

(5) Komisijos sprendimas pradėti oficialaus tyrimo procedūrą taip pat buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽²⁾. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas šia tema. Kipras savo pastabas Komisijai pateikė 2006 m. balandžio 20 d. rašte.

(6) Per laikotarpį, nurodytą paskelbus procedūros pradžią, Komisija iš suinteresuotųjų šalių gavo vieną pastabą. Ta pastaba buvo perduota Kipro valdžios institucijoms (D(2006) 213376), kad šios pateiktų savo pastabas; Kipro pastabos buvo gautos 2006 m. liepos 28 d. (užregistruota 2006 m. rugpjūčio 1 d. numeriu A/28810). Daugiau paaiškinimų faksu buvo gauta iš Kipro valdžios institucijų 2006 m. gruodžio 19 d. (užregistruota 2006 m. gruodžio 31 d. numeriu A/40766). 2007 m. vasario 28 d. faksu buvo gauta dar daugiau paaiškinimų ir įsipareigojimų.

II. FAKTAI

- (7) Bendrovė *Cyprus Airways Public Ltd.* buvo įsteigta 1947 m. kaip akcinė bendrovė, kurios pagrindinė veikla – keleivių bei krovinių vežimas oro transporto priemonėmis ir kitų oro linijų bendrovės paslaugų teikimas. Pagrindinis bendrovės akcijų turėtojas yra Kipro vyriausybė (jai priklauso 69,62 % akcijų), o kita akcijų dalis priklauso maždaug 4 200 smulkiųjų privačių investuotojų.
- (8) *Cyprus Airways Public Ltd.* (toliau – *Cyprus Airways*) priklauso *Cyprus Airways* grupei (toliau – Grupė).
- (9) *Cyprus Airways* šiuo metu teikia reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas Europoje bei Vidurio Rytuose ir eksploatuoja 11 orlaivių: du 2002 m. pristatyti A319 orlaiviai ir septyni nuo 1989 m. gegužės mėn. iki 1993 m. kovo mėn. pristatyti A320-200 orlaiviai, iš kurių vienas orlaivis su įgula anksčiau buvo išnuomotas bendrovei *Eurocypria*, priklauso *Cyprus Airways* ir du 2002 m. ir 2003 m. pristatyti A330-200 orlaiviai nuomojami.

⁽¹⁾ OL C 113, 2006 5 13, p. 2.

⁽²⁾ Žr. 1 išnašą.

- (10) Pranešimo apie restruktūrizavimo planą metu kitos Grupės bendrovės, kurių 100 % akcijų priklauso *Cyprus Airways Public Ltd.*, buvo:

Eurocypria Airlines

- (11) Ši bendrovė (toliau – *Eurocypria*) vykdo užsakomuosius reišus iš daugiau nei penkiasdešimties Europos oro uostų; *Eurocypria* turi penkis orlaivius: keturis nuomojamus *Boeing 737-800*, kurie įsigyti 2003 m. vasario – balandžio mėn. ir kurių kiekvienas gali vežti 189 keleivius, taip pat *A320* orlaivį (*A320*), išsinuomotą su įgula iš *Cyprus Airways*.

Hellas Jet SA

- (12) Bendrovė *Hellas Jet SA* (toliau – *HellasJet*) buvo įsteigta 2002 m. liepos 1 d. Atėnuose, o veiklą pradėjo 2004 m. birželio 24 d. *HellasJet* buvo laikoma nauja Atėnuose įsikūrusia Europos oro linijų bendrove. Ji naudojo tris išsinuomotus *Airbus A320s*, laikomus Atėnų tarptautiniame oro uoste. Tačiau verslo planų nebuvo laikomasi ir reguliarių skrydžių veikla buvo sustabdyta 2005 m. gegužės mėn. Todėl šios įmonės rezultatai buvo finansiškai nuostolingi ir 2005 m. birželio mėn. Grupei iš viso kainavo 29,5 milijonų Kipro svarų (51,4 mln. EUR).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

- (13) Ši pavaldžioji bendrovė (toliau – *Zenon*) teikia paslaugas Kipro kelionių agentams. Konkrečiai *Zenon* teikia ir platina elektroninę informaciją, kuri leidžia kelionių agentams rezervuoti vietas lėktuvuose ir įsigyti bilietus, taip pat rezervuoti viešbučius ir automobilius.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

- (14) Ši bendrovė pradėjo savo veiklą 1996 m., kai perėmė neapmuitintų prekių parduotuvių veiklą Larnakos ir Pafos oro uostuose. Tuo metu, kai buvo pranešta apie restruktūrizacijos planą, buvo tikimasi, kad neapmokestinamų prekių parduotuves Larnakos ir Pafos oro uostuose perims naujasis oro uosto koncesioninkas ir jos nebepriklausys Grupei. Tai įvyko 2006 m. birželio mėn.

III. PROCEDŪROS PRADŽIA

- (15) Komisijos sprendimas pradėti 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą buvo priimtas, kai, išnagrinėjus restruktūrizacijos planą, iškilo nemažai klausimų. Komisija suabejojo, ar planas dera su galiojančia Bendrijos sistema, t. y. 2004 m. Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti⁽³⁾ (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės).

Ilgalaikė 55 milijonų Kipro svarų (96 mln. EUR) paskola ir išlaidų mažinimo priemonės

- (16) Pagrindinė restruktūrizavimo plano dalis – komercinėmis sąlygomis su Kipro vyriausybės garantija dešimčiai metų suteikta paskola, kuria, visų pirma, bus pasinaudota 30 mln. Kipro svarų (51 mln. EUR) trumpalaikiai paskolai, suteiktai 2005 m. gegužės mėn. patvirtinus sanavimo pagalbą, grąžinti. Likusi lėšų dalis bus panaudota oro linijų bendrovei restruktūrizuoti.

- (17) Per pirmuosius 24 restruktūrizavimo plano įgyvendinimo mėnesius pagrindinis dėmesys turėjo būti skiriamas išlaidoms mažinti ir tam tikroms pajamoms didinti. Vyriausybė ir vadovybė įvertino, kad visos išlaidos turėtų būti sumažintos 13 %. To turėjo būti pasiekta sumažinant darbuotojų skaičių maždaug 20 % ir kartu sumažinant atlyginimus vidutiniškai 15 %. Tai reiškia, kad nuo 2005 m rugšėjo 1 d. 1 840 darbuotojų pagal restruktūrizavimo planą turėjo likti be darbo; šiuo etapu mažinimu turėjo būti sutaupyta apie 7 mln. CYP (12 mln. EUR); vėliau apie 4,6 mln. CYP (8 mln. EUR) turėjo būti sutaupyta sumažinus einamąsias išlaidas personalui.

- (18) Komisija suabejojo, ar taikant planą ilgalaikis bendrovės gyvybingumas bus greitai atkurtas ir ar ateityje nereikės skirti papildomos pagalbos. Komisija taip pat teigė neturinti pakankamai informacijos, kad galėtų nuspręsti, ar restruktūrizavimo plano pagalbos elemento suma buvo minimali. Komisija taip pat suabejojo, ar reikia ilgalaikę paskolą išmokėti per 10 metų. Komisija sakė neturinti pakankamai informacijos, kad galėtų pasakyti, ar finansinės prognozės yra pagrįstos arba ar prielaidos, kuriomis tos prognozės pagrįstos, yra svarios, ir kad būtų labai įdomu sužinoti *Cyprus Airways* konkurentų nuomonę apie planą.

Eurocypria pardavimas

- (19) Restruktūrizavimo plane *Cyprus Airways* pavaldžią bendrovę *Eurocypria*, vykdančią užsakomuosius skrydžius, buvo numatyta parduoti vyriausybei už kainą, kurią nustatytų nepriklausomas ekspertas. Iš pradžių apskaičiuota pardavimo kaina siekė 15 mln. CYP (26 mln. EUR). Taigi *Eurocypria* būtų atskirta nuo *Cyprus Airways* grupės ir veiklą vykdytų kaip visiškai savarankiškas ūkio subjektas. Pardavimo pajamas (kurias *Cyprus Airways* sumokės vyriausybė) pastaroji panaudotų savo restruktūrizavimui finansuoti. Komisija suabejojo dėl pardavimo ir dėl to, kaip buvo nustatyta tokia pardavimo kaina. Jei už *Eurocypria* mokama kaina nebus rinkos kaina, tai bus laikoma valstybės pagalba.

⁽³⁾ OL C 244, 2004 10 1, p. 2.

Kapitalo didinimas

- (20) Nuo plano įgyvendinimo pradžios praėjus 18 mėnesių ketinama įgyvendinti kitą restruktūrizavimo plano dalį – padidinti kapitalą 14 mln. CYP (24 mln. EUR). Visi akcininkai (valstybė ir privatūs akcininkai) prisidės proporcingai savo turimų akcijų skaičiui. Valstybė pasiūlys 9,8 mln. CYP (17 mln. EUR), o privačių akcininkų įnašas kapitalą padidins apie 4,2 mln. CYP (7,3 mln. EUR). Pradėdama procedūrą Komisija nurodė negalinti paneigti, kad valstybės dalyvavimas didinant kapitalą šiuo atveju galėtų būti laikomas valstybės pagalba.

Kompensacinės priemonės

- (21) Komisija suabejojo, ar restruktūrizavimo plane pasiūlytų kompensacinių priemonių pakaks pagalbos sukeltiems rinkos iškraipymams ištaisyti. Plane buvo numatytas santykinai nedidelis *Cyprus Airways* orlaivių ir maršrutų tinklo sumažinimas. Užsakomuosius skrydžius vykdanči pavaldžioji bendrovė *Eurocypria* turėjo būti parduota, dar viena pavaldžioji bendrovė, *HellasJet*, turėjo būti uždaryta, o jos trijų orlaivių atsisakyta. Komisija labiausiai suabejojo dėl to, kad *Eurocypria* turėjo būti parduota pagrindiniam *Cyprus Airways* akcininkui. Komisija paragino *Cyprus Airways* konkurentus pateikti savo pastabas.

Nuosavas įnašas

- (22) Paprastai *Cyprus Airways* dydžio bendrovių nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas turėtų sudaryti maždaug 50 %. Komisija suabejojo dėl nuosavo įnašo dydžio ir dėl to, kas turėtų būti laikoma nuosavu įnašu.

IV. VYKDANT PROCEDŪRĄ GAUTOS PASTABOS

Pradinės Kipro valdžios institucijų pastabos

- (23) Kipro valdžios institucijos sureagavo į pradėtą procedūrą stengdamosi atsakyti į kai kuriuos Komisijos iškeltus klausimus.

Ilgalaikė 55 milijonų Kipro svarų (96 mln. EUR) paskola ir išlaidų mažinimo priemonės

- (24) Dėl su *Cyprus Airways* ilgalaikio gyvybingumo atkūrimu susijusių klausimų, restruktūrizavimo plane numatyta, kad restruktūrizavimo išlaidos (finansuojamos iš ilgalaikės

55 mln. CYP paskolos, taip pat pasinaudojant už *Eurocypria* pardavimą gautomis lėšomis) turi būti panaudotos taip:

Laikotarpis	Suma (mln. CYP)	Aprašymas
2006 m.	30	Sanavimo pagalbos grąžinimas
2006 m.	10,6	Išmokos dėl mažinamų etatų
2006 m.	2	Kitos dėl etatų mažinimo susidariusios išlaidos
2006–2008 m.	5	Bendrovės <i>Cyprus Airways</i> apyvartinis kapitalas
2006–2008 m.	13,5	Numatomos kapitalo išlaidos
2006–2010 m.	10	Grynųjų pinigų srautų deficitas
Iš viso	71,1	

- (25) Dėl būsimos bendrovės veiklos Kipro valdžios institucijos, ir oro linijų bendrovė pripažįsta, kad strateginis ir veiklos modelis, kuriuo *Cyprus Airways* rėmėsi praeityje, nėra tvarus konkurencinėje aplinkoje, kurioje bendrovė veikia šiandien. Didžiausias neatitikimas yra tai, kad *Cyprus Airways* veiklos sąnaudos yra tokios, kaip visaverčio tinklo vežėjo, o iš tikrųjų liberalizuotoje Kipro rinkoje, kurioje dominuoja laisvalaikio skrydžiai, galimos tik tokios pajamos, kokios prilygsta užsakomųjų reisų ir (arba) mažų sąnaudų oro linijų, kurios faktiškai yra tikrieji *Cyprus Airways* konkurentai, pajamoms.

- (26) Dabartinėje verslo aplinkoje ir atsižvelgiant į visišką oro transporto rinkos liberalizavimą Kipre, *Cyprus Airways* galimybės toliau augti ar gauti daugiau pajamų yra ribotos. Net prognozuojamas aviacijos rinkos augimas daugiau nei 4 % neleis *Cyprus Airways* be papildomų veiksmų ištaisyti sunkios dabartinės padėties. Todėl bendrovė ėmėsi sudėtingos restruktūrizacijos, kurią vykdant neišvengiamas drastiškas išlaidų sumažinimas.

- (27) Restruktūrizavimo plane bendrovė apskaičiavo, kad visos išlaidos turi būti sumažintos 13 %. To turėjo būti pasiekta sumažinant išlaidas darbuotojams maždaug 20 % ir kartu sumažinant atlyginimus vidutiniškai 15 %.

- (28) Be tokio išlaidų sumažinimo, bendrovei reikia imtis kitų vykdomo restruktūrizavimo plano, kurio pradiniam etape įrodinėjama, kad bendrovė bus gyvybinga ilgą laiką, elementų. Dabar numatyta, kad bendrovė galės sėkmingai atgauti savo poziciją taip, kad oro linijų bendrovė išsilaikytų ir vidutinės trukmės laikotarpiu gautų pakankamą investicijų grąžą be jokių subsidijų ar pagalbos. Numatyta, kad 2007 m. bus pradėtas antrasis išlaidų mažinimo etapas, dėmesį sutelkiant į išorines sutartis ir geriausių pramonės praktiką.

Cyprus Airways pelno ir nuostolių raida (progozė) (*)

CYP 000s

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Iš viso pajamu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso išlaidu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos rezultatas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ikimkestinis pelnas (nuostolis)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Būsimas oro linijų apyvartumas grindžiamas naudos, gautos sumažinus išlaidas ir stabiliai augant bendrovei, konsolidavimu. Šiuo atžvilgiu restruktūrizavimo plane 2004–2010 m. numatyta tokia keleivių eismo raida:

Cyprus Airways keleivių eismo raida (apžvalga) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Visas eismas Kipre (mln.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CY eismas (mln.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CY rinkos dalys	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Eurocypria pardavimas

- (30) Dėl *Eurocypria* pardavimo vyriausybė paaiškino, kad be anksčiau *Cyprus Airways* vardu *PricewaterhouseCoopers* atlikto vertinimo siekiant nustatyti *Eurocypria* rinkos vertę, HSBC atliko dar vieną vertinimą vyriausybės vardu, kad pardavimo kaina būtų nustatyta naudojantis nustatytais ir priimtais metodais. Todėl *Eurocypria* būtų parduota valstybei rinkos sąlygomis.
- (31) PwC atliko bendrovės vertinimą naudodama diskontuotų grynųjų pinigų srautų metodus, o lygindama numanomus vertinimo daugiklius su rinkos metodu taip pat atsižvelgė į panašių pramonės bendrovių pirkimo ir pardavimo sandorius.
- (32) PwC ataskaitoje nurodo, kad bendrovė pajamas gauna kelionių organizatoriams parduodama vietas orlaiviuose; iš viso 2005 m. pervežtų keleivių skaičius siekė 662 561 ir tikimasi, kad šis skaičius 2006 m. išaugs iki 829 092; reikėtų pastebėti, kad prognozuojamos 2006 m. pajamos jau sumažėjo. Pagrindines veiklos išlaidas 2005 m. sudarė aviacinio kuro išlaidos (30 %), orlaivių nuomos mokestis (22 %), oro uostų ir tranzito išlaidos (15 %), igulos išlaidos (11,5 %) bei eksploatacinės ir (arba) techninės išlaidos (9,5 %).

(*) Verslo paslaptis.

Pagrindiniai veiklos rodikliai

	2004 ⁽¹⁾	2005 ⁽²⁾ M	2006 ⁽³⁾ E	2007E	2008E	2009E
Iš viso atlikta skrydžių	[...] ^(*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pervežta keleivių	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iš viso pajamų (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bendras pelnas (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Veiklos pelnas (nuostolis) (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ikimokestinis pelnas (nuostolis) (000 CYP)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Audituotos finansinės ataskaitos.

⁽²⁾ M – vadovybės ataskaitos, dar neaudituos.

⁽³⁾ E – apskaičiuota.

^(*) Verslo paslaptis.

- (33) 2005 finansiniais metais *Eurocypria* regione numatė maždaug 440 000 CYP pelną, tai rodo, kad veikla sumažėjo, palyginti su ankstesniais metais ir su prognozuotais skaičiais, dėl didelio kuro kainų padidėjimo 2005 m., kurio nebuvo galima kompensuoti didinant iš keleivių gaunamas pajamas, nes tokie buvo susitarimai su kelionių operatoriais.
- (34) Diskontuotų grynųjų pinigų srautų metodas rodo verslo vertę, pagrįstą laisvų grynųjų pinigų srautais, kurių verslas gali duoti ateityje; jo paskirtis – nustatyti dabartinę būsimų grynųjų pinigų srautų, kuriuos gauna investuotojai, vertę; gauti grynųjų pinigų srautai turi būti diskontuojami pagal reikalaujamą grąžos normą, kad būtų apskaičiuota dabartinė verslo vertė.
- (35) *Eurocypria* vadovybė parengė ketverių metų (2006–2009 m.) finansines prognozes, kuriose buvo numatyta bendrovės „galutinė vertė“ – suma, kurią investuotojas mokėtų šiandien už teisę į verslo grynųjų pinigų srautus vėlesniais metais po ketverių prognozuojamų metų. Buvo gauta galutinė 14,54 mln. CYP vertė; tada ji buvo diskontuota pagal 9,35 % „kapitalo vidutinę svertinę vertę“, ir buvo gauta bendrovės 14,21 mln. CYP „grynoji dabartinė vertė“.
- (36) Tada buvo atlikta keletas šios grynosios vertės jautrumo analizių, kad būtų atsižvelgta į galimus kintamus parametrus, pavyzdžiui, į nevienodą USD/CYP valiutos kursą (daugelis bendrovės išlaidų yra JAV doleriais, o pajamos – kitomis valiutomis), skirtingas augimo prognozes ir skirtingas kuro kainas. Jautrumo analizės parodė didelį *Eurocypria* (kaip ir visų Bendrijos oro linijų bendrovių) jautrumą valiutų kurso ir kuro kainų svyravimams.
- (37) Remdamasi pirmiau apibūdinta analize, PwC apskaičiavo orientacines *Eurocypria* vertės ribas, t. y. nuo 12,5 iki 16 mln. CYP.
- (38) PwC taip pat atliko vertės lyginamąją rinkos analizę, lygindama *Eurocypria* su kitomis panašiomis oro linijų ar panašaus verslo bendrovėmis. Tai laikoma pagrįstu lyginimo metodu, nes panašaus verslo įmonių sąlygos ir perspektyvos priklauso nuo bendrų veiksnių, tokių kaip bendroji jų produktų ir paslaugų paklausa, taip pat išlaidų struktūra ir veiklos aplinka.
- (39) Dėl viešai kotiruojamų užsakomųjų reisų oro linijų bendrovių stokos PwC, atlikdama analizę, pasinaudojo mažų sąnaudų oro vežėjų, taip pat reguliariųjų ir užsakomųjų reisų vežėjų deriniu. Pagal dabartines ir prognozuojamas įplaukas iki palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo ir amortizacijos (EBITDA) buvo apskaičiuota orientacinė bendrovės nuosavo kapitalo vertė – nuo 12,5 iki 13,5 mln. CYP. PwC pažymi, kad šis rezultatas artimas diskontuotų grynųjų pinigų srauto metodo rezultatui.
- (40) PwC taip pat atliko trečią ir galutinę *Eurocypria* vertinimą pagal naujausius sandorius ir, PwC nuomone, tai yra dviejų pirmiau minėtų metodikų protingumo testas. Šio metodo teorija yra tokia, kad kaina, gauta rinkos sąlygomis tarp nesusijusių noriai perkančio pirkejo ir noriai parduodančio pardavėjo yra geras vertės rodiklis. PwC pasinaudojo duomenimis, kuriais gali naudotis jų pasaulinis tinklas, ir gavo naudodama šį metodą orientacinę *Eurocypria* vertę: maždaug nuo 10,5 iki 13 mln. CYP. PwC pažymi, kad šis rezultatas taip pat artimas diskontuotų grynųjų pinigų srauto metodo rezultatui.

- (41) Atitinkamai ir remiantis pirmiau minėtomis analizėmis, PwC priėjo prie išvados, kad orientacinė Eurocypria vertė yra nuo 12,5 iki 15,5 mln. CYP.
- (42) PwC taip pat pridūrė, kad jos atliktas Eurocypria vertinimas pagrįstas finansinėmis bendrovės prognozėmis, kai Eurocypria išlaikytų ryšį su Cyprus Airways. Pasak PwC, dėl tokio ryšio kultų tam tikrų trukdžių plėtrai: augimas visų pirma būtų ribojamas dėl to, kad Eurocypria yra Cyprus Airways pavaldė bendrovė; Eurocypria kaip Cyprus Airways pavaldžios bendrovės padėtis riboja jos galimybes pasiekti konkurencingos kainodaros sudarant išorines paslaugų sutartis. Jei Eurocypria išliktų Grupės dalimi, taip pat panašu, kad ji negalėtų konkuruoti tuose pačiuose maršrutuose su Cyprus Airways.
- (43) Taigi PwC priėjo prie išvados, kad Eurocypria, kaip atskiro ūkio subjekto be jokių minėtų apribojimų, kaina būtų greičiausiai didesnė.
- (44) Antrą vertinimą atliko HSBC. HSBC naudojo panašų metodą į tą, kurį naudojo PwC. Jų pradinė išvada yra ta, kad Eurocypria bendra nuosavo kapitalo vertė yra 13 mln. CYP. HSBC tada atliko lyginamąjį vertės vertinimą pagal viešai kotiruojamas bendroves, panašias į Eurocypria, ir gavo, kad Eurocypria vertė yra 11,8 mln. CYP.
- (45) HSBC paminėjo bendrovės jautrumą visų pirma kintamoms kuro kainoms ir apskaičiavo, kad vidutinė bendrovės svertinė vertė yra nuo 12,3 iki 13,8 mln. CYP.

Kapitalo didinimas

- (46) Kapitalo didinimas turėtų padėti spręsti neigiamos grynosios vertės dėl susikauptusių ankstesnių laikotarpių nuostolių, kurie ir lėmė Cyprus Airways nuosavo kapitalo mažėjimą, problemą. Nuosavas kapitalas bus didinamas išleidžiant naujas akcijas, kurios bus siūlomos proporcingai akcininkams (70 % bus siūloma valstybei, o 30 % – privatiems akcininkams). Kipro vyriausybės nuomone, toks nuosavo kapitalo didinimas bus investicija, panaši į tą, kurią darytų rinkos ekonomikos investuotojas.

Kompensacinės priemonės

- (47) Dėl kompensacinių priemonių klausimo, Kipro valdžios institucijos pakartojo savo požiūrį, kad oro linijų bendrovė savo veiklą iš tiesų restruktūrizuoja nuo 2004 m. 2004 m. pabaigoje oro linijų bendrovė sumažino savo orlaivių skaičių dviem ir atsisakė keleto maršrutų, kartu sumažindama kitų maršrutų dažnumą. Kadangi oro linijų bendrovė turėjo 12 orlaivių, toks jų skaičiaus sumažinimas 2004 m., Kipro valdžios institucijų nuomone, buvo labai didelis ir tolesnis mažinimas šiame etape neigiamai paveiktų oro linijų bendrovės ilgalaikį gyvybingumą.
- (48) Kipro valdžios institucijos taip pat tvirtina, kad sprendimas parduoti HellasJet ir sprendimas neatnaujinti HellasJet trijų

orlaivių nuomos gerokai sumažina Grupės pajėgumus, ir tai turėtų būti laikoma kompensacine priemone. Taip pat pardavus Eurocypria Grupės orlaivių parkas sumažės dar 6 orlaiviais, nes po pardavimo abi bendrovės bus teisiškai ir finansiškai savarankiškos.

- (49) Kipro valdžios institucijų nuomone, atliekant šią restruktūrizaciją nėra daugiau kompensacinių priemonių, kurios nekeltų pavojaus restruktūrizacijos objektui. Kipro valdžios institucijos pabrėžia, kad Cyprus Airways yra labai mažas veikėjas Bendrijos aviacijos rinkoje ir jos veiksmai greičiausiai neturės įtakos konkurencijai šioje srityje.
- (50) Kipro rinka, kuri daugiausia yra paskirties rinka, jau kurią laiką yra liberalizuota ir šiuo metu maždaug 99 oro linijų bendrovės teikia reguliariųjų ir užsakomųjų skrydžių į Kiprą ir iš jo paslaugas. Atidžiau panagrinėjus, 80 % eismo vyksta Bendrijos ir EEE viduje, todėl jam netaikomi jokie apribojimai. Dar 8–9 % sudaro užsakomųjų skrydžių iš trečiųjų šalių paslaugos, kurios yra visiškai liberalizuotos. Likusius 10–11 % sudaro eismas iš Vidurio Rytų ir Persijos įlankos regionų, kuriuose aviacinė ir politinė padėtis priklauso nuo dvišalių susitarimų tarp Kipro ir tų šalių. Šiuo požiūriu Kipro valdžios institucijos suvokia, kad tolesnio Kipro aviacijos rinkos liberalizavimo erdvė yra labai ribota atsižvelgiant į veiksmus, kurių imamasi nacionaliniu lygmeniu.

Nuosavas įnašas

- (51) Dėl klausimo, susijusio su nuosavu įnašu, Kipro valdžios institucijos norėjo paaiškinti keletą dalykų. Kalbant apie Cyprus Airways nuosavą orlaivių parką, bendrovė negalėjo pateikti savo orlaivių kaip garanto skolinantis iš komercinių bankų dėl santykinio orlaivių amžiaus (septyni Cyprus Airways priklausantys A320 orlaiviai buvo pristatyti bendrovei 1989–1993 m.). Tokių pastangų buvo dedama, bet iš kelių komercinių bankų gauti atsakymai buvo neigiami. Be to, Kipro vyriausybė paaiškino, kad dalies orlaivių parko pardavimas nebuvo svarstomas kaip reali alternatyva, nes bendrovė taptų nepajėgi tęsti veiklą. Vienintelė reali alternatyva buvo parduoti Eurocypria, ir Kipro valdžios institucijos teigia, kad šios pavaldžiosios bendrovės pardavimas turėtų būti laikomas nuosavu įnašu.
- (52) Bendrovė HellasJet nutraukė reguliariųjų skrydžių veiklą 2005 m. gegužės mėn. ir sudarydama susitarimą su Graikijos bendrove Trans World Aviation transformavo savo veiklą iš reguliariųjų skrydžių vežėjo į orlaivių pardavimo tarpininko ir užsakomųjų skrydžių operatoriaus. Bendrovės 51 % nuosavo kapitalo jau buvo parduota, ir vyriausybė vedė derybas norėdama parduoti likusią bendrovės dalį.
- (53) Kipro valdžios institucijos taip pat mano, kad 2007 m. viduryje planuotas kapitalo didinimas yra nuosavas įnašas į restruktūrizaciją. Jų nuomone, reikėtų sudėti už orlaivio

2005 m. (5mln. CYP), atsarginio A320 orlaivio variklio (1,7 mln. CYP) ir atsarginių dalių (0,7 mln. CYP) pardavimą gautas lėšas ir susidarytų 7,4 mln. CYP įnašas.

- (54) Galiausiai, dėl nuosavo įnašo į restruktūrizaciją lygio, Kipro valdžios institucijos atkreipia Komisijos dėmesį į Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 56 punktą, kuriame teigiama:

„Tačiau, nebent priešingai būtų nurodyta taisyklėse dėl valstybės pagalbos konkrečiame sektoriuje, leidimo suteikti pagalbą sąlygos remiamose vietovėse gali būti ne tokios griežtos kompensacinių priemonių įgyvendinimo ir pagalbos gavėjo indėlio dydžio atžvilgiu.“

- (55) Jos toliau nurodo, kad 2000–2006 m. laikotarpiu visas Kipras laikomas vienu regionu, kuriam taikomas EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punktas, ir kad *Cyprus Airways* yra ypač vertinga Kipro ekonomikai, kurios pagrindą sudaro turizmas, o tolesnis oro linijų bendrovės pajėgumų mažinimas taikant tolesnes kompensacines priemones arba skiriant labai didelę nuosavo įnašo dalį turės padarinių turizmo sektoriui ir apskritai regiono plėtrai.

Trečiųjų šalių pastabos

- (56) *Oficialiajame leidinyje* paskelbus Kipro valdžios institucijoms adresuotą laišką, per leistiną laiką pastabų buvo gauta iš vienos suinteresuotosios šalies.
- (57) Komisija pažymi, kad pradedant procedūrą nė vienas konkurentas nepateikė pastabų.

Pasypi

- (58) Pastabos buvo gautos iš Kipro oro linijų lakūnų profesinės sąjungos (*Pancyprian Airline Pilots Union (PASYPI)*), kuri norėjo pateikti savo nuomonę apie *Cyprus Airways* restruktūrizavimo planą ir apie tinkamą bei veiksmingą bendrovės valdymą. *PASYPI* pareiškė nuomonę, kad jei dabartinis restruktūrizavimo planas bus patvirtintas pagal „vyraujantį vadovybės mąstymą“, tai bendrovei gali būti „labai pražūtinga“.
- (59) *PASYPI* nuomone, *Cyprus Airways* nepateikė tinkamo ir perspektyvaus verslo plano savo darbuotojams nuo tada, kai Komisija davė leidimą bendrovei suteikti sanavimo pagalbą. Nebuvo restruktūrizuojama nei bendrovės vadovybė, nei veikla, nes buvo paisoma politinių interesų ir kišimosi.
- (60) Profesinė sąjunga tvirtina, kad oro linijų bendrovėje yra per daug darbuotojų ir kad bendrovės vadovybės planai nepadėjo sumažinti darbuotojų skaičiaus iki tokio lygio, kuris atitiktų tarptautinius standartus ir etalonus, o kaip

šios nesėkmės priežastis įvardijamas politinis spaudimas ir svarstymai.

- (61) *PASYPI* nurodo, kad privatūs bendrovės akcininkai neprišėdė prie jos išlikimo ir kad vieninteliai prie išlaidų mažinimo prisidedantys akcininkai yra darbuotojai.
- (62) Lakūnų profesinė sąjunga taip pat kritikuoja bendrovės vadovybę dėl elgesio su dviem pavaldžiosiomis bendrovėmis – *Eurocypria* ir *HellasJet*. Jie abejoja, ar bendrovės *Eurocypria* pardavimas neturės neigiamų padarinių ir neapribos *Cyprus Airways* plėtros ateityje. Dėl *HellasJet* profesinė sąjunga priekaištuoja, kad vadovybė niekada neatskleidė darbuotojams *HellasJet* patiriamų nuostolių ir neaišku, ar ta bendrovė dar veikia.
- (63) Lakūnų profesinė sąjunga padarė išvadą, kad oro linijų bendrovei reikia naujo verslo plano ir kad ji turi būti privatizuota.

Kipro valdžios institucijų atsakymas į trečiosios šalies pastabas

- (64) Kipro valdžios institucijų atsakyme į iš lakūnų profesinės sąjungos gautas pastabas pirmiausia buvo tvirtinama, kad pateikti teiginiai nebuvo nei pagrįsti, nei paremti svariu verslo loginiu paaiškinimu ar informacija.
- (65) Vyriausybė griežtai atmeta tvirtinimą apie politinį kišimąsi į bendrovę ir teigia, kad nors didžioji dalis valdybos yra paskirta vyriausybės, šių narių atsakomybė yra tokia pati, kaip ir bet kurios viešai kotiruojamos bendrovės valdybos narių. Valdybos priimamų sprendimų motyvas – tik geriausi bendrovės interesai.
- (66) Dėl restruktūrizavimo plano vyriausybė teigia, kad jis įgyvendinamas ir kad pokyčiai bendrovėje jau matomi. Kasmet sutaupomos lėšos atitinka tas, kurios buvo numatytos plane, t. y. 19,5 mln. CYP. Plano esmė – sumažinti išlaidas tiek, kad oro linijų bendrovė galėtų konkurencingiau restruktūrizuoti savo veiklą. Kadangi darbo jėgos išlaidos buvo reikšmingas veiksnys, tai reiškia, kad darbuotojus neišvengiamai paveikė arba etatų mažinimas, arba sumažinti atlyginimai.
- (67) Kipro vyriausybė atmetė *PASYPI* teiginius dėl per didelio darbuotojų skaičiaus ir teigia, kad bendrovę iki 2006 m. pabaigos palikusią darbuotojų skaičius yra maždaug 414 vietoj 385, kaip buvo numatyta restruktūrizavimo plane.
- (68) Kipro vyriausybė aiškina, kad kapitalas bus didinamas 2007 m. viduryje, kai bus jaučiami apčiuopiami restruktūrizavimo plano įgyvendinimo rezultatai. Bendrovėje ketinama išlaikyti privačių ir valstybinių akcininkų santykį.

- (69) Kipro vyriausybė paaiškino, kad *Eurocypria* pardavimo buvo imtasi, kad *Cyprus Airways* galėtų įvykdyti nuosavo įnašo reikalavimus, keliamus Bendrijos sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Vyriausybė teigė, kad *Eurocypria* pardavimas už nepriklausomai nustatytą 13,425 mln. CYP kainą turėjo įvykti 2006 m. rugpjūčio pradžioje.
- (70) Dėl *HellasJet*, vyriausybė paaiškino, kad laikantis trišalio susitarimo tarp *Cyprus Airways*, *HellasJet* ir *Trans World Aviation SA* (veikiančios Graikijoje kaip *Air Miles*), *Cyprus Airways* susitarė su bendrove *Trans World* dėl *HellasJet* pardavimo už 2 mln. EUR (1,16 mln. CYP). Vyriausybė teigė, kad *Cyprus Airways* ketino kiek įmanoma sumažinti *HellasJet* veiklos nuostolius ir pasitraukti iš šios bendrovės pasibaigus kolektyvinėms garantijoms, kurias anksčiau *Cyprus Airways* suteikė dėl *HellasJet* orlaivių parko, ir tvirtino, kad ši suma turėtų būti laikoma nuosavu įnašu.
- (71) Kipro vyriausybė atmetė lakūnų profesinės sąjungos raginimą parengti naują restruktūrizavimo planą ir tvirtina, kad dabartiniam verslo planui nereikia jokių pakeitimų. Vyriausybė neneigia galimybės privatizuoti bendrovę, jei būtų pateiktas patrauklus pasiūlymas.
- (72) Dėl kapitalo padidėjimo, planuoto 2007 m. viduryje, ir Komisijos prašymu Kipro valdžios institucijos 2006 m. gruodžio 19 d. laiške pateikė daugiau informacijos. Jos paaiškino, kad laikantis Kipro bendrovių teisės nuostatų, valstybės bendrovė negali išleisti akcijų mažesne nei nominalioji vertė. *Cyprus Airways* akcijomis tuo metu buvo prekiaujama Kipro akcijų biržoje už 0,15–0,16 CYP, nors jų nominalioji vertė buvo 0,50 CYP už akciją. Kadangi buvo manoma, kad bet kokia emisija nominaliųjų ar didesne nei nominalioji verte nebūtų sėkminga, reikėjo sumažinti nominaliąją akcinio kapitalo vertę.
- (73) Nominaliosios akcinio kapitalo vertės sumažinimo procedūra jau pradėta, ir bendrovė sumažins šią vertę nurašydama susikaupusius nuostolius (tai leidžia bendrovės įstatai). *Cyprus Airways* direktorių valdyba savo 2006 m. gruodžio 12 d. susirinkime pradėjo kapitalo didinimo procedūrą, suorganizuodama emisijos garantavimą. Kad būtų garantuota sėkmė, komercinis bankas *Cisco* (privataus Kipro banko padalinys) parodė norą garantuoti siūlomą emisiją. Bankui *Cisco* bus sumokėta už *Cyprus Airways* kapitalo didinimo garantavimą, ir šis mokestis bus nustatytas remiantis rinkos kaina už tokių sandorį. Investicinio banko ketinimo rašto kopija pateikta Komisijos tarnyboms.
- (74) Tolesni veiksmai buvo tokie: 2007 m. sausio mėn. viduryje 75 % neeiliniame bendrajame susirinkime dalyvavusių akcininkų patvirtino specialų nutarimą dėl akcinio kapitalo mažinimo. Tokį nutarimą turėtų ratifikuoti Kipro apygardos teismas, ir jis turėtų būti užregistruotas Bendrovių registre.

Manoma, kad visa ši procedūra užtruks 6–7 mėnesius (teismui numatant trijų mėnesių laikotarpį).

V. PAGALBOS VERTINIMAS

Pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį

- (75) Pagal 87 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (76) Valstybės pagalba yra susijusi su iš valstybės išteklių tiesiogiai ar netiesiogiai teikiama pagalbos priemone, finansuojama iš valstybės išteklių, suteikiamų pačios valstybės arba bet kokios tarpininkaujančios įstaigos, veikiančios pagal jai suteiktus įgaliojimus.
- (77) Pradėdama procedūrą, Komisija identifikavo tris restruktūrizavimo plano elementus, kurie potencialiai galėtų būti laikomi valstybės pagalba; todėl Komisija turi išnagrinėti šiuos elementus ir nustatyti, ar jie laikytini valstybės pagalba.
- Paskolos garantija*
- (78) *Cyprus Airways* restruktūrizavimo išlaidos iš dalies ir laikinai bus padegtos iš 55 mln. CYP (96 mln. EUR) paskolos, kurią suteikė komercinis bankas rinkos sąlygomis. Kaip paaiškinta sprendime pradėti tyrimo procedūrą, Kipro valdžios institucijos ketina suteikti *Cyprus Airways* valstybės garantiją šiai paskolai.
- (79) Komisijos pranešime dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai, teikiama garantijų forma⁽⁴⁾ nustatyti kriterijai, užtikrinantys, kad garantija nebūtų valstybės pagalba (žr. 4.2 dalį). Dvi pagrindinės kumuliacinės sąlygos yra tokios:
- garantija iš principo gali būti gauta rinkos sąlygomis finansinėse rinkose;
 - už garantiją sumokama rinkos sąlygas atitinkanti kompensacija.
- (80) Šiuo atveju nesilaikoma nei vieno iš šių kriterijų; *Cyprus Airways* nemoka valstybei jokios kompensacijos už garantiją, kurią gauna, ir atsižvelgiant į keblią bendrovės ekonominę padėtį ir į tai, kad ji jau gavo sanavimo pagalbą, labai nepanašu, kad bendrovė būtų savarankiškai gavusi tokią garantiją.
- (81) Be to, garantija yra vienas iš valstybės išteklių, nes ją tiesiogiai suteikia valstybė. Garantija yra skirta vienai bendrovei (*Cyprus Airways*), kuri yra susijusi su kitomis

⁽⁴⁾ OL C 71, 2003 3 11, p. 14 ir toliau.

Bendrijos oro linijų bendrovėmis, ypač nuo 1993 m. sausio 1 d., kai prasidėjo trečiasis oro transporto liberalizavimo etapas („trečiasis paketas“). Jis paveiks prekybą tarp valstybių, nes yra skirtas bendrovei, užsiimančiai transporto veikla tarp valstybių narių, aprėpia bendrąją rinką ir gali iškreipti konkurenciją šios rinkos viduje arba toks iškreipimas gali grėsti.

- (82) Todėl valstybės garantija laikoma valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Be to, su šia išvada sutinka Kipro valdžios institucijos, nes dėl garantijos jos jau siekia laikytis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytų sąlygų.
- (83) Nors pradiniam plane buvo numatyta, kad Kipro valdžios institucijos suteiktą garantiją visai 55 mln. CYP paskolai, vykstant procedūrai, kad pagalba būtų apribota iki minimumo ir būtų užtikrintas pakankamas bendrovės įnašas nuosavoms restruktūrizavimo išlaidoms padengti, valdžios institucijos nusprendė sumažinti restruktūrizavimo paskolos dalį, kuriai taikoma garantija, ir suteikti garantiją ne daugiau kaip 45 mln. CYP. Be to, Kipro valdžios institucijos nurodė, kad paskolos dalis, kuriai suteikiama garantija, ir paskolos dalis, kuriai nesuteikiama garantija, bus tarpusavyje nesusijusios ir ypač kad tarp jų nebus jokios subordinacijos. Tai reiškia, kad mažiausiai 10 mln. CYP iš 55 mln. CYP komercinės paskolos oro linijų bendrovė gaus be jokios garantijos ar kitokio valstybės įsikišimo.

Eurocypria pardavimas

- (84) Kipro valdžios institucijos nurodė, kad pradėtas *Eurocypria* pardavimas buvo užbaigtas 2006 m. rugpjūčio mėn. ir kad bendrovė buvo parduota valstybei už 13,425 mln. CYP. Todėl Komisija turi išnagrinėti, kaip buvo apskaičiuota tokia kaina, patikrinti jos pagrįstumą ir nustatyti, ar sandoryje buvo kokia nors valstybės pagalba. Sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 59 dalyje ir tolesnėse dalyse primenama, kad tai gali būti toks atvejis, ypač jei sumokėta kaina yra per didelė, palyginti su bendrovės rinkos kaina.
- (85) Šiuo atžvilgiu Komisija pastebi, kad šis skaičius buvo gautas po dviejų ekspertų vertinimų, atliktų ir pirkėjo, ir pardavėjo vardu. Komisija, detalai išanalizavusi ekspertų vertinimus, gali daryti išvadą, kad ši kaina atitinka sąžiningą rinkos kainą; ji taip pat pastebi, kad galutinė pardavimo kaina yra bet kokių atveju mažesnė nei restruktūrizavimo plane ir pradedant tyrimo procedūrą numatyta kaina – 15 mln. CYP. Todėl Komisija daro išvadą, kad *Eurocypria* pardavimas nėra valstybės pagalba bendrovei *Cyprus Airways*, nes *Eurocypria* nebuvo parduoda už didesnę vertę nei jos tikroji vertė.

- (86) Komisija taip pat pažymi, kad Kipro valdžios institucijos pareiškė ketinimą, kad *Eurocypria* veiktų kaip visiškai savarankiška *Cyprus Airways* grupei nepriklausanti bendrovė; Komisija mano, kad kadangi *Eurocypria* ir toliau priklauso vyriausybei, kyla pavojus, kad ji negalės veikti visiškai nepriklausydama nuo buvusios pagrindinės bendrovės. Todėl sprendama šiuos klausimus, Komisija ketina nustatyti Kiprui sąlygas, kad užtikrintų, jog abi bendrovės būtų ir liktų atskiros pakankamą laikotarpį ir kad jų tarpusavio verslas būtų vykdomas rinkos sąlygomis.

Kapitalo didinimas

- (87) Dar vienas restruktūrizavimo plano aspektas yra tas, kad 2007 m. viduryje, praėjus maždaug 18 mėnesių nuo restruktūrizavimo pradžios, *Cyprus Airways* kapitalas bus padidintas maždaug 14 mln. CYP. Kipro valdžios institucijos nori, kad toks kapitalo padidėjimas vyktų proporcingai dabartiniams akcijų paketui ir kad būtų išlaikytas privačios ir valstybinės nuosavybės santykis. Tai reikš, kad valstybės įnašas bus 9,8 mln. CYP (17 mln. EUR arba 70 %), o kiti akcininkai pridės 4,2 mln. CYP (7,3 mln. EUR arba 30 %).
- (88) Todėl Komisija turi nuspręsti, ar šioje situacijoje valstybės dalis šiame siūlomame kapitalo didinime nėra valstybės pagalba. Tai darydama ji grindžia savo sprendimą „rinkos ekonomikos investuotojo principu“, kurį patvirtino Teismo jurisprudencija⁽⁵⁾. Pagal Teismo precedento teisę, norint išnagrinėti, ar viešojo kapitalo įdėjimas yra valstybės pagalba, būtų tinkama atsižvelgti į realias galimybes, kurias bendrovė gavėja turi gauti tokius pat finansinius išteklius įprastose kapitalo rinkose. Įdėtos lėšos nelaikomos valstybės pagalba tada, kai naujas viešasis kapitalas suteikiamas sąlygomis, kurios būtų priimtinos privačiam investuotojui, veikiančiam įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis.
- (89) Todėl valstybės investuotojo elgesys turi būti lyginamas su tariamu privataus investuotojo, pvz., privačių kontroliuojančiųjų bendrovių arba privačių bendrovių, vykdančių struktūrinę, bendrą ar sektorinę politiką, elgesiu atsižvelgiant į ilgalaikio pelningumo perspektyvas⁽⁶⁾. Todėl Komisija mano, kad kapitalo įnašai iš valstybinių fondų nėra valstybės pagalba, kai privatūs investuotojai dalyvauja operacijoje pirmiausia bent jau proporcingai jų veiksmų skaičiui, antra – sąlygomis, kurios yra tokios pačios, kaip valstybės investuotojui sudarytos sąlygos, ir galiausiai, jei privačių investuotojų pasirašytų akcijų dalis turi realios ekonominės svarbos; Komisija mano, kad valstybės ir privačių investuotojų dalyvavimo lygybė garantuojama,

⁽⁵⁾ Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Teismo sprendimą byloje C482/99 [2002] ECR I-4397, taip pat 2001 m. rugsėjo 27 d. generalinio advokato Geelhoed išvadas sujungtose bylose C-328/99 ir C-399/00 *Italija prieš Komisiją* bei *SIM 2 Multimedia SpA prieš Komisiją*.

⁽⁶⁾ 1991 m. kovo 21 d. Teismo sprendimo *Italija prieš Komisiją „Alfa Romeo“* (C-305/89) [1991] ECR I-1603 20 punktas.

kai komercinis bankas ar investuotojas sutinka iš anksto rinkos sąlygomis garantuoti privačių investuotojų dalyvavimą didinant kapitalą, tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir siūlomos valstybės investuotojui. Toks metodas, pagrįstas įnašų lygiagretumu, nuolat palaikomas Pirmosios instancijos teismo ir ETT (7).

(90) Šiuo atveju komercinis investicijų bankas Cisco sutiko rinkos sąlygomis suteikti garantiją privatiems investuotojams iki 30 % siūlomos rekapitalizacijos. Kipro valdžios institucijos taip pat nurodo, kad visi akcininkai pirks akcijas ta pačia verte, kurią nustatys *Cyprus Airways* ir Cisco, ir tomis pačiomis rinkos sąlygomis, kaip privatūs investuotojai.

(91) Todėl Komisija gavo 2006 m. gruodžio 14 d. ketinimų protokolo, kurį bendrovei *Cyprus Airways* atsiuntė bankas Cisco ir kuriame bankas sutinka sudaryti sutartį dėl garantijos suteikimo ar jau suteikė garantiją sėkmingai rekapitalizavimo operacijai, kopiją. Be to, Cisco, prieš išpareigodamas dėl investicijų prieš privačius investuotojus, nuodugnai išstudijavo restruktūrizavimo ir operacijos planą. Dar daugiau, prieš pasirašydamas galutinę sutartį, kas yra įprasta rinkos praktika, bankas atliks (arba jau jo vardu buvo atlikta) nuodugną veiklos tyrimą, kokį bet kuris investuotojas atliktų prieš pradėdamas operaciją. Tokiu būdu bankas užsitikrina visas garantijas, leidžiančias pateikti riziką atitinkantį pasiūlymą. Reikėtų pastebėti, kad suinteresuota valstybė narė nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nekontroliuoja banko. Galutinė garantijos sutartis su Cisco bus sudaryta prieš pat prasidedant pasiūlymo laikotarpiui, ir joje bus standartinės nuostatos ir išpareigojimai, paprastai esantys tokio tipo sutartyse, joje taip pat bus laikomasi geriausios nacionalinės ir tarptautinės praktikos.

(92) Sąlygas, nuo kurių priklauso galutinės garantijos sutarties pasirašymas, galima išskirti į dvi grupes: pirmajai priklausau santlykinai įprasti elementai, tiesioginę įtaką darantys ne Komisijos vertinimams, o realiam vykdymui. Tokie elementai, be kita ko, yra:

- a) neeilinių įvykių, galinčių padaryti neigiamą įtaką sėkmingai operacijos eigai, nebuvimas,
- b) visos informacijos apie ekonominę, finansinę ir vadybinę *Cyprus Airways* padėtį perdavimas bankui,
- c) banko dalyvavimas nustatant operacijos sąlygas.

(93) Kita vertus, sąlygos, nustatytos banko ketinimų protokole, kurios sudaro antrąją grupę, gali paveikti operacijos

Komisijos vertinimą; todėl jos turi būti nuodugnai išnagrinėtos. Tai toliau išvardytos sąlygos:

- a) nustatytinas skirtumas tarp akcijų emisijos kainos ir jų biržos vertės,
- b) mokesčiai/komisiniai, kuriuos banko institucija planuoja gauti už operaciją,
- c) banko ir valstybės (*Cyprus Airways* pagrindinio akcininko) susitarimas, kad abu dalyvaus didinant kapitalą.

(94) Visų pirma, dėl *naujų akcijų pasirašymo kainos*, Cisco ir *Cyprus Airways* nusprendė, kad akcijų emisijos kaina arba kainų lygis bus nustatytas bendru sutarimu, vadovaujantis rinkos praktika ir atsižvelgiant į biržos sąlygas operacijos pradžioje. Kipras patvirtino Komisijai, kad visiems pasirašantiems akcijas bus taikoma vienoda kaina ir kad laiduotojui nebus suteikta jokia speciali nuolaida.

(95) Antra, *bankų atlyginimai komisiniiais* yra susieti su dalies rinkoje pasirašomų akcijų verte (30 %). Kipro valdžios institucijos nurodė, kad mokestis, kuris bus mokamas bankui Cisco, atitinka rinkos praktiką pagrindinėse Europos biržose ir garantuoja gerą analogiškos akcijų pardavimo rinkoje operacijos baigtį. Komisija gali daryti išvadą, kad *Cyprus Airways* ir Cisco sandoris atitinka rinkos sąlygas, taikomas šio tipo operacijoms, ir nenulemia kainos, kurią bankas moka už pasirašysimas akcijas, mažėjimo. Todėl bankui mokami mokesčiai nesuteikia jam teisės dalyvauti operacijoje palankesnėmis sąlygomis, negu valstybei ar kitiems akcininkams.

(96) Trečia, *dėl valstybės ir banko reikalavimo, kad kita šalis dalyvautų didinant kapitalą*, Komisija nurodo, kad abiejų šalių reikalavimas, kad dalyvautų kita šalis, yra esminis ir lemiamos svarbos elementas, garantuojantis sėkmingą kapitalo padidinimą.

(97) Komisija pažymi, kad Kipro valdžios institucijos prisiėmė išpareigojimus perduoti Komisijai galutinę sutartį su banku, kuriose yra šie formalūs ir besąlygiški išpareigojimai pasirašyti akcijas, tuoj pat po jų sudarymo ir prieš valdžios institucijoms pasirašant naują kapitalo didinimą. Antras Kipro valdžios institucijų prisiimtas išpareigojimas – pateikti ataskaitą, kurioje būtų nurodyti faktiniai šio kapitalo didinimo pasirašymo lygiai, kai operacija jau bus atlikta. Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad savaime suprantama, jog negali būti lygiagretaus ar užslėpto susitarimo, kuriuo valstybė atleistų banką nuo jo išpareigojimo, jei rekapitalizacijos pasiūlymas būtų nepakankamai pasirašytas. Komisija kreips didžiausią dėmesį į tai, kad

(7) 2000 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo byloje T-296/97 *Alitalia prieš Komisiją* [2000] ECR II-3871 81 punktas.

siekiant užtikrinti tinkamą dabartinio sprendimo sąlygų laikymąsi, būtų griežtai laikomasi minėtų įsipareigojimų.

- (98) Tokia operacija sudaro sąlygas privačioje rinkoje pasirašyti reikšmingą dalį (30 %) naujai išleistų akcijų tomis pačiomis sąlygomis, kokiomis jų įsigyja valstybiniai akcininkai, su sąlyga, kad akcijų kaina bus identiška ir su kiekviena akcija susijusios teisės bus vienodos visiems akcininkams.
- (99) Galima apibendrinti, kad atsižvelgiant į šią analizę ir nuolatinę Komisijos praktiką, taip pat į Teismo precedento teisę dėl valstybės dalyvavimo kartu su privačiais investuotojais didinant kapitalą kvalifikavimo, nagrinėjant jį atskirai ir nepriklausomai nuo kitų restruktūrizavimo priemonių, 2007 m. viduryje planuotas kapitalo didinimas yra vienu metu vykstantis valstybės ir privačių investuotojų dalyvavimas, ir todėl valstybės dalyvavimas nėra laikomas valstybės pagalba, jei laikomasi pirmiau nustatytų sąlygų, susijusių su tuo, kad kapitalo didinimą garantuos komercinis investicijų bankas taip, kad užtikrintų veiksmingą valstybės bei privačių investuotojų pasirašymą vienu metu ir būtų išlaikytas valstybės ir privačios nuosavybės santykis.
- (100) Nepaisant to, Komisija pažymi, kad Europos teismų jurisprudencija rodo, jog „vien faktas, kad valstybės įmonė jau įdėjo kapitalą į pavaldžiąją bendrovę, kuris klasifikuojamas kaip valstybės pagalba, savaime nereiškia, kad tolesnis kapitalo įdėjimas negali būti klasifikuojamas kaip investicija, atitinkanti privataus rinkos ekonomikos investuotojo testą. ... Nepaisant to, Teismas laikosi nuomonės, kad tokiu atveju kaip šis, kai yra trys kapitalo įdėjimai, padarys to paties investuotojo per dvejų metų laikotarpį, kurių pirmi du nedavė grąžos, Komisija turi nuspręsti, ar trečias įdėjimas galėtų būti pagrįstai atskirtas nuo pirmųjų dviejų ir privataus investuotojo testo tikslais būti klasifikuojamas kaip savarankiška investicija.

Teismas mano, kad šie svarstymai yra svarbūs priimant tokį sprendimą: konkrečių kapitalo įdėjimų chronologija, jų paskirtis, pavaldžiosios bendrovės situacija tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas įdėti kapitalą⁽⁸⁾.

- (101) Šiuo atveju Komisija pažymi, kad nors valstybė ir privatūs akcininkai pasirašys kapitalo didinimą ta pačia kaina ir visoms naujoms akcijoms bus suteiktos tokios pačios teisės, faktas yra tas, kad valstybė veikia tuo pačiu metu kaip didžiulės paskolos gavėjui laiduotojas (tai gerokai peržengia kapitalo didinimo ribas) ir perka restruktūrizuojamai bendrovei pavaldžią bendrovę. Tačiau nebūtina preciziškai vertinti, ar jei kapitalo didinimas bus susietas su šiomis dviem priemonėmis, valstybės ir privačių investuotojų dalyvavimas didinant kapitalą faktiškai vyktų tokiomis pat

sąlygomis, nes, Komisija mano, kad (kaip paaiškėja iš tolesnės analizės) net jei valstybės dalyvavimas didinant kapitalą būtų laikomas valstybės pagalba, tokia pagalba būtų suderinama su bendrąja rinka.

Teisinis vertinimo pagrindas

- (102) Padariusi išvadą, kad ilgalaikė 55 mln. CYP valstybės garantuojama paskola, skirta iš dalies finansuoti Cyprus Airways restruktūrizavimą, yra valstybės pagalba ir kad valstybės dalyvavimas didinant kapitalą gali turėti valstybės pagalbos elementų, Komisija turi išnagrinėti jos suderinamumą su bendrąja rinka.
- (103) Todėl būtina išnagrinėti pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalis, kuriose numatytos bendrosios taisyklės dėl nesuderinamumo, nustatyto 87 straipsnio 1 dalyje, išimtys.
- (104) Išimtys, nurodytos EB sutarties 87 straipsnio 2 dalyje, šiuo atveju netaikytinos, nes pagalba nėra nei socialinio pobūdžio, nei teikiama individualiems vartotojams arba gaivalinių nelaimių ar kitų ypatingų įvykių padarytai žalai atitaisyti; taip pat tai nėra pagalba, teikiama tam tikrų Vokietijos Federacinės Respublikos regionų, patyrusių žalą dėl Vokietijos padalijimo, ūkiui.
- (105) Išimtys, nurodytos 87 straipsnio 3 dalies a, b ir d punktuose šiuo atveju netaikytinos, nes pagalba neskatina regionų, kuriuose yra neįprastai žemas pragyvenimo lygis arba didelis nedarbas, ekonominės plėtros, Europos interesams svarbių projektų vykdymo arba neatitaiso didelių kurios nors valstybės narės ekonomikos iškraipymų, nėra skirta kultūrai remti ir paveldui išsaugoti.
- (106) Todėl galėtų būti taikoma tik EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkte numatyta išimtis. Pagal 87 straipsnio 3 dalies c punktą leidžiama valstybės pagalba, skirta tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

- (107) Šiuo atžvilgiu galiojanti Bendrijos sistema nusprendžiant dėl suderinamumo yra 2004 m. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės, taip pat pirmiau minėtos 1994 m. gairės.

Numatomų priemonių derėjimas su bendrąja rinka

- (108) Taigi Komisija turi įvertinti, ar restruktūrizavimo planas atitinka galiojančių gairių nuostatas. Gairių pagrindinis principas (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 31 punktas) – „leisti teikti restruktūrizavimo pagalbą tik tokiomis

⁽⁸⁾ Bylos T11/95 BP Chemicals Ltd prieš Komisiją [1998] ECR II-3235 170 ir 171 punktai.

aplinkybėmis, kai galima įrodyti, kad tai neprieštarauja Bendrijos interesui. Tai įmanoma tik laikantis griežtų kriterijų ir, jei neabejojama, kad bet kokius konkurencijos iškreipimus atvers nauda, gauta įmonei išlikus ... ir kad, iš esmės, egzistuoja konkurentams palankios adekvačios kompensacinės priemonės.“

- (109) Gairėse toliau nustatyta nemažai sąlygų, kuriomis gali būti suteikta restruktūrizavimo pagalba.

Bendrovės tinkamumas

- (110) Pirmiausia Komisija turi nustatyti, ar Cyprus Airways yra tinkama restruktūrizuoti pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Gairių 9 punkte teigiama, kad tai nėra bendrovės, patiriančios sunkumų, Bendrijos apibrėžtis ir priduriama, kad „Komisija laiko sunkumus patiriančia įmone tokią įmonę, kuri nei naudodamasi savo ištekliais, nei savininkų, akcininkų ar kreditorių lėšomis nesugeba sumažinti nuostolių, kurie, institucijoms neįsikišus, artimiausiu arba vidutinės trukmės laikotarpiu beveik neabejotinai priverstų ją nutraukti veiklą.“

- (111) Toliau gairių 10 punkte aiškinama, kad „šiose gairėse sunkumus patiriančia įmone laikoma įmonė apskritai, nepriklausomai nuo jos dydžio: a) ribotos turtinės atsakomybės bendrovė, jei ji yra praradusi daugiau kaip pusę savo registruoto kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį to kapitalo – per pastaruosius 12 mėnesių.“

- (112) 11 punkte taip pat teigiama, kad „Net jei nėra 10 punkte nurodytų aplinkybių, įmonė vis tiek gali būti laikoma patiriančia sunkumus, ypač jei jai būdingi įprasti sunkumus patiriančios įmonės bruožai, pvz., augantys nuostoliai, mažėjanti apyvarta, didėjančios atsargos, pajėgumų perteklius, mažėjantys grynujų pinigų srautai, augančios skolos, didėjančios palūkanos ir mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė.“

- (113) Pradėdama procedūrą Komisija pastebėjo, kad Cyprus Airways yra uždaroji akcinė bendrovė, jau netekusi didelės dalies įstatinio kapitalo. 2003 m. gruodžio 31 d. Cyprus Airways įstatinis kapitalas buvo 55,5 mln. CYP (95 mln. EUR), bet iki 2004 m. gruodžio 31 d. per 12 ankstesnių mėnesių ji neteko 26,2 mln. CYP (44,8 mln. EUR), o tai sudaro beveik 50 % jos akcinio kapitalo.

- (114) Komisija pastebėjo, kad Grupės nuostoliai (patirti daugiausia dėl Cyprus Airways) padidėjo nuo 20,9 mln. CYP 2003 m. iki 39,4 mln. CYP 2004 m. pabaigoje. Taigi Cyprus Airways akcinis kapitalas sumažėjo nuo 55,6 mln. CYP (95 mln. EUR) 2003 m. iki 14,4 mln. CYP (25 mln. EUR) 2004 m. Todėl labai nepanašu, atsižvelgiant į bendrovės keblią finansinę padėtį, kad ji galėtų užsitikrinti kokį nors komercinio finansavimo šaltinį.

- (115) Savo 2005 m. gegužės 3 d. sprendime dėl Cyprus Airways (sanavimo pagalbos) Komisija padarė išvadą, kad pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires Cyprus Airways tikrai yra bendrovė, patirianti sunkumų. Komisija padarė tokią pat išvadą ir pradėdama procedūrą. Todėl Cyprus Airways yra tinkama restruktūrizuoti pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (116) Antroji sąlyga (kaip nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 35 punkte), kurios reikia laikytis yra ta, kad „restruktūrizavimo planas, kurio trukmė turi būti kaip galima trumpesnė, per pagrįstą laikotarpį ir remiantis realiomis būsimų veiklos sąlygų prielaidomis turi atkurti įmonės ilgalaikį gyvybingumą.“

- (117) Tų pačių gairių 37 punkte taip pat numatyta, kad „Planas turi padėti jai pasiekti tokią apyvartą, kuri leistų bendrovei po restruktūrizavimo padengti visas sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius privalomuosius mokesčius. Laukiamos kapitalo grąžos turi pakakti restruktūrizuotai įmonei konkuruoti rinkoje, pasinaudojant savo privalumais.“

- (118) Kol kas vykstant restruktūrizacijai bendrovė sumažino savo išlaidas 19,5 mln. CYP ir atleido daugiau darbuotojų, nei buvo numatyta restruktūrizavimo plane. Plane buvo numatyta atleisti 385 darbuotojus (iš 1800), tačiau galiausiai galimybe palikti bendrovę pasinaudojo 414 asmenų. Toks didelis išlaidų bazės sumažinimas kartu su atlyginimų likusiems darbuotojams sumažinimu, dėl kurio deramasi, taip pat produktyvumo padidėjimas ir darbo praktikos pagerėjimas leis daug sutaupyti ir turėtų suteikti bendrovei reikiamo lankstumo ir gebėjimo pritaikyti, kad pasiektų savo tikslų.

- (119) Komisija mano, kad Cyprus Airways turėtų sėkmingai atlikti restruktūrizaciją per nustatytą laikotarpį. Iš tiesų, nors nuo sanavimo pagalbos suteikimo (2005 m. gegužės mėn.) praėjo tik 18 mėnesių, bendrovės rezultatai jau yra šiek tiek geresni, nei buvo numatyta. Siekiant tolesnio gerėjimo, reikėtų atkreipti dėmesį į darbuotojų nuomonę apie tai, kaip valdyti būtiną restruktūrizavimą. Tokiais atvejais restruktūrizavimo valdymas yra labai svarbus, ir gautos trečiosios šalies pastabos rodo, kad šiuo atveju yra kaip tik taip.

- (120) Dėl ilgalaikės 55 mln. CYP (96 mln. EUR) paskolos, kuriai iš dalies garantiją suteikia valstybė, Kipro valdžios institucijos įrodė, kad ši suma bus panaudota (kartu su už Eurocypria pardavimą gautomis pajamomis) sanavimo pagalbai, skirtai oro linijoms restruktūrizuoti per ateinan-

čius metus, grąžinti. 2007 m. viduryje planuotas kapitalo padidėjimas 14 mln. CYP bus panaudotas nesumokėtai paskolos daliai sumažinti. Restruktūrizavimo planas yra glaudžiai susijęs su išlaidų mažinimo planu, kad būtų maksimaliai padidintos pajamos. Tikimasi, kad laikui bėgant bendrovės pajamos didės ir iš jų bus galima grąžinti bankui likusią paskolos sumą.

(121) Komisija taip pat turi įvertinti, ar restruktūrizavimo prielaidos yra pagrįstos esamomis aplinkybėmis ir ar prognozės atitinka tai, ko reikalaujama gairėse. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 35 punkte nustatyta, kad „Planas su visomis susijusiomis detalėmis pateikiamas Komisijai; ypač svarbu, kad plane būtų pateiktas rinkos tyrimas. Įmonės gyvybingumas turi būti didinamas daugiausiai pasinaudojant restruktūrizavimo plane nurodytomis vidaus priemonėmis; gyvybingumo didinimas gali remtis išoriniais veiksniais, pvz., kainų ir paklausos svyravimais, kuriems bendrovė neturi didelės įtakos, bet tik tada, jei iš esmės pritariama apie rinką daromoms prielaidoms.“

(122) Šiuo atžvilgiu galima patikrinti, ar ši restruktūrizavimo plano dalis įgyvendinama taip, kaip buvo prognozuota. Šiuo atveju dėl eismo sratutų ir rinkos pokyčių Komisija remiasi dviem savarankiškomis studijomis, atliktomis vertinant Eurocypria, kiek tai yra susiję su Kipro aviacijos rinkos pokyčiais.

(123) Pagal restruktūrizavimo planą Kipro oro eismas turėtų vidutiniškai per metus augti 3,5 % 2005–2010 m., o Cyprus Airways eismo prognozės vidutiniškai per metus didės 2,4 % 2005–2010 m.. PwC parengtoje ataskaitoje bendras Kipro oro eismo augimas, kurį prognozuoja IATA (Tarptautinė oro transporto asociacija), yra 4,3 % 2006–2008 m., o tai rodo, kad plane atsižvelgta į pagrįstas prielaidas. Todėl restruktūrizavimo plano prognozės pagal Cyprus Airways rezultatus atrodo patikimos atsižvelgus į kitus bendrovės loginius svarstymus.

(124) Atsižvelgusi į pirmiau minėtus veiksnius, Komisija mano, kad Cyprus Airways galės atkurti savo finansinį gyvybingumą per pagrįstą laiką, kaip numatyta verslo plane.

Kompensacinės priemonės

Cyprus Airways

(125) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkte numatyta, jog „siekiant užtikrinti, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų sumažintas taip, kad siekiami teigiami pokyčiai nusvers neigiamus, reikia imtis kompensacinių priemonių. Priešingu atveju bus laikoma, kad pagalba prieštarauja bendrajam interesui ir todėl nesuderinama su bendrąja rinka.“

(126) Toliau 39 punkte numatyta, kad „tokias priemones gali sudaryti turto išpardavimas, pajėgumų arba dalyvavimo rinkoje sumažinimas ir įėjimo į konkrečias rinkas kliūčių sumažinimas. Nustatydamas, ar kompensacinės priemonės yra tinkamos, Komisija atsižvelgs į rinkos struktūrą ir konkurencijos sąlygas, taip siekdama užtikrinti, kad tokia priemonė nepablogins rinkos struktūros“

(127) Todėl Komisija turi išnagrinėti, kaip vyksta restruktūrizavimas, ir nuspręsti, ar buvo imtasi pakankamų priemonių dėl Cyprus Airways ir Cyprus Airways grupės, kad būtų maksimaliai sumažintas rinkos iškraipymus galintis sukelti pagalbos poveikis.

(128) 2004 m. pabaigoje vadinamąjį „veiksmų planą“ bendrovė pradėjo nuo to, kad savo orlaivių parką sumažino dviem orlaiviais (vienas iš jų su įgula vėliau buvo išnuomotas bendrovei Eurocypria) ir atsisakė nemažai maršrutų, kuriuos anksčiau aptarnaudavo – į Varšuvą, Budapeštą ir Kolombą.

(129) Taigi 2004 m. pabaigoje oro linijų bendrovės orlaivių parkas buvo sumažintas vienu orlaiviu; įgyvendinant restruktūrizavimo planą Cyprus Airways naudojo 10 orlaivių (2 A319, 6 A320-200 ir 2 A330-200), dar vieną A320-200 su įgula buvo išnuomojusi bendrovei Eurocypria, o šis nuomos susitarimas buvo panaikintas 2006 m. vasaros sezono pabaigoje. Be to, Komisija pažymi, kad oro transporto augimo perspektyvos vidutiniškai per metus svyruoja nuo 3,5 iki 4,3 % 2005–2010 m., o Kipro oro linijų prognozėse numatytas 2,4 % augimas per metus, dėl ko rinkos dalis per tą laikotarpį sumažės nuo 26,6 % iki daugiausia 23,2 %. Komisija gali sutikti, kad bet koks tolesnis orlaivių parko dydžio arba rinkos dalies mažinimas keltų pavojų oro linijų bendrovės galimybėms atsigaivinti nesudarant konkurentams jokių reikšmingų rinkos galimybių.

(130) Pradėdama procedūrą, Komisija konkrečiai paragino suinteresuotąsias trečiąsias šalis pateikti apie tai savo pastabas; pastabų nebuvo gauta.

(131) Be to, Komisija pabrėžia, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkte numatyta, jog „ekonominė ir socialinė sanglauda yra Bendrijos prioritetinis tikslas <...>, Komisija, vertindama pagalbos teikimą remiamose vietovėse, turi atsižvelgti į regioninio vystymosi poreikius.“ Toliau 56 punkte numatyta, kad „leidimo suteikti pagalbą sąlygos remiamose vietovėse gali būti ne tokios griežtos kompensacinių priemonių įgyvendinimo ir pagalbos gavėjo indėlio dydžio atžvilgiu.“

(132) Šiuo atveju reikėtų prisiminti, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. (*) visas Kipras atitiko kriterijus, keliamus taikant EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkte numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą. 2007–2013 m. du

(*) Valstybės pagalba CY 14/2003 – Kipras – Regioninės pagalbos žemėlapis 2004-2006 m. (C(2004) 1757/1, 2004 4 28).

regionai, kuriuose bendrai gyvena 50 % Kipro gyventojų, turėtų atitikti kriterijus, leidžiančius gauti regioninę investicinę pagalbą taikant EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkte numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą, pagalbos intensyvumui esant 15 %. Be to, Kipras turi nemažai teritorinių, taigi ir pastovių ypatybių, kurios veikia jo socialinę ir ekonominę raidą. Kipro pietinis pakraštys turi tiesioginių susisiekimo su Europos Sąjunga problemų ir dėl to šalis labai priklauso nuo oro ir jūros transporto, bet labiausiai nuo oro transporto. Tai svarbu, nes Kipro atveju kelionės oru yra vienintelis perspektyvus verslo keleivių keliavimo būdas. 2003 m. Eurostat statistiniais duomenimis, apskaičiavus vadinamąjį ekonomikos „priklausymą nuo oro transporto“, buvo nustatyta, kad Kipras yra labiausiai nuo oro transporto priklausanti valstybė narė ⁽¹⁰⁾.

Išvada

(133) Šiuo atžvilgiu ir atsižvelgiant į oro transporto rinkos ypatumus Kipre, taip pat į tai, kad *Cyprus Airways* jau sumažino savo orlaivių parką ir kad buvusi jai pavaldi bendrovė *Eurocypria* dabar veiks kaip teisiškai ir finansiskai atskiras verslo subjektas, visiškai nepriklausantis bendrovei *Cyprus Airways* ir jos nekontroliuojamas, Komisija gali daryti išvadą, jog Kipro valdžios institucijos pasiūlė pakankamai kompensacinių priemonių, kad ištaisyti rinkos iškraipymus, kuriuos sukels restruktūrizacija.

Pagalba turi būti sumažinta iki minimumo

(134) Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punkte numatyta, kad „Pagalbos dydis ir intensyvumas turi apsiriboti griežtu restruktūrizavimo sąnaudų minimumu, reikalingu restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į turimus bendrovės, jos akcininkų arba ją valdančios verslo grupės finansinius išteklius. Tokiame įvertinime bus atsižvelgta į anksčiau gautą sanavimo pagalbą.“ Komisija mano, kad šis reikalavimas yra įvykdytas.

(135) Iš tiesų, viena vertus, kaip minėta pirmiau, restruktūrizacijos išlaidos siekia 71,1 mln. CYP. Kita vertus, pajamas, panaudotas šiai restruktūrizacijai finansuoti, sudaro 55 mln. CYP paskola (iš dalies garantuojama valstybės), 13,425 mln. CYP iš *Eurocypria* pardavimo pajamų ir maždaug 8,5 mln. CYP iš kitų išteklių, gaunamų pardavus įvairų turtą. Planuoto kapitalo didinimo lėšos neturėtų būti pridėtos prie šių priemonių, nes jos visos bus naudojamos daliai 55 mln. CYP paskolos padengti ir todėl nepadidins bendros išteklių, naudojamų restruktūrizacijai, sumos, bet tik pakeis tolygią jų dalį. Todėl iš viso išteklių sudaro maždaug 76,9 mln. CYP. Komisijai ši suma atrodo priimtina ir ji daro išvadą, kad nėra nuolatinių išteklių pertekliaus, palyginti su atitinkamomis išlaidomis, nes

didžiąją dalį restruktūrizavimo išteklių sudaro paskola, kurią bendrovė turės grąžinti iš savo pačios lėšų, todėl tai nėra nuolatinis finansavimas, nes bendrovė turi pati padengti galutines restruktūrizavimo išlaidas.

(136) Be to, Komisija pastebi, kad Kipro valdžios institucijų įsipareigojimas sumažinti dalį 55 mln. CYP paskolos, kuriai bus taikoma vyriausybės garantija, yra dar vienas valstybės pagalbos elemento apribojimas, palyginti su tuo, kas buvo iš pradžių numatyta.

Nuosavo įnašo dydis

(137) Dėl nuosavo įnašo dydžio, gairių 43 punkte numatyta, kad „tikimasi, kad pagalbos gavėjai savais ištekliais svariai prisidės prie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo, įskaitant įmonės išlikimui nebūtino turto pardavimą arba pasinaudojimą rinkos sąlygomis gaunamu išoriniu finansavimu. Toks indėlis yra požymis to, kad rinkos tiki gyvybiškumo sugrįžimo galimybe. Toks indėlis turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, tarkim grynųjų pinigų srautų, ir kiek įmanoma didesnis.“ Toliau gairėse nurodoma, koks nuosavo įnašo dydis būtų paprastai laikomas tinkamu; tokio dydžio bendrovei kaip *Cyprus Airways* jis turėtų būti 50 %.

(138) Komisija nustatė, kad restruktūrizavimo išlaidos bus maždaug 71,1 mln. CYP.

(139) Sumas, kurios turėtų būti laikomos nuosavu įnašu, sudarys: mažiausiai 4,2 mln. CYP, sudarantys tą kapitalo didinimo 14 mln. CYP dalį, kurią garantuos privatus investuotojai; mažiausiai 10 mln. CYP iš 55 mln. CYP komercinės paskolos, kurią oro linijų bendrovė skolinsis rinkoje be garantijos ar kitokio valstybės įsikišimo; taip pat 8,5 mln. CYP (kaip nustatyta 53 konstatuojamojoje dalyje) iš įvairaus turto pardavimo lėšų.

(140) Kipro valdžios institucijos taip pat tvirtina, kad lėšos, gautos už *Eurocypria* pardavimą, taip pat turėtų būti laikomos nuosavu įnašu. Komisijos praktika šiuo atžvilgiu yra tokia ⁽¹¹⁾, kad jei turtas parduodamas realia verte (neatsižvelgiant į tai, kas yra pirkėjas), tai nėra valstybės pagalba turtą parduodančiai įmonei. Tokio turto pardavimo lėšos gali būti naudojamos restruktūrizavimui finansuoti ir turėtų būti laikomos nuosavu įnašu. Tai reiškia, kad lėšos už *Eurocypria* pardavimą, siekiančios 13,425 mln. CYP, taip pat turi būti laikomos nuosavu įnašu. Šią išvadą šiuo atveju dar labiau sustiprina Kipro valdžios institucijų įsipareigojimas ir Komisijos nustatyta sąlyga, kad *Eurocypria* veiksmingai veiktų kaip atskiras ūkio subjektas, nepriklausantis nuo *Cyprus Airways* ir konkuruojantis su ja.

⁽¹¹⁾ 2003 m. spalio 15 d. Komisijos sprendimas 2005/406/EB dėl RTP, (OL L 142, 2005 6 6, p. 1), ir 2004 m. liepos 7 d. Komisijos sprendimas 2005/418/EB dėl *Alstom* (OL L 150, 2005 6 10, p. 24) (visų pirma 125 ir 215 punktai).

⁽¹⁰⁾ Kipre oro transporto keleivių ir gyventojų santykis yra 8,50. Galima palyginti: ES-25 valstybėse narėse toks santykis yra 1,30.

(141) Iš viso nuosavas įnašas yra mažiausiai 36,2 mln. CYP. Tai sudaro 51 % restruktūrizavimo išlaidų. Todėl Komisija daro išvadą, kad reikalavimas pridėti pakankamą sumą prieš restruktūrizavimo išlaidų šiuo atveju įvykdytas.

(142) Be to, Komisija pabrėžia, kad didžiąją dalį restruktūrizavimo išlaidų padengia 55 mln. CYP paskola, kurią, net jei ji iš dalies garantuota valstybės, turės atiduoti bendrovė iš savo lėšų, o ne iš 55 mln. CYP valstybės dotacijos⁽¹²⁾. Pastangos, kurias bendrovė turi dėti, kad laikui bėgant padengtų savo restruktūrizacijos išlaidas, turi tokį patį poveikį, kaip nuosavas jos restruktūrizavimo finansavimas, vienintelis skirtumas – šios pastangos gali būti paskirstytos per kelerius metus, nes gauta valstybės garantuota komercinė paskola.

Atsižvelgdama į tai, Komisija

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Restruktūrizavimo pagalba, kurią Kipras suteikė bendrovei *Cyprus Airways Public Ltd.*, yra suderinama su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą su sąlyga, kad bus laikomasi 2–5 straipsniuose nustatytų reikalavimų.

2 straipsnis

Kipras iki 2007 m. gruodžio 31 d. pateikia Komisijai ataskaitą apie restruktūrizavimo plano pažangą ir valdymą.

3 straipsnis

1. Kipras užtikrina, kad *Cyprus Airways Public Ltd.* ir *Eurocypria* yra ir toliau bus visiškai konkuruojančios bendrovės. *Cyprus Airways Public Ltd.* ir *Eurocypria* turi veikti kaip atskiri juridiniai asmenys. Nei *Cyprus Airways Public Ltd.*, nei *Eurocypria* neišdžiama įsigyti vienai kitos akcijų, ir abi bendrovės tarpusavyje negali atlikti jokių lygiaverčių kapitalo operacijų, tokių kaip susijungimas. Visi *Cyprus Airways Public Ltd.* ir *Eurocypria* sandoriai turi būti sudaromi rinkos sąlygomis.

2. 1 dalis galios, kol:

a) baigsis paskolos garantija, kurią bendrovei *Cyprus Airways Public Ltd.* suteikė Kipras, arba

b) Kipras daugiau nebeturės nei tiesioginės, nei netiesioginės daugumos ir (arba) kontrolės abiejų bendrovių kapitale.

4 straipsnis

Kipras užtikrina, kad didinant kapitalą 14 mln. CYP (24,3 mln. EUR) bendrovėje *Cyprus Airways Public Ltd.*, kas numatyta 2007 m. viduryje, bus laikomasi šių sąlygų:

a) kapitalas bus didinamas tik tai po to, kai komercinis bankas raštiškai patvirtins savo formalų besąlyginį įsipareigojimą dėl geros operacijos baigties garantijos, išskyrus nenugalimos jėgos atvejus, karo veiksmus ir teroristų išpuolius bei panašius atvejus;

b) didinant kapitalą valstybė gali pasirašyti ne daugiau kaip 70 % kapitalo;

c) valstybė pasirašo naujas akcijas, išleistas su tokiais pat teisėmis, tokiais pat sąlygomis ir ta pačia kaina, kaip ir privatūs investuotojai, nepažeisdama siūlomo banko sėkmingos baigties garantijos tvarkaraščio;

d) vykdant operaciją negali būti lygiagretaus ar užslėpto susitarimo, kuriuo valstybė atleistų banką nuo jo įsipareigojimo, jei rekapitalizacijos pasiūlymas būtų nepakankamai pasirašytas ar bankui būtų suteikta bet kokia speciali emisijos kainos nuolaida.

5 straipsnis

Kipras pateikia Komisijai visas ataskaitas ir dokumentus, susijusius su valstybės, banko ir privačių *Cyprus Airways Public Ltd.* akcininkų dalyvavimu, ir visų pirma galutines sutartis su banku ir ataskaitas, pagrindžiančias mokesčius ir galutinę akcijų kainą didinant kapitalą.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Kiprui.

Priimta Briuselyje 2007 m. kovo 7 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Komisijos pirmininko pavaduotojas

⁽¹²⁾ Žr. 2004 m. liepos 14 d. Komisijos sprendimą (2005/346/EB) dėl *MobilCom*, OL L 116, 2005 5 4 (visų pirma 173 punktą).