KOMISJONI OTSUS,

7. märts 2007,

Riigiabi C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Ümberkorraldamiskava

(teatavaks tehtud numbri C(2007) 300 all)

(Ainult kreekakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/137/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama oma märkused eelnimetatud sätete kohaselt ([1])

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) 3. mail 2005 otsustas komisjon, et päästmisabi (N69/2005) andmine Cyprus Airways Public Ltd-le on lubatud. (Otsus 2005/1322).

(2) Küprose ametiasutused teavitasid komisjoni Cyprus Airways Public Ltd ümberkorraldamiskavast dateerimata kirjas, mille komisjon registreeris 9. novembril 2005 (DG TREN A/28405), vastavalt artikli 88 lõikele 3 ja kohustustele, mis olid võetud seoses eespool nimetatud teatatud päästmisabiga. 14. novembril 2005 registreeris komisjoni peasekretariaat teatise viitenumbriga SG(05)A10041 ja toimikule anti number N 555/2005.

(3) 18. novembril 2005 (D(05)125084) palus komisjon Küprose ametiasutustelt lisaselgitusi. Küprose ametiasutused vastasid komisjoni küsimustele 23. jaanuari 2006. aasta kirjas, mis registreeriti 24. jaanuaril 2006 (viitenumbriga DG TREN A/11819). 14. detsembril 2005 kohtusid Brüsselis Küprose Vabariigi ja komisjoni esindajad. Järgmine kõrgetasemeline kohtumine toimus 30. jaanuaril 2006 Brüsselis, kus arutati sündmuste arengut.

(4) 22. märtsi 2006. aasta otsusega, millest teatati Küprose ametiasutustele 23. märtsi 2006. aasta kirjaga (SG-Greffe (2006) D/201246), algatas komisjon asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse. Kõnealune menetlus kannab registreerimisnumbrit C 10/2004.

(5) Komisjoni otsus ametliku uurimismenetluse algatamise kohta avaldati ka *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama sellekohaseid märkusi. Küpros edastas märkused komisjonile 20. aprilli 2006. aasta kirjaga.

(6) Komisjon sai avaldatud menetluse algatamise otsuses sätestatud tähtajaks huvitatud isikutelt ühe märkuse. Kõnealune märkus edastati seejärel Küprose ametiasutustele (D(2006) 213376) arvamuse saamiseks ja Küpros esitas oma arvamuse 28. juuli 2006. aasta kirjaga, mis registreeriti 1. augustil 2006 viitenumbriga A/28810. Küprose ametiasutustelt saadi lisaselgitusi 19. detsembri 2006. aasta faksiteates, mis registreeriti 31. detsembril 2006 viitenumbriga A/40766. Samuti anti lisaselgitusi ja teatati lisakohustuste võtmisest 28. veebruari 2007. aasta faksiteates.

II. ASJAOLUD

(7) Cyprus Airways Public Ltd loodi 1947. aastal riigiosalusega äriühinguna ja selle põhitegevuseks on reisijate ja kauba õhutransport ning muud lennuettevõtjale omased teenused. Äriühingu põhiaktsionär on Küprose valitsus (69,62 %) ja ülejäänud aktsiad kuuluvad ligikaudu 4 200-le väikesele erainvestorile.

(8) Cyprus Airways Public Ltd (edaspidi „Cyprus Airways”) kuulub kontserni Cyprus Airways (edaspidi „kontsern”).

(9) Cyprus Airways teeb praegu regulaarlende Euroopas ja Lähis-Idas ning käitab 11 lennukist koosnevat lennukiparki, millest kaks on Cyprus Airways'ile kuuluvat 2002. aastal tarnitud lennukit A319, seitse Cyprus Airways'ile kuuluvat ajavahemikus maist 1989 kuni märtsini 1993 tarnitud lennukit A320-200, üks varem koos meeskonnaga Eurocypria'le renditud lennuk ja kaks aastatel 2002 ja 2003 tarnitud lennukit A330-200 (renditud).

([1]) ELT C 113, 13.5.2006, lk 2.

([2]) Vt 1. joonealune märkus.

(10) Ümberkorraldamiskavast teatamise ajal kuulusid kontserni lisaks järgmised, 100 % ulatuses Cyprus Airways Public Ltd omandis olevad äriühingud:

Eurocypria Airlines

(11) Kõnealune äriühing (edaspidi „Eurocypria") teenindab enam kui 50-lt Euroopa lennuväljalt toimuvaid tellimuslende. Eurocypria lennuparki kuulub viis lennukit, neist neli renditud lennukit Boeing 737-800, mis hangiti ajavahemikus veebruarist kuni aprillini 2003 ja mis kõik mahutavad 189 reisijat, ja üks lennuk A320, mis on koos meeskonnaga renditud Cyprus Airways'ilt.

Hellas Jet SA

(12) Hellas Jet SA (edaspidi „HellasJet") asutamine registreeriti Ateenas 1. juulil 2002 ja see alustas tegevust 24. juunil 2004. HellasJet loodi Ateenas baseeruva Euroopa uue lennuettevõtjana. Ettevõtja käitas kolme Ateena rahvusvahelisel lennuväljal baseeruvat lennukit Airbus A320. Äriplaan jäi paraku täitmata ja regulaarlennud katkestati 2005. aasta mais. Ettevõtte majandustulemused olid seetõttu laastavad ja läksid kontsernile 2005. aasta juuni seisuga maksma kokku 29,5 miljonit Küprose naela (51,4 miljonit eurot).

Zenon National Distribution Centre Ltd

(13) Kõnealune tütarettevõtja (edaspidi „Zenon") osutab teenuseid Küprose reisibüroodele. Zenon jagab eelkõige elektroonilist teavet, mis võimaldab reisibüroodel broneerida lennukite istekohti ja pileteid ning hotellitube ja autosid.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd

(14) Kõnealune äriühing alustas tegevust 1996. aastal, kui võttis üle tollimaksuvabade kaupluste tegevuse Larnaca ja Paphose lennujaamades. Ümberkorraldamiskavast teatamise ajal oli kavandatud, et tollimaksuvabad kauplused Larnaca ja Paphose lennujaamades võtab üle uus lennujaama kontsessionäär ja need ei kuulu enam kontserni. See toimus juunis 2006.

III. MENETLUSE ALGATAMINE

(15) Komisjoni otsus algatada asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ettenähtud menetlus põhines mitmel küsimusel, mis ilmnesid ümberkorraldamiskava analüüsi käigus. Komisjon kahtles selles, kas kava on kooskõlas ühenduses kohaldatava raamistikuga, st ühenduse 2004. aasta suunistega raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta ([3]) (edaspidi „suunised").

([3]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

Pikaajaline laen 55 miljoni Küprose naela (96 miljoni euro) ulatuses ja meetmed kulude kärpimiseks

(16) Ümberkorraldamiskava peamine tugisammas on Küprose valitsuse garantiiga kümneaastane kommertslaen, mida kasutatakse esmajoones 30 miljoni Küprose naela (51 miljoni euro) suuruse lühiajalise laenu tagasimaksmiseks, mis võeti pärast ettevõtte päästmisabi heakskiitmist 2005. aasta mais. Laenu ülejäänud osa kasutatakse seejärel lennuettevõtja ümberkorraldamiseks.

(17) Ümberkorraldamiskava esimese 24 kuu jooksul keskenduti peamiselt kulude kärpimisele ja teatavate tulude suurendamisele. Valitsuse ja juhtkonna hinnangu kohaselt tuli kogukulusid vähendada 13 % võrra. See tuli saavutada töötajate arvu vähendamisega ligikaudu 20 % võrra ja samaaegse palgatasemete vähendamisega keskmiselt 15 % võrra. See tähendab, et 1 840st töötajast 1. septembri 2005. aasta seisuga tuli ümberkorraldamiskava kohaselt koondada 385 töötajat; kõnealuse koondamisega pidi aastas kokku hoitama ligikaudu 7 miljonit Küprose naela (12 miljonit eurot); jooksvate tööjõukulude vähendamisega hoitakse kokku veel 4,6 miljonit Küprose naela (8 miljonit eurot).

(18) Komisjon kahtles, kas kava taastab äriühingu pikaajalise elujõulisuse lühima võimaliku aja jooksul ja sellises ulatuses, et tulevikus lisaabi enam ei vajata. Ta märkis ka seda, et tal ei ole piisavalt teavet, et otsustada, kas ümberkorraldamiskavale antav abi piirdub miinimumiga. Samuti kahtles komisjon vajaduses maksta pikaajaline laen tagasi 10 aasta jooksul. Komisjon märkis, et tal ei ole piisavalt teavet, et otsustada, kas finantsprognoosid on mõistlikud või kas prognooside aluseks olevad eeldused on paikapidavad, ning et teda huvitab väga, mida Cyprus Airways'i konkurendid kõnealusest kavast arvavad.

Eurocypria müük

(19) Ümberkorraldamiskavaga on ette nähtud Eurocypria, s.o Cyprus Airways'i tellimuslende korraldava tütarettevõtja müük valitsusele sõltumatu eksperdi määratud hinnaga. Hind oli esialgse hinnangu kohaselt 15 miljonit Küprose naela (26 miljonit eurot). Eurocypria eraldatakse seejärel Cyprus Airways'i kontsernist ja see tegutseb edasi täiesti eraldi üksusena. Cyprus Airways kasutab müügitulu (mida valitsus maksab Cyprus Airways'ile) oma ümberkorraldamise rahastamiseks. Komisjon kahtles müügis ja müügihinna määramise viisis. Kui Eurocypria eest makstav hind ei ole turuhind, siis on see riigiabi.

Kapitali suurendamine

(20) Ümberkorraldamiskava järgmine osa, mis pidi ellu viidama 18 kuud pärast kava algatamist, on kapitali suurendamine 14 miljoni Küprose naela (24 miljoni euro) võrra. Kõik aktsionärid (riik ja eraaktsionärid) osalevad vastavalt oma osaluse suurusele. Riigi panus on 9,8 miljonit Küprose naela (17 miljonit eurot), samas kui eraaktsionäride panus kapitali suurendamisse on ligikaudu 4,2 miljonit Küprose naela (7,3 miljonit eurot). Komisjon märkis menetluse algatamisel, et ta ei saa välistada võimalust, et riigi osalus kapitali suurendamises võib olla riigiabi.

Kompensatsioonimeetmed

(21) Komisjon kahtles, kas ümberkorraldamiskavas kavandatud kompensatsioonimeetmed on abi põhjustatud turumoonutuse kõrvaldamiseks piisavad. Kava kohaselt tuli Cyprus Airways'i lennukiparki ja marsruudivõrku suhteliselt vähe vähendada. Tellimusreise korraldav Eurocypria tuli ära müüa ja teine tütarettevõtja, HellasJet, sulgeda ning tema kolm lennukit loovutada. Komisjonis äratas kahtlusi eelkõige see, et Eurocypria taheti müüa Cyprus Airways'i põhiaktsionärile. Komisjon kutsus Cyprus Airways'i konkurente üles esitama sellekohaseid märkusi.

Ettevõtja enda panus

(22) Cyprus Airways'i suurusega äriühingu puhul peaks ettevõtja enda panus ümberkorraldamiskulude katmisse olema tavaliselt suurusjärgus 50 %. Komisjon kahtles kõnealuse panuse suuruses ja selles, mida tuleks käsitada ettevõtja enda panusena.

IV. MENETLUSE AJAL SAABUNUD MÄRKUSED

Küprose ametiasutuste esialgsed märkused

(23) Vastuseks menetluse algatamisele püüdsid Küprose ametiasutused selgitada teatavaid komisjoni tõstatatud küsimusi.

Pikaajaline laen 55 miljoni Küprose naela (96 miljoni euro) ulatuses ja meetmed kulude kärpimiseks

(24) Cyprus Airways'i pikaajalise elujõulisuse taastamise küsimuses oli ümberkorraldamiskavaga ette nähtud, et ümberkorraldamiskulusid, mida rahastatakse 55 miljoni Küprose naela suurusest pikaajalisest laenust ja Eurocypria müügi tuludest, tuleb teha järgmiselt:

Ajavahemik	Summa (miljonit Küprose naela)	Kirjeldus
2006	30	Päästmisabi tagasimaksmine
2006	10,6	Koondamishüvitised
2006	2	Muud koondamiskulud
2006–2008	5	Cyprus Airways'i käibekapital
2006–2008	13,5	Prognoositud kapitalikulud
2006–2010	10	Rahakäibe puudujääk
Kokku	71,1	

(25) Äriühingu tulevase tegevusega seoses on nii Küprose ametiasutused kui ka lennuettevõtja tunnistanud, et Cyprus Airways'i varasem strateegiline ja toimimismudel ei ole jätkusuutlik selles konkurentsikeskkonnas, milles äriühing praegu tegutseb. Peamine puudus seisneb selles, et Cyprus Airways tegutseb võrgustikku kuuluva mitmekülgse lennuettevõtja kulutasemel, samas kui liberaliseeritud Küprose turg, millel domineerivad vabaaja-teenused, võimaldab vaid sellist tulutaset, mis on tellimusreise korraldavatel ja/või odavlennuettevõtjatel, kes on tegelikult Cyprus Airways'i tõelised konkurendid.

(26) Praeguses ärikeskkonnas ja Küprose õhutransporditurru täielikku liberaliseerimist arvestades on Cyprus Airways'i edasise kasvu või tulude suurendamise võimalused piiratud. Isegi 4 %ne lennundusturu prognoositud kasv ei võimalda Cyprus Airways'il tema praegusest raskest olukorrast lisameetmeteta välja tulla. Äriühing on seetõttu ette võtnud karmid ümberkorraldused, mille puhul on põhjalik kulude kärpimine vältimatu.

(27) Äriühing on ümberkorraldamiskavas leidnud, et kogukulusid tuleb vähendada hinnanguliselt 13 % võrra. See tuli saavutada tööjõukulude vähendamisega ligikaudu 20 % võrra ja samaaegse palgatasemete alandamisega keskmiselt 15 % võrra.

(28) Lisaks kõnealusele kulude kärpimisele peab äriühing ellu viima ümberkorraldamiskava muud elemendid, kusjuures ümberkorraldamiskava jätkub, mis kinnitab selles varases etapis äriühingu pikaajalist elujõulisust. Praeguse kava kohaselt suudab äriühing ennast uuesti edukalt positsioneerida, nii et see võimaldab lennuettevõtjal edasise toetuse või abita ellu jääda ja saavutada keskmise tähtaja jooksul rahuldav investeeringutasuvus (ROI). Nähakse ette, et 2007. aastal leiab aset teine kulude kärpimise laine, milles keskendutakse allhangetele ja majandusharu headele tavadele.

Cyprus Airways'i kasumi ja kahjumi areng (prognoos) (*)

Küprose naeltes *(tuh.)*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kogutulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kogukulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasum põhitegevusest	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksueelne kasum (kahjum)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Lennuettevõtja tulevane muutumine põhineb kulude vähendamisest saadava kasu konsolideerimisel ja lennuettevõtja kindlal kasvul. Seoses sellega on ümberkorraldamiskavaga aastateks 2004–2010 ette nähtud reisijateveo järgmine areng:

Cyprus Airways'i reisijateveo areng (prognoos) (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Küprose lennuliiklus kokku (mln)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY liiklus (mln)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY turuosa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Eurocypria müük

(30) Eurocypria müügiga seoses selgitas valitsus, et lisaks varasemale hindamisele, mille PriceWaterhouse-Coopers (edaspidi „PwC") tegi Cyprus Airways'i tellimusel Eurocypria turuhinna määramiseks, on valitsus tellinud teise hinnangu HSBC-lt, et määrata kindlaks müügihind väljakujunenud ja tunnustatud meetodit kasutades. Eurocypria müük riigile toimub seega nii, nagu oleks tegemist mitteseotud isikutega.

(31) PwC kasutas äriühingu hindamisel diskonteeritud rahavoo meetodit ja võttis eeldatavate hinna ja kasumi suhete võrdlemisel turuväärtuse meetodiga arvesse ka majandusharus võrreldavate äriühingute ostu- ja müügitehinguid.

(32) PwC aruande kohaselt sai äriühing oma tulu lennukite istekohtade müügist reisikorraldajatele; 2005. aastal veeti kokku 662 561 reisijat ja see arv kasvab 2006. aasta jooksul eeldatavasti 829 092 reisijani. Tuleb märkida, et 2006. aastaks prognoositud tulud on juba kaetud lepingutega. 2005. aastal moodustasid tegevuskulud põhiliselt lennukikütus (30 %), lennukite rent (22 %), lennujaamade ja lennumarsruutidega seotud kulud (15 %), meeskonnakulud (11,5 %) ja hooldus-/remondikulud (9,5 %).

(*) Ärisaladus.

Tulemuslikkuse põhinäitajad

	2004 (1)	2005 (2) E	2006 (3) H	2007H	2008H	2009H
Toimunud lennud kokku	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Veetud reisijate arv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kogutulu (tuhandetes Küprose naeltes)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kogukasum (tuhandetes Küprose naeltes)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasum (kahjum) põhitegevusest (tuhandetes Küprose naeltes)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksueelne kasum (kahjum) (tuhandetes Küprose naeltes)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Auditeeritud raamatupidamisaruanded.
(2) E = ettevõttesisesed raamatupidamisdokumendid, mida ei ole veel auditeeritud.
(3) H = hinnang.
(*) Ärisaladus.

(33) 2005. majandusaastaks ootas Eurocypria ligikaudu 440 000 Küprose naela suurust kasumit, mis tähendab eelmiste aastate ja prognoositud näitajatega võrreldes tulemuslikkuse vähenemist, kuna 2005. aastal toimus kütusehindade järsk kallinemine, mida ei saanud reisikorraldajatega sõlmitud lepingute laadi tõttu jätta reisijate kanda.

(34) Diskonteeritud rahavoo meetod annab tulemuseks ettevõtte väärtuse, mis põhineb vabade rahavoogude väärtusel, mida ettevõte võib tulevikus luua; selle eesmärk on leida investoritele laekuvate tulevaste rahavoogude nüüdispuhasväärtus. Ettevõtte hinnangulise nüüdispuhasväärtuse saamiseks tuleb tulevasi rahavoogusid diskonteerida nõutava tulumääraga.

(35) Eurocypria juhtkond koostas nelja aasta (2006–2009) finantsprognoosid; nendega nähti ette äriühingu „jääkväärtus", mis kujutab endast summat, mida investor maksaks täna õiguse eest ettevõtja nelja aasta prognoosile järgnevate aastate rahavoogudele. Jääkväärtuseks saadi 14,54 miljonit Küprose naela, mis seejärel diskonteeriti kaalutud keskmise kapitalikuluga (9,35 %), et saada äriühingu nüüdispuhasväärtuse netomäär suuruses 14,21 miljonit Küprose naela.

(36) Selle nüüdisväärtuse netomäära suhtes kohaldati seejärel mitmeid tundlikkuse analüüse, et võtta arvesse selliseid võimalikke muutuvaid näitajaid nagu USD/Küprose naela vahetuskursi kõikumine (paljud äriühingu kulud on USA dollarites, samas kui tema tulud on teistes valuutades), erinevad kasvuprognoosid ja kütusehinnad. Tundlikkuse analüüsides toodi esile Eurocypria suur tundlikkus (nii nagu enamiku ühenduse lennuettevõtjate puhul) vahetuskursside ja kütusehindade kõikumise suhtes.

(37) Eespool kirjeldatud analüüside põhjal sai PwC Eurocypria soovituslikuks väärtuseks 12,5–16 miljonit Küprose naela.

(38) PwC teostas ka väärtuse võrdleva turuanalüüsi, võrreldes Eurocypria't teiste samalaadsete äriühingutega. Seda peetakse lubatud lisavõrdlusmeetodiks, kuna samalaadsete ettevõtete seisund ja väljavaated sõltuvad ühistest teguritest, näiteks üldisest nõudlusest nende toodete ja teenuste järele, kulustruktuurist ja tegevuskeskkonnast.

(39) Börsil noteeritud ja tellimuslende sooritavate ettevõtjate puudumise tõttu tugines PwC odavlennuettevõtjate ning regulaar- ja tellimuslende sooritavate lennuettevõtjate valimile. Praegustel ja prognoositud tuludel (enne intresse, makse, amortisatsiooni (EBITDA)) põhineva arvutuse alusel saadi äriühingu omakapitali soovituslikuks väärtuseks 12,5–13,5 miljonit Küprose naela. PWC märgib, et see tulemus läheneb diskonteeritud rahavoo meetodil saadud tulemusele.

(40) Hiljutistele tehingutele tuginedes viis PwC läbi ka Eurocypria kolmanda ja lõpliku hindamise, mille käigus kontrollitakse PwC arvamuse kohaselt mõlemat eespool nimetatud meetodit mõistlikkusest lähtuvalt. Kõnealuse meetodi aluseks on teooria, et tegelikku väärtust kajastab hind, milles on kokku leppinud nõusoleku andnud mitteseotud ostja ja müüja. PwC on kasutanud oma ülemaailmses võrgus olevaid andmeid ja saanud seda meetodit kasutades Eurocypria soovituslikuks väärtuseks ligikaudu 10,5–13 miljonit Küprose naela. PwC rõhutab, et ka see tulemus läheneb diskonteeritud rahavoo meetodil saadud tulemusele.

(41) PwC jõuab selle ja eespool nimetatud analüüside põhjal järeldusele, et Eurocypria soovituslik väärtus on vahemikus 12,5–15,5 miljonit Küprose naela.

(42) PwC lisab ka, et Eurocypria hindamine põhineb sellise äriühingu finantsprognoosidel, kus Eurocypria säilitab Cyprus Airways'iga teatava seotuse. PwC arvamuse kohaselt põhjustaks selline seotus eelkõige teatavaid takistusi laienemisele ja kasvule, kuna Eurocypria on Cyprus Airways'i tütarettevõtja. Eurocypria seisund Cyprus Airways'i tütarettevõtjana piirab tema võimalusi saavutada teenuste allhanke puhul konkurentsivõimeline hind. Kui Eurocypria jääb edasi kontserni, ei suuda ta tõenäoliselt Cyprus Airways'iga samadel marsruutidel konkureerida.

(43) PwC järeldab eespool esitatu põhjal, et Eurocypria hind kirjeldatud piirangutest vaba ja eraldiseisva äriühinguna võib tõenäoliselt kõrgem olla.

(44) Teise hindamise viis läbi HSBC. HSBC kasutas samasugust meetodit nagu PwC. HSBC esialgse järelduse kohaselt oli Eurocypria omakapitali koguväärtus 13 miljonit Küprose naela. HSBC teostas seejärel väärtuse võrdleva analüüsi, kasutades Eurocypria'ga võrreldavaid börsil noteeritud äriühinguid, ja sai Eurocypria väärtuseks 11,8 miljonit Küprose naela.

(45) HSBC viitab asjaomase äriühingu tundlikkusele eelkõige kütusehindade suhtes ja saab selle kaalutud keskmiseks väärtuseks 12,3–13,8 miljonit Küprose naela.

Kapitali suurendamine

(46) Kapitali suurendamise eesmärk on likvideerida negatiivne puhasväärtus, mis tuleneb eelmistel aastatel kogunenud ja Cyprus Airways'i omakapitali vähendanud kahjumist. Kapitali suurendatakse selliste väärtpaberite emiteerimise teel, mida pakutakse aktsionäridele *pro rata*, mistõttu 70 % pakutakse riigile ja 30 % eraaktsionäridele. Küprose valitsuse arvates on selline omakapitali suurendamine samasugune investeering nagu turumajanduslik investeering.

Kompensatsioonimeetmed

(47) Kompensatsioonimeetmete osas kordasid Küprose ametiasutused oma seisukohta, et lennuettevõtja on tegelikult juba 2004. aastast alates oma tegevust ümber korraldanud. Seoses sellega vähendas lennuettevõtja 2004. aasta lõpus oma lennukiparki kahe lennuki võrra ja loobus mitmest marsruudist, vähendades samal ajal lendude sagedust muudel marsruutidel. Arvestades seda, et 2004. aastal oli lennuettevõtjal 12 lennukit, on ametiasutuste arvates tegemist märkimisväärse vähendamisega ja suuruse edasine kärpimine käesoleval etapil avaldaks kahjulikku mõju lennuettevõtja pikaajalisele elujõulisusele.

(48) Samuti väidavad Küprose ametiasutused, et otsus müüa HellasJet ja otsus mitte uuendada HellasJet'i rendilepinguid kolme renditud lennuki osas märgivad kontserni veomahu olulist vähendamist, mida tuleks käsitada kompensatsioonimeetmena. Sarnaselt on Eurocypria müük kompensatsioonimeede, kuna kontserni lennukiparki vähendatakse veel kuue lennuki võrra ja pärast müüki on kaks kõnealust äriühingut nii juriidiliselt kui ka majanduslikult iseseisvad.

(49) Küprose ametiasutuste arvates ei ole ümberkorraldamise käigus enam võimalik võtta ühtegi lisakompensatsioonimeedet, ilma et ohustataks ümberkorraldamise eesmärki. Küprose ametiasutused rõhutavad, et Cyprus Airways on ühenduse lennundusturul väga väike lennuettevõtja ja tema tegevus ei mõjuta tõenäoliselt konkurentsiolukorda kõnealuses valdkonnas.

(50) Küprose turg, mis on peamiselt sihtturg, on olnud juba mõnda aega liberaliseeritud ja praegu teenindavad Küprosele suunduvaid ja sealt väljuvaid regulaar- ja tellimuslende ligikaudu 99 lennuettevõtjat. Täpsemast analüüsist ilmneb, et 80 % lennuliiklusest toimub ühenduses/EMPs ja seega ei kohaldata selle suhtes piiranguid. 8–9 % moodustavad tellimuslennud täielikult liberaliseeritud turuga kolmandatest riikidest. Ülejäänud 10–11 % moodustab lennuliiklus Lähis-Idast ja Pärsia lahe piirkonnast, kus lennunduspoliitikat määravad Küprose ja asjaomaste riikide vahelised kahepoolsed kokkulepped. Seoses sellega on Küprose ametiasutused arvamusel, et võimalus riigi tasandil võetavate meetmetega Küprose lennundusturgu täiendavalt liberaliseerida on väga piiratud.

Ettevõtja enda panus

(51) Küprose ametiasutused soovisid selgitada mitmeid ettevõtja enda panusega seotud küsimusi. Mis puutub Cyprus Airways'i lennukiparki, siis ei ole äriühing oma suhteliselt vanade lennukite (seitse Cyprus Airways'ile kuuluvat lennukit A320 tarniti äriühingule aastatel 1989–1993) tõttu saanud neid anda kommertspankadelt võetavate laenude tagatiseks. Selles osas on tehtud jõupingutusi, ent mitu kommertspanka on andnud eitava vastuse. Samas selgitas valitsus, et lennukipargi osalist müüki ei ole teise reaalse võimalusena kaalutud, kuna äriühing ei oleks sellisel juhul suuteline oma tegevust jätkama. Eurocypria müük oli seega ainus reaalne alternatiiv ning ametiasutused väidavad, et kõnealuse tütarettevõtja müüki tuleks käsitada ettevõtja enda panusena.

(52) Mis puutub HellasJet'i, siis kõnealune äriühing lõpetas oma tegevuse regulaarlende tegeva lennuettevõtjana 2005. aasta mais ja muutus lennukite vahendajaks ja tellimuslendude teostajaks, sõlmides lepingu Trans World Aviation'i nimelise Kreeka äriühinguga. 51 % äriühingu aktsiakapitalist on juba müüdud ja valitsus peab läbirääkimisi äriühingu ülejäänud osa müügi üle.

(53) Samuti leiavad Küprose ametiasutused, et 2007. aasta keskpaigaks kavandatud kapitali suurendamine kujutab endast ettevõtja enda panust ümberkorraldamisse. Nende arvamuse kohaselt tuleks liita lennukite müük 2005. aastal

(5 miljonit Küprose naela), A320 lennuki tagavaramootori müük (1,7 miljonit Küprose naela) ja tagavaraosade müük (0,7 miljonit Küprose naela), mis kokku moodustavad täiendava panuse suuruses 7,4 miljonit Küprose naela.

(54) Lõpuks juhivad Küprose ametiasutused ettevõtja enda panuse suurusega seoses komisjoni tähelepanu raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktile 56, milles on sätestatud:

> *„Abistatavates piirkondades võivad abi andmise tingimused kompensatsioonimeetmete rakendamise ja abisaaja panuse osas olla leebemad, kui teatavas sektoris antavat riigiabi käsitlevad eeskirjad ei näe ette teisiti".*

(55) Ametiasutused rõhutavad samuti, et aastatel 2000–2006 peeti Küprost tervikuna piirkonnaks, mis kuulub EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti a kohaldamisalasse, ja et Cyprus Airways on Küprose turismil põhineva majanduse jaoks väga väärtuslik ning lennuettevõtja veomahu edasisel vähendamisel lisakompensatsioonimeetmete või ettevõtja panuse väga suure osakaalu tõttu on paratamatult kaugeleulatuvad tagajärjed turismisektorile ja piirkonna arengule üldiselt.

Kolmanda isiku märkused

(56) Pärast Küprose ametiasutustele suunatud kirja avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* saadi ettenähtud tähtajaks märkused ühelt huvitatud isikult.

(57) Komisjon märgib, et menetluse algatamisega seoses ei esitanud märkusi ükski konkurent.

Pasypi

(58) Märkused esitas Pancyprian Airline'i pilootide liit (PASYPI), kes soovis esitada oma seisukohad Cyprus Airways'i ümberkorraldamiskava ning asjaomase äriühingu nõuetekohase ja tõhusa juhtimise kohta. PASYPI leiab, et kui praegune ümberkorraldamiskava kinnitatakse ja „juhtkonnas valitsevad mõttemallid" ei muutu, võib see äriühingu seisukohast olla „ülimalt hukatuslik".

(59) PASYPI on arvamusel, et Cyprus Airways ei ole pärast seda, kui komisjon kiitis heaks äriühingule päästmisabi andmise, töötajatele tutvustanud nõuetekohast ja elujõulist äriplaani. Äriühingu juhtimise ja tegevuse ümberkorraldamist ei ole toimunud ning selle põhjuseks on olnud poliitilised huvid ja poliitiline sekkumine.

(60) PASYPI väidab, et lennuettevõtjal on liiga palju töötajaid ja et äriühingu juhtkonna kehtestatud kavade abil ei ole õnnestunud vähendada töötajate arvu rahvusvaheliste standardite ja võrdlustasemetega kooskõlas oleva tasemeni. Selle põhjustena nimetati poliitilist survet ja poliitilisi kaalutlusi.

(61) PASYPI märgib, et äriühingu eraaktsionärid ei aita kaasa selle ellujäämisele ja et ainsa kulude vähendamisele kaasa aitava sidusrühma moodustavad töötajad.

(62) Pilootide liit kritiseerib ka äriühingu juhtkonda seoses kahe tütarettevõtja, s.o Eurocypria ja HellasJet'i kohtlemisega. Eurocypria'ga seoses on liidul kahtlused, et äriühingu müük avaldab kahjulikku mõju ja seab piirangud Cyprus Airways'i tulevikule ja laienemisele. HellasJet'i puhul näeb liit probleemi selles, et juhtkond ei ole avaldanud töötajatele HellasJet'i tõttu tekkinud kahjumi suurust ega seda, kas kõnealune äriühing veel tegutseb.

(63) Kokkuvõtteks märgib pilootide liit, et lennuettevõtja vajab uut äriplaani ja et lennuettevõtja tuleb erastada.

Küprose ametiasutuste vastus kolmanda isiku märkustele

(64) Küprose ametiasutuste vastuses pilootide liidult saadud märkustele väideti esiteks seda, et esitatud väiteid ei ole põhjendatud ja need ei põhine usaldusväärsel ärilisel põhjendusel või taustal.

(65) Valitsus lükkab kindlalt ümber väite poliitilise sekkumise kohta äriühingu tegevusse ja märgib, et kuigi enamiku juhatuse liikmetest nimetab ametisse valitsus, on asjaomastel liikmetel samasugused kohustused nagu mis tahes börsiettevõtte juhatuse liikmetel. Juhatuse otsused lähtuvad ainult äriühingu huvidest.

(66) Ümberkorraldamiskava kohta märgib valitsus, et seda rakendatakse ja et äriühingus on muutusi juba märgata. Aastane sääst oli, nagu kavaga ette nähtud, 19,5 miljonit Küprose naela. Kava keskmes on kulude vähendamine, et tagada lennuettevõtja võime korraldada oma tegevus ümber nii, et see oleks konkurentsivõimelisem. Kuna tööjõukulude osakaal oli suur, tähendas see seda, et töötajate koondamine või nende palga vähendamine oli vältimatu.

(67) Seoses töötajaskonna liigse suurusega lükkab valitsus PASYPI väited ümber ja märgib, et 2006. aasta lõpuks koondab äriühing arvatavasti ligi 414 töötajat ja mitte ümberkorraldamiskavaga ettenähtud 385 töötajat.

(68) Kapitali suurendamise kohta selgitab valitsus, et see toimub 2007. aasta keskel, kui on ilmnenud ümberkorraldamiskava rakendamisega kaasnevad reaalsed tulemused. Äriühingu eraaktsionäride osaluse ja riigi osaluse proportsioon kavatsetakse säilitada.

(69) Valitsus selgitas, et Eurocypria müügi eesmärk oli võimaldada Cyprus Airways'il täita raskustes olevate äriühingute päästmist ja ümberkorraldamist käsitlevates ühenduse suunistes ettevõtja enda panuse kohta sätestatud nõudeid. Valitsus märkis, et Eurocypria müük sõltumatu isiku määratud hinnaga 13,425 Küprose naela toimub 2006. aasta augusti alguses.

(70) HellasJet'iga seoses selgitas valitsus, et Cyprus Airways on Cyprus Airways'i, HellasJet'i ja Trans World Aviation SA (kasutab Kreekas nime Air Miles) vahelise kolmepoolse lepingu kohaselt korraldanud HellasJet'i müügi Trans World'ile 2 miljoni euro (1,16 miljoni Küprose naela) eest. Ta märkis, et Cyprus Airways kavatses võimalikult suures ulatuses vähendada HellasJet'i põhitegevusest tulenevat kahjumit ja tõmbuda ise asjaomasest ettevõtmisest eemale kohe pärast HellasJet'i lennukipargiga seoses Cyprus Airways'i antud garantiide lõppemist, ja väitis, et kõnealust summat tuleks käsitada ettevõtja enda panusena.

(71) Valitsus lükkas tagasi pilootide liidu üleskutse koostada uus ümberkorraldamiskava ja kinnitas, et praegust äriplaani ei ole vaja läbi vaadata. Valitsus ei välista äriühingu erastamise võimalust, kui tehakse atraktiivne pakkumine.

(72) Seoses 2007. aasta keskpaigaks kavandatud kapitali suurendamisega ja vastuseks komisjoni taotlusele esitasid Küprose ametiasutused 19. detsembri 2006. aasta kirjas lisateavet. Nad selgitasid, et Küprose äriühinguõiguse sätete kohaselt ei või riigiettevõte emiteerida aktsiaid, mille väärtus jääb alla nimiväärtuse. Cyprus Airways'i aktsiaid müüdi asjaomasel ajal Küprose börsil hinnaga 0,15–0,16 Küprose naela, kuigi nende nimiväärtus oli aktsia kohta 0,50 Küprose naela. Kuna oldi arvamusel, et aktsiate emiteerimine vähemalt nende nimiväärtuses ei oleks edukas, tuleks aktsiakapitali nimiväärtust vähendada.

(73) Aktsiakapitali nimiväärtuse vähendamine on juba algatatud ja äriühing vähendab oma väärtust jaotamata kahjumi mahakandmisega (nagu on lubatud äriühingu põhikirjas). Cyprus Airways'i juhatus algatas 12. detsembril 2006 toimunud koosolekul kapitali suurendamise ning korraldas aktsiate ettetellimise. Selleks et tagada edu, on investeerimispank Cisco (eraomanduses oleva Küprose Panga tütarettevõtja) väljendanud oma valmisolekut korraldada kavandatud emissioon. Ciscole makstakse Cyprus Airways'i aktsiaemissiooni tagamise eest tasu ja see tasu vastab selliste tehingute eest makstavale turuhinnale. Komisjoni talitustele on esitatud investeerimispangaga sõlmitud eellepingu koopia.

(74) Järgmiseks sammuks oli 2007. aasta jaanuari keskel aktsiakapitali vähendamist käsitleva erakorralise otsuse heakskiitmine aktsionäride erakorralisel üldkoosolekul osalenud aktsionäride 75 % häälteenamusega. Küprose ringkonnakohus peab seejärel kõnealuse otsuse ametlikult kinnitama ja see tuleb kanda äriregistrisse. Asjaomane menetlus võtab eeldatavasti aega 6–7 kuud (sh kolmekuune tähtaeg kohtu jaoks).

V ABI HINDAMINE

EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohase abi olemasolu

(75) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(76) Riigiabi mõiste laieneb mis tahes otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt.

(77) Komisjon tegi menetluse algatamisel kindlaks kolm ümberkorraldamiskava elementi, mida võib käsitada riigiabina ja seetõttu peab komisjon kõnealuseid elemente analüüsima, et otsustada, kas neid võib pidada riigiabiks.

Laenu garanteerimine

(78) Cyprus Airways'i ümberkorraldamiskulud kaetakse osaliselt ja ajutiselt 55 miljoni Küprose naela (96 miljoni euro) suurusest laenust, mida kommertspank annab turutingimustel. Nagu uurimismenetluse algatamise otsuses selgitati, kavatsevad Küprose ametiasutused anda Cyprus Airways'ile laenusumma ulatuses riigi garantii.

(79) Komisjoni teatises EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes ([4]) on sätestatud kriteeriumid, millega tagatakse see, et garantii ei kujuta endast riigiabi (vt punkt 4.2). Kaks olulist kumulatiivset tingimust on järgmised:

a) garantii võiks põhimõtteliselt saada turutingimustel kapitaliturgudelt;

b) garantii turuhind on makstud.

(80) Käesoleval juhul ei ole kumbki tingimus täidetud; Cyprus Airways ei maksa riigile mingit tasu talle antud garantii eest ja – arvestades tema ohtlikku majanduslikku olukorda ja seda, et talle on juba antud päästmisabi – on väga ebatõenäoline, et äriühing oleks ise saanud sellise garantii.

(81) Lisaks sellele on garantii riigi ressurss, kuna selle annab vahetult riik. See on suunatud ühele äriühingule (Cyprus Airways), mis konkureerib ühenduse teiste lennuettevõtjatega eelkõige alates õhutranspordi liberaliseerimise kol-

([4]) ELT C 71, 11.3.2000, lk 14.

manda etapi („kolmas pakett") jõustumisest 1. jaanuaril 1993. See mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna see on seotud liikmesriikidevahelises veonduses osaleva äriühinguga ja see hõlmab ühisturgu ning kuna see kahjustab või ähvardab kahjustada kõnealuse turu sisekonkurentsi.

(82) Riigi garantiid tuleb seega käsitada riigiabina EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses. Lisaks sellele on Küprose ametiasutused kõnealuse järeldusega nõus, kuna nad on garantiiga seoses püüdnud täita raskustes olevate äriühingute päästmist ja ümberkorraldamist käsitlevate suunistega ettenähtud tingimusi.

(83) Kuigi esialgse kava kohaselt pidid Küprose ametiasutused garanteerima 55 miljoni Küprose naela suuruse laenu täies ulatuses, otsustasid ametiasutused menetluse käigus vähendada garantiiga kaetud ümberkorraldamislaenu osa maksimaalselt 45 miljoni Küprose naelani, et piirata abi miinimumini ja tagada äriühingu piisav panus ümberkorraldamiskulude katmisse. Lisaks nägid Küprose ametiasutused ette, et garanteeritud ja garanteerimata laenuosad on iseseisvad ja eelkõige, et garanteerimata laenuosa ei allutata garanteeritud laenuosale. See tähendab, et lennuettevõtja saab vähemalt 10 miljonit Küprose naela 55 miljoni Küprose naela suurusest kommertslaenust ilma igasuguse garantii või muu riigipoolse sekkumiseta.

Eurocypria müük

(84) Küprose ametiasutused märgivad, et Eurocypria müük viidi lõpule 2006. aasta augustis ja äriühing müüdi riigile 13,425 miljoni Küprose naela eest. Komisjon peab seetõttu uurima, kuidas kõnealune hind määrati, et kontrollida selle õigsust ja otsustada, kas tehinguga kaasnes riigiabi. Uurimismenetluse algatamise otsuse punktis 59 ja sellele järgnevates punktides on korratud, et riigiabi võib esineda eelkõige juhul, kui makstud hind on äriühingu turuhinnaga võrreldes liiga kõrge.

(85) Sellega seoses märgib komisjon, et kõnealune summa saadi kahe, nii müüja kui ostja tellimusel valminud eksperdihinnangu tulemusena. Pärast eksperdihinnangute põhjalikku analüüsi on komisjon jõudnud järeldusele, et kõnealune hind vastab õiglasele turuhinnale; ta märgib ka seda, et lõplik müügihind on igal juhul madalam kui ümberkorraldamiskavaga ja uurimismenetluse algatamisel ettenähtud 15 miljonit Küprose naela. Seega leiab komisjon, et Eurocypria müügiga seoses ei antud Cyprus Airways'ile riigiabi, kuna kõnealuse äriühingu müügihind ei olnud suurem tema tegelikust väärtusest.

(86) Komisjon võtab arvesse ka Küprose ametiasutuste kavatsust juhtida Eurocypria't täielikult iseseisva äriühinguna väljaspool Cyprus Airways'i kontserni; komisjon leiab, et kuna Eurocypria jääb riigi omandisse, on oht, et seda ei juhita tõeliselt sõltumatuna endisest emaettevõtjast. Sellest tulenevalt ja kõnealuste probleemide lahendamiseks kavatseb komisjon kehtestada Küprosele tingimused selle tagamiseks, et kaks asjaomast äriühingut on ja jäävad eraldiseisvaks piisava ajavahemiku vältel ja et kõik nendevahelised tehingud on oma laadilt mitteseotud isikute vahelised tehingud.

Kapitali suurendamine

(87) Ümberkorraldamiskavaga on lisaks ette nähtud, et 2007. aasta keskpaigaks, st ligikaudu 18 kuud pärast ümberkorraldamise algust, suurendatakse Cyprus Airways'i kapitali umbes 14 miljoni Küprose naela võrra. Küprose ametiasutuste kava kohaselt toimub kapitali suurendamine vastavalt osaluste senisele suurusele ning säilitatakse riigi/eraaktsionäride osaluse suhe. See tähendab, et riik annab 9,8 miljonit Küprose naela (17 miljonit eurot e 70 %) ja teised aktsionärid 4,2 miljonit Küprose naela (7,3 miljonit eurot e 30 %).

(88) Komisjon peab seega kindlaks tegema, kas avaliku sektori osa kavandatud kapitali suurendamises võib kirjeldatud olukorras käsitada riigiabina. Otsuse tegemisel tugineb ta „turumajandusliku investeerimise põhimõttele", st käsitlusele, mis on leidnud kinnitust Euroopa Kohtu praktikas ([5]). Selleks et otsustada, kas avaliku sektori kapitalipaigutus on riigiabi, tuleb Euroopa Kohtu praktika kohaselt võtta arvesse seda, kas abisaajal äriühingul on reaalseid võimalusi hankida samasuguseid finantsvahendeid tavalistelt kapitaliturgudelt. Riigiabi puudub, kui uus avaliku sektori kapital antakse tingimustel, mis oleksid vastuvõetavad tavalistes turumajanduse tingimustes tegutsevale erainvestorile.

(89) Avaliku sektori investori käitumist tuleb seetõttu võrrelda erainvestori, näiteks eraõigusliku ettevõtja, või struktuuri-, üldist või valdkondlikku poliitikat järgivate ning pikaajalist kasumlikkust taotlevate äriühingute eraõigusliku kontserni eeldatava käitumisega ([6]). Sellest tulenevalt leiab komisjon, et avaliku sektori vahenditest tehtud kapitali sissemaksed ei ole riigiabi, kui eraaktsionärid osalevad kapitali suurendamises esiteks vähemalt proportsionaalselt nende osalusele, teiseks avaliku sektori investori suhtes kehtivate tingimustega samasugustel tingimustel ja lõpuks, kui erainvestorite märgitud aktsiatel on reaalne majanduslik tähtsus; komisjon leiab, et avaliku sektori ja erainvestorite osaluse võrdväärsus

([5]) Vt Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99 (EKL 2002, lk I-4397) ning kohtujurist Geelhoed'i 27. septembri 2001. aasta ettepanek liidetud kohtuasjades C-328/99 ja C-399/00: Itaalia *vs* komisjon ja SIM 2 Multimedia SpA *vs* komisjon.

([6]) Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-305/89: Itaalia *vs* komisjon (Alfa Romeo) (EKL 1991, lk I-1603, punkt 20).

on tagatud, kui kommertspank või investor on nõustunud eelnevalt turutingimustel tagama erainvestorite osalemise kapitali suurendamises avaliku sektori investorile pakutud tingimustega samadel tingimustel. Selline osaluste vastavusel põhinev käsitlus on ikka ja jälle leidnud kinnitust Esimese Astme Kohtus ja Euroopa Kohtus ([7]).

(90) Käesoleval juhul on investeerimispank Cisco nõustunud erainvestoritele tagama turutingimustel kuni 30 % kavandatud rekapitaliseerimisest. Küprose ametiasutused on samuti täpsustanud, et kõik aktsionärid ostavad aktsiaid sama hinna eest, mille määravad ühiselt Cyprus Airways ja Cisco, ning samadel turutingimustel nagu erainvestorid.

(91) Sellega seoses on komisjon saanud koopia 14. detsembri 2006. aasta eellepingust, mille Cisco saatis Cyprus Airways'ile ja kus pank nõustus sõlmima lepingu rekapitaliseerimise edu tagamiseks. Enne investeeringuga seotud lubaduste andmist erainvestoritele on Cisco lisaks teinud ümberkorraldamiskava ja kapitali suurendamise põhjaliku analüüsi. Samuti teeb pank (või laseb enda nimel teha) enne lõpliku lepingu sõlmimist, nagu turul tavaks, *due diligence*-analüüsi, mida iga investor peaks tegema enne kapitali suurendamise algatamist. Sel viisil on pank hankinud endale garantiid ja tagatised, mis võimaldavad tal kohandada oma pakkumist vastavalt võetud riskidele. Tuleb märkida, et asjaomane liikmesriik ei kontrolli kõnealust panka ei otseselt ega kaudselt. Lõplik garantiileping sõlmitakse Ciscoga vahetult enne pakkumisperioodi algust ja see sisaldab standardsätteid ja -kohustusi, mis kehtivad asjaomase lepingutüübi puhul kooskõlas riigisiseste ja rahvusvaheliste heade tavadega.

(92) Tingimused, mida tuleb lõpliku garantiilepingu sõlmimisel järgida, võib liigitada kahte rühma; esimene hõlmab suhteliselt standardseid elemente, mis ei mõjuta otseselt komisjoni hinnangut, vaid ainult selle tegelikku rakendamist. Kõnealused tingimused on:

a) võimalike edukale kapitali suurendamisele kahjulike erakorraliste sündmuste puudumine;

b) Cyprus Airways'i majandusliku ja finantsolukorra ning juhtimise kohta täieliku teabe edastamine pangale;

c) panga kaasamine kapitali suurendamise menetluse kindlaksmääramisse.

(93) Teisalt mõjutavad komisjoni hinnangut kapitali suurendamisele panga eellepingus täpsustatud teise rühma kuuluvad tingimused; neid tuleks põhjalikult analüüsida. Kõnealused tingimused on järgmised:

a) emiteeritud aktsiate hinna erinevus aktsiaturu noteeringuga võrreldes;

b) teenus-/komisjonitasud, mida pank kapitali suurendamise eest võtab;

c) nii panga kui riigi (Cyprus Airways'i peamine aktsionär) nõusolek osaleda kapitali suurendamises.

(94) Mis puutub *uute aktsiate märkimishinda,* siis on Cisco ja Cyprus Airways kokku leppinud, et uue aktsiaemissiooni hind või hinnavahemik otsustatakse ühiselt vastavalt turutavadele ja arvestades emissiooni käivitamise ajal aktsiaturul valitsevaid tingimusi. Küpros on komisjonile kinnitanud, et kõik aktsiate märkijad peavad maksma ühesugust hinda ja et garandile ei tehta mingit eriallahindlust.

(95) Teiseks, mis puutub *pankade tasustamisse komisjonitasude kaudu,* siis komisjonitasude aluseks on turul märgitava aktsiaemissiooni osa (30 %) väärtus. Küprose ametiasutused on märkinud, et Ciscole makstav tasu on kooskõlas Euroopa peamiste aktsiaturgude põhimõtetega, et tagada samaväärse aktsiapaigutuse edukas läbiviimine. Komisjon saab selle põhjal teha otsuse, et Cyprus Airways'i ja Cisco vaheline tehing on kooskõlas samalaadsete tehingute turutingimustega ja et see ei tähenda pangale hinnaalanduse tegemist aktsiate puhul, mida tal võidakse paluda märkida. Seega ei põhjusta pangale makstud tasu olukorda, et ta osaleks kapitali suurendamises soodsamatel tingimustel kui riik või teised aktsionärid.

(96) Kolmandaks, mis puutub *nii riigi kui panga nõudesse, et teine osapool peab osalema kapitali suurendamises,* siis komisjon rõhutaks seda, et mõlema osapoole sellekohane nõue on oluline otsustav element, mis tagab kapitali suurendamise edukuse.

(97) Komisjon märgib, et Küprose ametiasutused on võtnud kohustuse edastada komisjonile pangaga sõlmitavad lõplikud lepingud, mis sisaldavad ametlikke ja tingimusteta märkimiskohustusi, kohe pärast kõnealuste lepingute sõlmimist ja enne seda, kui riigiasutused märgivad uued aktsiad. Teiseks on Küprose ametiasutused võtnud kohustuse esitada kohe pärast kapitali suurendamist aruanne uute aktsiate tegeliku märkimise kohta. Komisjon leiab siinkohal, et ilmselgelt ei saa olla tagatist või vaikivat kokkulepet, mille kohaselt riik vabastab panga tema kohustusest, kui rekapitaliseerimise pakkumise puhul ei toimu piisavat märkimist. Komisjon pöörab erilist tähelepanu kõnealuste

([7]) Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 2000. aasta otsus kohtuasjas T-296/97: Alitalia *vs* komisjon (EKL 2000, lk II-3871, punkt 81).

kohustuste täitmisele, et kindlustada käesoleva otsuse tingimuste nõuetekohane järgimine.

(98) Asjaomases protsessis võimaldatakse eraaktsionäridel märkida oluline osa (30 %) uutest emiteeritud aktsiatest samadel tingimustel nagu avaliku sektori aktsionäridel, eeldusel et aktsiahinnad on samad ja iga aktsiaga seotud õigused kõikide aktsionäride jaoks samad.

(99) Kokkuvõttes, arvestades käesolevat analüüsi ja komisjoni järjekindlat praktikat ning Euroopa Kohtu praktikat seoses riigi osaluse hindamisega koos erainvestoritega teostatavas kapitali suurendamises, käsitledes seda vastavalt asjaoludele ja sõltumatult teistest ümberkorraldusmeetmetest, tähendab see seda, et 2007. aasta keskpaigaks kavandatud kapitali suurendamises osalevad avalik sektor ja erainvestorid teineteist täiendavalt, ja seetõttu ei ole riigi osalus riigiabi, kui järgitakse eespool nimetatud tingimusi, mille kehtestas kapitali suurendamise korraldamisele investeerimispank, kes peab tagama, et avalik sektor ja erainvestorid märgivad aktsiaid teineteist tõhusalt täiendades, ja avaliku sektori ja erainvestorite osaluse suhtele.

(100) Sellegipoolest tuleneb komisjoni sõnul Esimese Astme Kohtu praktikast, et *„vaid see asjaolu, et riigi osalusega äriühing on juba teinud tütarettevõtjasse kapitalipaigutusi, mida liigitatakse abina, ei tähenda automaatselt seda, et hilisemat kapitalipaigutust ei või liigitada investeeringuna, mis vastab turumajandusliku erainvestori kriteeriumidele. Kohus leiab sellegipoolest, et käesolevas asjas, mis puudutab sama investori poolt kahe aasta vältel tehtud kolme kapitalipaigutust, millest kaks esimest ei andnud mingit tulu, peab komisjon otsustama, kas kolmanda kapitalipaigutuse saab mõistlikult eraldada kahest esimesest ja kas seda võib erainvestori testi eesmärgil käsitada iseseisva investeeringuna.*

Kohus leiab, et sellise otsuse tegemisel on olulised järgmised kaalutlused: kõnealuste kapitalipaigutuste kronoloogia, nende eesmärk ja tütarettevõtja olukord iga asjaomase kapitalipaigutuse otsuse tegemise ajal” ([8]).

(101) Käesoleva juhtumi puhul märgib komisjon, et kuigi riik ja erainvestorid märgivad kapitali suurendamisel aktsiaid sama hinnaga ja kõigi uute aktsiate puhul kehtivad ühesugused õigused, ei saa eitada asjaolu, et riik tagab samal ajal abisaajale antava olulise laenu, mis läheb märksa kaugemale kapitali suurendamisest, ning et riik ostab ümberkorraldatava äriühingu tütarettevõtja. Siiski ei ole vaja täpselt hinnata seda, kas riik ja erainvestorid osalevad emissioonis tegelikult samasugustel tingimustel, arvestades, et kapitali suurendamisele lisanduvad kaks kõnealust meedet, kuna komisjon leiab igal juhul, et – nagu selgub järgnevast analüüsist – isegi kui riigi osalemist kapitali suurendamises käsitataks riigiabina, käsitataks kõnealust abi ühisturuga kooskõlas olevana.

([8]) Kohtuasi T-11/95: BP Chemicals Ltd *vs* komisjon (EKL 1998, lk II-3235, punktid 170 ja 171).

Hindamise õiguslik alus

(102) Olles jõudnud järeldusele, et riigi garantiiga 55 miljoni Küprose naela suurune pikaajaline laen Cyprus Airways'i ümberkorraldamise osaliseks rahastamiseks on riigiabi ja et riigi osalemine kapitali suurendamises võib sisaldada riigiabi elemente, peab komisjon kontrollima selle kokkusobivust ühisturuga.

(103) Seetõttu tuleb kontrollida abi kokkusobivust, võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikeid 2 ja 3, millega on ette nähtud erandid artikli 87 lõikes 1 sätestatud üldisest ühisturuga kokkusobimatuse reeglist.

(104) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 2 sätestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad, kuna abimeede ei ole oma laadilt sotsiaalne, sest seda ei anta üksiktarbijatele, samuti ei korva see loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju ja seda ei anta Saksamaa jagamisest kahjustatud Saksamaa Liitvabariigi teatud piirkondade majandusele.

(105) Artikli 87 lõike 3 punktides a, b ja d sätestatud erandid ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad, kuna abi ei edenda majandusarengut niisugustes piirkondades, kus elatustase on erakordselt madal või kus valitseb tõsine tööpuudus, seda ei anta üleeuroopalist huvi pakkuva projekti elluviimiseks või mõne liikmesriigi majanduses tõsise häire kõrvaldamiseks ja see ei edenda kultuuri ega säilita kultuuripärandit.

(106) Seega saab kohaldada ainult artikli 87 lõike 3 punktis c sätestatud erandit. Artikli 87 lõike 3 punktis c on sätestatud, et riigiabi võib anda teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(107) Ühenduse õigusaktidest on käesoleva juhtumi puhul ühisturuga kokkusobivuse üle otsustamisel kohaldatavad raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise 2004. aasta suunised ning eespool nimetatud raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise 1994. aasta suunised.

Kavandatud meetmete kokkusobivus ühisturuga

(108) Komisjon peab seetõttu hindama seda, kas ümberkorraldamiskava on kooskõlas kohaldatavate suuniste sätetega. Üldpõhimõtte (raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 31) järgi

tuleks *„lubada anda ümberkorraldamisabi ainult sel juhul, kui on võimalik näidata, et see ei ole vastuolus ühenduse huvidega. See on võimalik ainult sel juhul, kui abi vastab rangetele kriteeriumidele ja kui kõik konkurentsimoonutused hüvitatakse äriühingu tegevuse jätkumisest tuleneva kasuga (…) ja kui põhimõtteliselt on konkurentide jaoks olemas piisavad kompensatsioonimeetmed”*.

(109) Seejärel on suunistes kindlaks määratud mitmed ümberkorraldamisabi andmise tingimused.

Äriühingu abikõlblikkus

(110) Esiteks peab komisjon otsustama, kas Cyprus Airways võib raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tingimuste kohaselt saada ümberkorraldamisabi. Kõnealuste suuniste punktis 9 on märgitud, et ühenduses puudub raskustes oleva äriühingu mõiste, ning seal on lisatud, et komisjon peab *„äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma või omanikelt/osanikelt/aktsionäridelt või krediidiandjatelt saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni”*.

(111) Järgnevalt on asjaomastes suunistes (punkt 10) selgitatud, et *„äriühingut loetakse käesolevate suuniste tähenduses igal juhul ja suurusest olenemata raskustes olevaks järgmistel asjaoludel a) kui on tegemist piiratud vastutusega äriühinguga, kes on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul”*.

(112) Punktis 11 on märgitud ka, et *„isegi kui ei esine ühtegi punktis 10 loetletud tingimust, võib äriühingu siiski lugeda raskustes olevaks, eriti juhul kui eksisteerivad tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused, näiteks suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhasväärtus”*.

(113) Komisjon märkis menetluse algatamisel, et Cyprus Airways on piiratud vastutusega äriühing, mis on juba kaotanud suure osa oma põhikirjajärgsest kapitalist. Cyprus Airways'i põhikirjajärgne kapital oli 31. detsembri 2003. aasta seisuga 55,5 miljonit Küprose naela (95 miljonit eurot), kuid 31. detsembri 2004. aasta seisuga oli ta viimase 12 kuu jooksul kaotanud 26,2 miljonit Küprose naela (44,8 miljonit eurot), st peaaegu 50 % oma aktsiakapitalist.

(114) Komisjon märkis, et kontserni kahjum (põhjustajaks peamiselt Cyprus Airways) suurenes 20,9 miljonilt Küprose naelalt 2003. aastal 39,4 miljoni Küprose naelani 2004. aasta lõpus. Cyprus Airways'i omakapital oli seetõttu vähenenud 55,6 miljonilt Küprose naelalt (95 miljonit eurot) 2003. aastal 14,4 miljoni Küprose naelani (25 miljonit eurot) 2004. aastal. Seetõttu on äriühingu ohtlikku finantsolukorda arvestades väga ebatõenäoline, et ta suudab endale kindlustada mis tahes kommertskrediidi.

(115) Seetõttu otsustas komisjon oma 3. mai 2005. aasta otsuses Cyprus Airways'i (päästmisabi) kohta, et Cyprus Airways on tõesti raskustes äriühing raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses. Sellisele järeldusele jõudis komisjon ka menetluse algatamisel. Cyprus Airways võib seega saada kõnealuste suuniste tingimuste kohaselt ümberkorraldamisabi.

Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(116) Teine tingimus (sätestatud raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 35), mis tuleb täita, on järgmine: *„Ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, peab mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse”*.

(117) Kõnealuste suunistega (punkt 37) nähakse samuti ette, et *„kava peab pakkuma sellist pööret, mis võimaldaks äriühingul pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantseerimiskulud. Ümberkorraldatud äriühingu eeldatav kapitalitasuvus peab olema küllaldane, võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida”*.

(118) Äriühing on ümberkorralduste käigus nüüdseks vähendanud oma kulusid 19,5 miljoni Küprose naela võrra ja on koondanud ümberkorraldamiskavaga ettenähtust rohkem töötajaid. Kavaga nähti ette 385 töötaja (1800 töötajast) koondamine, ent kokkuvõttes kasutasid äriühingust lahkumise võimalust 414 inimest. Kulubaasi ulatuslik kärpimine koos ülejäänud töötajate palga kokkulepitud vähendamisega, samuti tootlikkuse kasv ja töötavade paranemine annab olulise kokkuhoiu ja peaks muutma äriühingu vajalikul määral paindlikuks ja kohanemisvõimeliseks, mis võimaldab tal saavutada oma eesmärgid.

(119) Komisjon leiab, et Cyprus Airways peaks ettenähtud tähtajaks olema suuteline saavutama ümberkorraldustes edu. Kuigi päästmisabi andmisest (2005. aasta mais) on möödunud vaid 18 kuud, on äriühingu tulemused juba eeldatust veidi paremad. Olukorra edasiseks paranemiseks tuleks tähelepanu pöörata töötajate arvamusele selle kohta, kuidas vajalikku ümberkorraldamist hallata. Sedalaadi juhtumite korral on ümberkorralduste haldamine väga oluline ja kolmandalt isikult saabunud märkustest ilmneb, et see võib olla eriti oluline just kõnealuse juhtumi puhul.

(120) Seoses 55 miljoni Küprose naela (96 miljoni euro) suuruse laenuga, mida riik osaliselt garanteerib, on Küprose ametiasutused selgitanud, et kõnealust summat (koos Eurocypria müügist laekuva tuluga) kasutatakse päästmisabi tagasimaksmiseks, et lennuettevõtja järgmistel aastatel

ümber korraldada. 2007. aasta keskpaigaks kavandatud kapitali suurendamist 14 miljoni Küprose naela võrra kasutatakse laenujäägi vähendamiseks. Ümberkorraldamiskava on tulude suurendamise eesmärgil tihedalt seotud kulude kärpimise kavaga. Äriühingu tulusid kavatsetakse aja jooksul suurendada ja maksta laenujääk tulude arvelt pangale tagasi.

(121) Komisjon peab hindama ka seda, kas ümberkorraldamise aluseks olevad eeldused on käesolevas olukorras mõistlikud ja kas prognoosid on kooskõlas raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistes nõutuga. Asjaomastes suunistes (punkt 35) on sätestatud, et *„komisjonile tuleb esitada üksikasjalik kava, mis eelkõige peab sisaldama turuülevaadet. Elujõulisuse paranemine peab tulenema peamiselt ümberkorraldamiskavas sisalduvatest sisemistest meetmetest, see võib välistel teguritel, nagu hindade ja nõudluse erinevused, mida äriühing ise eriti mõjutada ei saa, põhineda ainult sel juhul, kui turu arengu kohta tehtud oletused on üldtunnustatud”*.

(122) Seoses sellega võib kinnitada, et asjaomast ümberkorraldamiskava osa on arendatud vastavalt kavandatule. Käesoleva juhtumi puhul viitab komisjon liiklusvoogude ja turu arenguga seoses Eurocypria hindamise raames valminud kahele sõltumatule analüüsile, niivõrd kuivõrd nendes käsitletakse Küprose lennundusturu arengut.

(123) Ümberkorraldamiskava kohaselt eeldatakse, et Küprose lennuliiklus suureneb aastatel 2005–2010 keskmiselt 3,5 % võrra aastas, samas kui Cyprus Airways'i lendude arv kasvab prognoosi kohaselt aastatel 2005–2010 keskmiselt 2,4 % võrra aastas. PwC aruande kohaselt on IATA (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon) prognoosinud Küprose lennuliikluse üldiseks kasvuks 4,3 % aastatel 2006–2008, mis viitab sellele, et kavas arvestatud eeldused olid mõistlikud. Seetõttu tunduvad ümberkorraldamiskavas esitatud Cyprus Airways'i tulemuste prognoosid olevat usutavad, võttes arvesse teisi asjaomases äriühingus läbiviidud ratsionaliseerimisi.

(124) Komisjon leiab eespool nimetatud asjaolusid arvestades, et Cyprus Airways on suuteline tagama oma majandusliku elujõulisuse äriplaaniga ettenähtud mõistliku aja jooksul.

Kompensatsioonimeetmed

Cyprus Airways

(125) Raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistes (punkt 38) on samuti sätestatud: *„Et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele ning kindlustada positiivsete mõjude ülekaal, tuleb võtta kompensatsioonimeetmed. Vastasel juhul tuleb abi lugeda „ühiste huvidega vastuolus olevaks” ja seetõttu ühisturule sobimatuks”*.

(126) Järgnevalt (punkt 39) on täpsustatud, et *„meetmed võivad sisaldada vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel. Kompensatsioonimeetmete kohasuse hindamisel võtab komisjon arvesse turustruktuuri ja konkurentsitingimusi kindlustamaks, et ükski meede ei vii turustruktuuri halvenemisele (…)”*.

(127) Komisjon peab seetõttu ümberkorraldusi analüüsima ja otsustama, kas Cyprus Airways'i ja Cyprus Airways'i kontserniga seoses on võetud piisavad meetmed, et vähendada abi kahjulikku mõju.

(128) 2004. aasta lõpus algatas äriühing nn tegevuskava ja vähendas alustuseks oma lennukiparki kahe lennuki võrra, millest üks renditi hiljem koos meeskonnaga Eurocypria'le, ning loobus mitmest varem teenindatavast marsruudist (Varssavi, Budapest, Colombo).

(129) Lennuettevõtja lennukiparki vähendati selle raames 2004. aasta lõpus ühe lennuki võrra; ümberkorraldamiskava rakendamise ajal käitas Cyprus Airways kümmet lennukit (kaks lennukit A319, kuus lennukit A320–200 ja kaks lennukit A330–200) ning rentis koos meeskonnaga ühe lennuki A320–200 Eurocypria'le. Kõnealune meeskonnaga lennukit hõlmav rendileping lõpetati 2006. aasta suvehooaja lõpuks. Komisjon märgib lisaks, et lennuliiklus kasvab prognooside kohaselt aastatel 2005–2010 keskmiselt 3,5–4,3 % aastas, samas kui Cyprus Airways'i lendude arv kasvab prognooside kohaselt 2,4 % aastas, mistõttu tema turuosa väheneb kõnealuses ajavahemikus 26,6 %-lt maksimaalselt 23,2 %-le. Komisjon nõustub, et lennukipargi või turuosa edasine vähendamine võib kahjustada lennuettevõtja võimalusi taastuda, andmata seejuures konkurentidele olulisi turuvõimalusi.

(130) Menetluse algatamise otsuses palus komisjon huvitatud kolmandatel isikutel just nimelt selles küsimuses esitada märkusi; ühtegi märkust asjaomases küsimuses ei laekunud.

(131) Komisjon rõhutab lisaks, et raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistes (punkt 55) on sätestatud, et kuna „(…) majanduslik ja sotsiaalne ühtekuuluvus on (…) üks ühenduse peamisi eesmärke (…), tuleb komisjonil abistatavates piirkondades antava ümberkorraldamisabi hindamisel arvesse võtta regionaalarengu vajadusi”. Järgnevalt (punkt 56) on sätestatud, et „abistatavates piirkondades võivad abi andmise tingimused kompensatsioonimeetmete rakendamise ja abisaaja panuse osas olla leebemad (…)”.

(132) Seoses sellega tuleks korrata, et ajavahemikus 1. maist 2004 kuni 31. detsembrini 2006 ([9]) oli Küpros tervikuna EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c erandi kohaselt abikõlblik. Aastatel 2007–2013 peaks kahel

([9]) Riigiabi CY 14/2003 – Küpros – Piirkondlik toetuste kaart 2004–2006 (K(2004) 1757/1, 28.4.2004).

piirkonnal, mis hõlmavad kokku 50 % Küprose elanikkonnast, olema EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c erandi alusel õigus saada piirkondlikku investeerimistoetust, kusjuures abi osatähtsus võib olla 15 %. Lisaks on Küprosel mitmed territoriaalsed ja seega alalised iseärasused, mis mõjutavad tema sotsiaalmajanduslikku arengut. Küprose paiknemine EL-i lõunapiiril tekitab otseseid probleeme seoses juurdepääsuga ülejäänud Euroopa Liidule ja põhjustab seetõttu suure sõltuvuse õhu- ja meretranspordist, kuid eelkõige õhutranspordist. See on oluline, kuna Küprose puhul on õhutransport ainus elujõuline ärireisijate transportimise viis. Eurostati 2003. aasta statistika majanduse sõltuvuse kohta õhutranspordist tõendab, et Küpros on õhutranspordist kõige sõltuvam liikmesriik ([10]).

Järeldus

(133) Eelneva põhjal ja arvestades Küprose õhutransporditurru iseärasusi ning seda, et Cyprus Airways on juba vähendanud oma lennukiparki, ja et endine tütarettevõtja Eurocypria tegutseb nüüd juriidiliselt ja majanduslikult iseseisva ettevõtjana, millele ei laiene Cyprus Airways'i omandiõigused ega kontroll, saab komisjon teha järelduse, et Küprose ametiasutused on kavandanud piisavad kompensatsioonimeetmed ümberkorraldamisest tulenevate turumoonutuste kõrvaldamiseks.

Abi tuleb vähendada miinimumini

(134) Raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistes (punkt 43) on sätestatud, et *„toetuse suurus ja intensiivsus peavad rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas äriühingu, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Hindamisel võetakse arvesse igasugust varasemat päästmisabi"*. Komisjon leiab, et kõnealune tingimus on täidetud.

(135) Ühest küljest, nagu eespool korrati, on ümberkorraldamiskulud kokku tõepoolest 71,1 miljonit Küprose naela. Teisest küljest kuuluvad ümberkorraldamise rahastamiseks kasutatavate tulude hulka 55 miljoni Küprose naela suurune laen (mida riik osaliselt garanteerib), Eurocypria müügist saadud tulu 13,425 miljonit Küprose naela ja ligikaudu 8,5 miljonit Küprose naela muudest allikatest, eelkõige mitmesuguste varade müügist. Kõnealuste meetmete hulka ei tohiks arvata kavandatud kapitali suurendamisest laekuvat raha, kuna seda kasutatakse täies ulatuses 55 miljoni Küprose naela suuruse laenu osaliseks tagasimaksmiseks ja seega ei suurenda see ümberkorraldamiseks kasutatavate vahendite kogusummat, vaid ainult asendab samaväärse osa. Vahendite kogusumma on seetõttu ligikaudu 76,9 miljonit Küprose naela. Komisjoni arvates on kõnesolev summa vastuvõetav ja ta leiab, et alalised vahendid ei ületa vastavaid kulusid, kuna suurema osa ümberkorraldamiseks kasutatavatest vahenditest moodustab laen, mille äriühing peab tagasi maksma enda tuludest, ja seetõttu ei käsitata seda alalise rahastamisena, samas kui äriühing peab katma lõplikud ümberkorraldamiskulud.

(136) Lisaks märgib komisjon, et Küprose ametiasutuste võetud kohustus vähendada valitsuse garantiiga kaetud 55 miljoni Küprose naela suuruse laenu osa, tähendab riigiabi elemendi täiendavat piiramist esialgselt kavandatuga võrreldes.

Ettevõtja enda panuse suurus

(137) Ettevõtja enda panuse kohta on raskustes olevate äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunistes (punkt 43) sätestatud, et *„abisaajatelt oodatakse omavahenditest tehtavat olulist makset ümberkorraldamiskava heaks, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaolulise vara müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu. Makse on märk, et turg usub elujõulisuse taastamist. Makse peab olema tegelik ja asjakohane, välistades tulevase oodatava kasumi (nt rahavood) ning olema nii suur kui võimalik"*. Asjaomastes suunistes on seejärel märgitud, millist enda panust loetakse tavaliselt asjakohaseks; suuruselt Cyprus Airways'iga võrreldava äriühingu puhul oleks see 50 %.

(138) Komisjon on tuvastanud, et ümberkorraldamiskulud on kokku ligikaudu 71,1 miljonit Küprose naela.

(139) Summad, mida tuleks käsitada ettevõtja enda panusena, on järgmised: vähemalt 4,2 miljonit Küprose naela, mis vastab 14 miljoni Küprose naela ulatuses kapitali suurendamise sellele osale, mille märgivad erainvestorid; vähemalt 10 miljonit Küprose naela 55 miljoni Küprose naela suurusest kommertslaenust, mille lennuettevõtja laenab turgudelt ilma riigi garantii või muu riigipoolse sekkumiseta; samuti mitmesuguste varade müügist saadud tulu 8,5 miljonit Küprose naela (nagu on kirjeldatud eespool punktis 53).

(140) Samuti väidavad Küprose ametiasutused, et Eurocypria müügist laekunud tulu tuleks samuti pidada ettevõtja enda panuseks. Komisjoni lähtub siinkohal sellest ([11]), et kui müük toimub vara tegeliku väärtuse alusel (olenemata ostja isikust), ei kujuta see endast riigiabi andmist vara müüvale ettevõtjale. Kõnealuste varade müügist saadud tulu võib niisiis kasutada ümberkorraldamise rahastamiseks ja seda tuleks käsitada ettevõtja enda panusena. See tähendab, et Eurocypria müügist laekunud tulu 13,425 miljonit Küprose naela tuleb samuti käsitada ettevõtja enda panusena. Asjaomast järeldust toetavad käesoleva juhtumi puhul veelgi Küprose ametiasutuste võetud kohustus ja komisjoni kehtestatud tingimus, mille kohaselt juhitakse Eurocypria't tõhusalt kui Cyprus Airways'ist eraldiseisvat üksust ja sellega reaalselt konkureerivat lennuettevõtjat.

([10]) Küprosel on lennureisijate arv elaniku kohta 8,5, võrreldes EL 25 liikmesriikide näitajaga, mis on 1,3.

([11]) Komisjoni, otsus 2005/406/EÜ, 15. oktoober 2003, RTPga seoses (ELT L 142, 6.6.2005, lk 1) ja komisjoni otsus 2005/418/EÜ, 7. juuli 2004, Alstom'iga seoses (ELT L 150, 10.6.2005, lk 24) eelkõige punktid 125 ja 215).

(141) Seega on ettevõtja enda panus kokku vähemalt 36,2 miljonit Küprose naela. See moodustab 51 % ümberkorraldamiskuludest. Komisjon saab eelneva põhjal teha järelduse, et nõue maksta ümberkorraldamiskulude katmiseks piisav summa on käesoleval juhul täidetud.

(142) Komisjon rõhutab lisaks, et ümberkorraldamiskulud on suuremas osas kaetud 55 miljoni Küprose naela suuruse laenuga, mille äriühing peab tagasi maksma enda tuludest, isegi kui seda garanteerib osaliselt riik, ja mitte 55 miljoni Küprose naela suuruse riigiabiga ([12]). Jõupingutustel, mida äriühing peab tegema oma ümberkorraldamiskulude katmiseks aja jooksul, on samasugune mõju nagu ümberkorraldamise rahastamisel ettevõtja enda poolt, kusjuures ainus erinevus seisneb selles, et asjaomaseid jõupingutusi saab riigi garanteeritud kommertslaenu abil hajutada mitme aasta peale.

Eespool esitatut arvestades on komisjon

VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ümberkorraldamisabi, mida Küpros on andnud Cyprus Airways Public Ltd-le, käsitatakse EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c kohaselt ühisturuga kokkusobivana, kui on täidetud artiklites 2–5 sätestatud tingimused.

Artikkel 2

Küpros peab esitama 31. detsembriks 2007 komisjonile aruande ümberkorraldamiskava edusammude ja haldamise kohta.

Artikkel 3

1. Küpros tagab, et Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria tegutsevad nüüd ja edaspidi täielikult konkureerivate äriühingutena. Lennuettevõtjaid Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria juhitakse eraldiseisvate juriidiliste isikutena. Ei Cyprus Airways Public Ltd-l ega Eurocypria'l ei tohi lubada omandada teise aktsiaid ja kõnealuste äriühingute vahel ei tohi toimuda sellega võrdväärseid kapitalitehinguid, näiteks ühinemist. Kõigi Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria vaheliste tehingute puhul peab järgima mitteseotud isikute vaheliste tehingute põhimõtet.

2. Lõiget 1 kohaldatakse kuni:

a) laenugarantii, mille Küpros andis Cyprus Airways Public Ltd-le, on lõpetatud; või

b) Küprosel ei ole enam otsest või kaudset enamusosalust mõlema äriühingu kapitalis ja/või kontrolli mõlema äriühingu kapitali üle.

Artikkel 4

Küpros tagab, et 2007. aasta keskpaigaks kavandatud Cyprus Airways Public Ltd kapitali suurendamisel 14 miljoni Küprose naela (24,3 miljonit eurot) võrra täidetakse järgmisi tingimusi:

a) kapitali ei suurendata enne, kui määratud kommertspank on kapitali suurendamise edukuse tagamiseks alla kirjutanud ametlikule tingimusteta kohustusele koos tavaliste välistustega, mis on seotud vääramatu jõu, sõja, terrorismi jm sarnaste sündmustega;

b) riik võib kapitali suurendamisel märkida vaid kuni 70 % aktsiatest,

c) riik märgib uued emiteeritud aktsiad erainvestoritega samadel tingimustel ning sama hinnaga, omandades samad õigused nagu erainvestorid, ilma et see kahjustaks panga pakutud ajakava kapitali suurendamise edukaks lõpuleviimiseks;

d) kapitali suurendamisega ei tohi kaasneda lisalepingut või vaikivat kokkulepet, millega riik vabastab panga kohustustest, kui rekapitaliseerimise pakkumise märkimine peaks olema ebapiisav, või millega võimaldab pangale eraldi allahindlust väljalaskehinnast.

Artikkel 5

Küpros esitab komisjonile seoses kapitali suurendamisega kõik nii riiki kui panka ja Cyprus Airways Public Ltd eraaktsionäre käsitlevad aruanded ja dokumendid, eelkõige pangaga sõlmitud lõplikud lepingud ning aruanded, milles põhjendatakse teenustasusid ja lõplikku aktsiahinda.

Artikkel 6

Käesolev otsus on adresseeritud Küprosele.

Brüssel, 7. märts 2007

Komisjoni nimel

komisjoni asepresident

Jacques BARROT

([12]) Selle kohta vt komisjoni 14. juuli 2004. aasta otsus 2005/346/EÜ MobilCom'iga seoses (ELT L 116, 4.5.2005, eelkõige punkt 173).