KOMISIJAS LĒMUMS

2007. gada 07. marts

Valsts atbalsts C 10/06 (ex N555/05) – *Cyprus Airways Public Ltd.* – Pārstrukturēšanas plāns

(izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 300)

(Autentisks ir tikai teksts grieķu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2008/137/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām personām izteikt savus komentārus saskaņā ar minētajiem noteikumiem [1],

tā kā:

I. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2005. gada 3. maijā (lēmums 2005/1322) nolēma atļaut piešķirt *Cyprus Airways Public Ltd.* glābšanas atbalstu (N69/2005).

(2) Ar nedatētu vēstuli, kas Komisijā reģistrēta 2005. gada 9. novembrī (DG TREN A/28405), un saskaņā ar EK Līguma 88. panta 3. punktu un saistībām sakarā ar minēto glābšanas atbalstu Kipras iestādes paziņoja Komisijai par *Cyprus Airways Public Ltd.* pārstrukturēšanas plānu. 2005. gada 14. novembrī Komisijas ģenerālsekretariātā tika reģistrēts paziņojums ar atsauci SG(05)A10041 un lietai tika piešķirts numurs N 555/2005.

(3) Komisija 2005. gada 18. novembrī (D(05)125084) lūdza Kipras iestādes sniegt papildu paskaidrojošu informāciju. Kipras iestādes atbildēja uz Komisijas jautājumiem ar 2006. gada 23. janvāra vēstuli, kas reģistrēta 2006. gada 24. janvārī (ar atsauces numuru DG TREN A/11819). 2005. gada 14. decembrī Briselē notika Kipras Republikas un Komisijas pārstāvju tikšanās. Nākamā augsta līmeņa tikšanās Briselē notika 2006. gada 30. janvārī, kurā tika apspriesta šīs lietas virzība.

(4) Ar 2006. gada 22. marta lēmumu, kas Kipras iestādēm tika paziņots ar 2006. gada 23. marta vēstuli (*SG-Greffe* (2006) D/201246), Komisija uzsāka Līguma 88. panta 2. punktā noteikto procedūru. Procedūra tika reģistrēta ar numuru C 10/2004.

(5) Komisijas lēmums uzsākt oficiālo izmeklēšanas procedūru tika publicēts arī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2]. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus. Ar 2006. gada 20. aprīļa vēstuli Kipra pārsūtīja komentārus Komisijai.

(6) Noteiktajā termiņā, kas publicēts paziņojumā par procedūras uzsākšanu, Komisija no ieinteresētajām personām bija saņēmusi vienu komentāru. Šis komentārs pēc tam tika iesniegts Kipras iestādēm (D(2006) 213376) apsvērumu sagatavošanai, un Kipras apsvērumi tika saņemti 2006. gada 28. jūlijā (reģistrēti 2006. gada 1. augustā ar atsauces numuru A/28810). Papildu precizējumi no Kipras iestādēm tika saņemti pa faksu 2006. gada 19. decembrī (reģistrēti 2006. gada 31. decembrī ar atsauces numuru A/40766). 2007. gada 28. februārī pa faksu tika saņemti vēl papildu precizējumi un norādes par saistībām.

II. FAKTI

(7) *Cyprus Airways Public Ltd.* tika izveidots 1947. gadā kā publisks uzņēmums, un tā galvenie darbības veidi ir pasažieru un kravas gaisa pārvadājumi un citi ar gaisa pārvadājumiem saistīti pakalpojumi. Galvenais uzņēmuma akcionārs ir Kipras valdība (69,62 %), bet pārējās akcijas pieder aptuveni 4 200 nelielu privāto ieguldītāju.

(8) *Cyprus Airways Public Ltd.* (turpmāk tekstā – *Cyprus Airways*) ir daļa no *Cyprus Airways* grupas (turpmāk tekstā – grupa).

(9) *Cyprus Airways* šobrīd nodarbojas ar regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu Eiropā un Tuvajos Austrumos, tā flotē ir 11 gaisa kuģi, no kuriem divi A319 iegādāti 2002. gadā (pieder *Cyprus Airways*); septiņi A320–200 iegādāti laikā no 1989. gada maija līdz 1993. gada martam (pieder *Cyprus Airways*); no tiem viens gaisa kuģis iepriekš tika kopā ar apkalpi iznomāts *Eurocypria*; savukārt divi A330–200 tika iegādāti 2002. un 2003. gadā (nomāti).

[1] OV C 113, 13.5.2006., 2. lpp.

[2] Sal. ar 1. zemsvītras piezīmi.

(10) Laikā, kad tika paziņots pārstrukturēšanas plāns, pārējie grupā ietilpstošie uzņēmumi, kas 100 % piederēja *Cyprus Airways Public Ltd.*, bija šādi:

Eurocypria Airlines

(11) Šis uzņēmums (turpmāk tekstā – *Eurocypria*) veic čarterlidojumus no vairāk nekā piecdesmit Eiropas lidostām; *Eurocypria* flotē ir pieci gaisa kuģi, proti, četri nomāti *Boeing 737-800*, kas iegādāti laikā no 2003. gada februāra līdz aprīlim, un katrs no tiem ar 189 pasažieru vietām, kā arī viens A320 gaisa kuģis (A320), kas kopā ar apkalpi nomāts no *Cyprus Airways*.

Hellas Jet SA

(12) *Hellas Jet SA* (turpmāk tekstā – *HellasJet*) tika iekļauts grupā Atēnās 2002. gada 1. jūlijā un darbību sāka 2004. gada 24. jūnijā. *Hellas Jet* tika iecerēts kā jauna, Atēnās bāzēta Eiropas aviokompānija. Tā izmantoja trīs nomātus *Airbus A320* un pamatā darbojās Atēnu Starptautiskajā lidostā. Tomēr uzņēmējdarbības plāni netika īstenoti, un regulārie pārvadājumu pakalpojumi 2005. gada maijā tika pārtraukti. Tādējādi radās finansiāli zaudējumi, un grupai uzkrātā izmaksu summa no 2005. gada jūnija bija 29,5 miljoni CYP (51,4 miljoni EUR).

Zenon National Distribution Centre Ltd.

(13) Šis meitasuzņēmums (turpmāk tekstā – *Zenon*) sniedz pakalpojumus Kipras ceļojumu aģentūrām. Proti, *Zenon* sniedz un izplata elektronisku informāciju, kas ļauj ceļojumu aģentūrām veikt lidmašīnu pasažieru vietu rezervāciju un biļešu tirdzniecību, kā arī viesnīcu un automašīnu rezervācijas.

Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.

(14) Šis uzņēmums sāka savu darbību 1996. gadā, kad tas pārņēma beznodokļu veikalus *Larnaca* un *Paphos* lidostā. Laikā, kad tika paziņots pārstrukturēšanas plāns, bija paredzēts, ka beznodokļu veikalus *Larnaca* un *Paphos* lidostā pārņems jauns lidostas koncesionārs un ka tie vairs nebūs daļa no grupas. Tas notika 2006. gada jūnijā.

III. PROCEDŪRAS UZSĀKŠANA

(15) Komisijas lēmums uzsākt saskaņā ar 88. panta 2. punktu paredzēto procedūru bija balstīts uz vairākiem jautājumiem, kas izrietēja no tās veiktās pārstrukturēšanas plāna izvērtēšanas. Komisija pauda bažas attiecībā uz to, vai plāns bija saderīgs ar piemērojamiem Kopienas tiesību aktiem, tas ir, Kopienas 2004. gada pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([3]) (turpmāk tekstā – *R&R* pamatnostādnes).

Ilgtermiņa aizdevums 55 miljonu CYP (96 miljonu EUR) apmērā un izmaksu samazināšanas pasākumi

(16) Pārstrukturēšanas plāna pamatprincips ir aizdevums ar komerciāliem noteikumiem un Kipras valdības garantiju uz desmit gadiem, kas pirmām kārtām tiks izmantots, lai atmaksātu ilgtermiņa aizdevumu 30 miljonu Kipras mārciņu (51 miljona euro) apmērā, kas piešķirts pēc glābšanas atbalsta apstiprināšanas 2005. gada maijā. Tādējādi atlikums tiks izmantots aviokompānijas pārstrukturēšanai.

(17) Pārstrukturēšanas plāna pirmajos 24 mēnešos galvenais bija izmaksu samazināšana un atsevišķu ieņēmumu palielināšana. Valdība un uzņēmuma vadība aprēķināja, ka kopējās izmaksas ir jāsamazina par 13 %. Tas bija panākams, samazinot darbinieku skaitu par aptuveni 20 % un vienlaikus arī samazinot algas vidēji par 15 %. Tas nozīmē, ka ar 2005. gada 1. septembri no 1 840 darbiniekiem saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu no darba bija jāatlaiž 385 cilvēki; šim darba vietu skaita samazinājumam bija gadā jānodrošina ietaupījumi aptuveni 7 miljonu CYP (12 miljonu EUR) apmērā; papildu ietaupījumi aptuveni 4,6 miljonu CYP (8 miljonu EUR) apmērā tiks gūti no pastāvīgajiem personāla izdevumiem.

(18) Komisija pauda bažas par to, vai plāns palīdzēs atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa rentabilitāti iespējami īsā laikā un bez nepieciešamības sniegt turpmāku atbalstu. Komisija arīdzan apgalvoja, ka tās rīcībā nebija pietiekami daudz informācijas, lai spriestu par to, vai pārstrukturēšanas plānā paredzētā atbalsta apjoms ir ierobežots līdz minimālajam. Komisija arī apšaubīja nepieciešamību izmaksāt ilgtermiņa aizdevumu vairāk nekā 10 gadu laikā. Komisija apgalvoja, ka tai nebija pietiekami daudz informācijas, lai varētu spriest par to, vai finanšu plāni ir pieņemami un vai pieņēmumi, uz kuriem tie balstīti, ir pamatoti, un ka to ļoti interesētu *Cyprus Airways* konkurentu viedoklis par plānu.

Eurocypria pārdošana

(19) Pārstrukturēšanas plāns paredzēja pārdot *Eurocypria – Cyprus Airways* čartera meitasuzņēmumu – valdībai par neatkarīga eksperta noteiktu cenu. Sākotnēji noteiktā cena bija 15 miljoni CYP (26 miljoni EUR). Tādējādi *Eurocypria* tiktu atdalīta no *Cyprus Airways* grupas un darbotos kā pilnīgi atsevišķa struktūra. Ieņēmumus no pārdošanas (ko valdība izmaksājusi *Cyprus Airways*) *Cyprus Airways* izmantotu savas pārstrukturēšanas finansēšanai. Komisija pauda šaubas attiecībā uz pārdošanu un to, kā noteiktu pārdošanas cenas. Ja cena, kas samaksāta *Eurocypria*, nebija tirgus cena, tad tā bija klasificējama kā valsts atbalsts.

([3]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

Kapitāla palielināšana

(20) Nākamais pārstrukturēšanas plāna posms, ko paredzēts īstenot 18 mēnešus pēc plāna ieviešanas, ir kapitāla palielināšana par 14 miljoniem CYP (24 miljoniem EUR). Visi akcionāri (valsts un privātie akcionāri) piedalīsies atbilstoši to akciju daļām. Valsts piešķirtu 9,8 miljonus CYP (17 miljonus EUR), bet privāto akcionāru ieguldījums šajā kapitāla palielinājumā būtu aptuveni 4,2 miljoni CYP (7,3 miljoni EUR). Uzsākot procedūru, Komisija norādīja, ka tā nevar izslēgt iespēju, ka valsts dalība šajā kapitāla palielināšanā varētu sasniegt valsts atbalsta apjomu.

Kompensācijas pasākumi

(21) Komisija pauda šaubas attiecībā uz to, vai pārstrukturēšanas plānā ieteiktie kompensācijas pasākumi būtu pietiekami, lai atsvērtu atbalsta radītos traucējumus tirgū. Plāns paredzēja relatīvi mazas *Cyprus Airways* flotes un maršrutu tīkla izmaiņas. Čartera meitasuzņēmums *Eurocypria* bija jāpārdod, un bija jāpārtrauc cita meitasuzņēmuma, proti, *HellasJet*, darbība un jāpārtrauc nomāt trīs gaisa kuģi, ko tā izmantoja. Komisija pauda šaubas attiecībā uz to, vai *Eurocypria* bija jāpārdod *Cyprus Airways* lielākajam akcionāram. Komisija lūdza šajā sakarā *Cyprus Airways* konkurentiem izteikt savus komentārus.

Pašu ieguldījums

(22) Parasti tāda lieluma uzņēmumā kā *Cyprus Airways* pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās būtu aptuveni 50 %. Komisija pauda šaubas attiecībā uz pašu ieguldījuma lielumu un to, kas būtu uzskatāms par pašu ieguldījumu.

IV. PROCEDŪRAS LAIKĀ SAŅEMTIE KOMENTĀRI

Kipras iestāžu sākotnējie komentāri

(23) Kipras iestādes reaģēja uz procedūras uzsākšanu, cenšoties noskaidrot atsevišķus Komisijas izvirzītos jautājumus.

Ilgtermiņa aizdevums 55 miljonu Kipras mārciņu (96 miljonu euro) apmērā un izmaksu samazināšanas pasākumi

(24) Attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar *Cyprus Airways* ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošanu, pārstrukturēšanas plāns paredzēja, ka pārstrukturēšanas izmaksas (ilgtermiņa aizdevums 55 miljonu CYP apmērā, kā arī ieņēmumi no *Eurocypria* pārdošanas) tiks sadalītas šādi:

Laika posms	Summa (miljonos CYP)	Apraksts
2006	30	Glābšanas atbalsta atmaksāšana
2006	10,6	Atlaišanas pabalsti
2006	2	Citi ar atlaišanu saistīti izdevumi
2006–2008	5	*Cyprus Airways* apgrozāmais kapitāls
2006–2008	13,5	Paredzamie kapitālizdevumi
2006–2010	10	Naudas plūsmas deficīts
Kopā	71,1	

(25) Attiecībā uz uzņēmuma turpmāko darbību gan Kipras iestādes, gan aviokompānija atzina, ka stratēģiskais un darbības modelis, ko *Cyprus Airways* izmantoja iepriekš, nav ilgtspējīgs tajos konkurences apstākļos, kādos uzņēmums darbojas šobrīd. Pamatatšķirība ir tāda, ka *Cyprus Airways* darbojas pilnībā tīklā iesaistīta pārvadātāja izmaksu līmenī, savukārt liberalizētā, uz atpūtas pakalpojumiem vērstā Kipras tirgus realitāte pieļauj tikai tādu ieņēmumu līmeni, kāds pēc nominālvērtības ir čartera pakalpojumu sniedzējiem un/vai zemo cenu aviokompānijām, kas būtībā ir *Cyprus Airways* patiesie konkurenti.

(26) Esošajā uzņēmējdarbības vidē un ņemot vērā gaisa pārvadājumu tirgus pilnīgo liberalizāciju Kiprā *Cyprus Airways* ir tikai ierobežotas iespējas attiecībā uz turpmāku izaugsmi vai ieņēmumu palielināšana. Pat paredzamā aviācijas tirgus izaugsme par vairāk nekā 4 % nedotu *Cyprus Airways* iespēju izkļūt no šīs grūtās situācijas, neveicot papildu pasākumus. Tāpēc uzņēmums ir apņēmies veikt nopietnu pārstrukturēšanu, kurā krasa izmaksu samazināšana ir neizbēgama.

(27) Pārstrukturēšanas plānā uzņēmums ir aprēķinājis, ka kopējās izmaksas jāsamazina par 13 %. Tas bija panākams, par 20 % samazinot personāla izdevumus un vienlaikus par aptuveni 15 % samazinot atalgojuma līmeni.

(28) Papildus šim izmaksu samazinājumam uzņēmumam ir jāīsteno arī citi šā pārstrukturēšanas plāna elementi, kas šajā sākumposmā liecina par uzņēmuma ilgtermiņa rentabilitāti. Ir plānots, ka uzņēmums spēs sekmīgi uzlabot savu stāvokli tādā veidā, kas ļaus aviokompānijai "izdzīvot" un bez nekādām turpmākām subsīdijām vai atbalsta nodrošināt vidējā termiņā pieņemamus ienākumus no ieguldījumiem (*Return on Investment* jeb *ROI*). Paredzams, ka 2007. gadā tiks īstenots otrs izmaksu samazināšanas posms, koncentrējoties tajā uz ārpakalpojumiem un nozares labas prakses paraugiem.

***Cyprus Airways* peļņas un zaudējumu novērtējums (prognozes)** (*)

CYP 000s

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopējie ieņēmumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopējās izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saimnieciskās darbības rezultāts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ieņēmumi (zaudējumi) pirms nodokļu nomaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(29) Paredzamais aviokompānijas apgrozījums ir balstīts uz to ieņēmumu apvienošanu, kas rodas no šiem izmaksu samazinājumiem un aviokompānijas pastāvīgās attīstības. Šajā sakarā pārstrukturēšanas plāns attiecībā uz 2004.–2010. gadu paredz šādu pasažieru satiksmes attīstību:

***Cyprus Airways* pasažieru pārvadājumu novērtējums (prognozes)** (*)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopējie Kipras pārvadājumi (milj.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY pārvadājumi (miljoni)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CY tirgus daļas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Eurocypria pārdošana

(30) Attiecībā uz *Eurocypria* pārdošanu valdība noskaidroja, ka papildus tam novērtējumam, ko *Cyprus Airways* vārdā iepriekš veica *PricewaterhouseCoopers* (tekstā arī – *PwC*), lai noteiktu *Eurocypria* tirgus cenu, otrs vērtējums valdības vārdā tika pasūtīts *HSBC*, lai saskaņā ar vispāratzītām un pieņemtām metodēm noteiktu pārdošanas cenu. Tādējādi *Eurocypria* pārdošana valstij tiktu veikta saskaņā ar tirgus apstākļiem.

(31) *PwC* veica uzņēmuma novērtējumu, izmantojot diskontētas naudas plūsmas (*DNP*) metodes un salīdzinot netiešā novērtējumā gūtos skaitļus ar tirgus pieejamību, kā arī ņemot vērā darījumus, kuri ietver šīs nozares salīdzināmo uzņēmumu pirkšanu un pārdošanu.

(32) *PwC* informēja, ka uzņēmuma ieņēmumi izriet no gaisa kuģu pasažieru vietu pārdošanas ceļojumu rīkotājiem – kopējais 2005. gadā pārvadāto pasažieru skaits bija 662 561 un 2006. gadā tas, paredzams, palielināsies līdz 829 092; jāpiebilst, ka par paredzamajiem ieņēmumiem 2006. gadā jau ir noslēgta vienošanās. Saimnieciskās darbības izmaksas 2005. gadā veidoja galvenokārt aviācijas degviela (30 %), gaisa kuģu izpirkumnoma (22 %), lidostas un maršrutu izmaksas (15 %), apkalpes izmaksas (11,5 %) un uzturēšanas/inženierpakalpojumu izmaksas (9,5 %).

(*) Uzņēmuma noslēpums.

Galvenie darbības rādītāji

	2004 ([1])	2005 ([2]) M	2006 ([3]) E	2007 E	2008 E	2009 E
Kopējais veikto lidojumu skaits	[…] (*)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pārvadāto pasažieru skaits	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopējie ieņēmumi (tūkstošos CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bruto peļņa (tūkstošos CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Saimnieciskās darbības ieņēmumi (zaudējumi) (tūkstošos CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peļņa (zaudējumi) pirms nodokļu piemērošanas (tūkstošos CYP)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Pārbaudītie finanšu pārskati.
([2]) M = vadības konti, vēl nepārbaudīti.
([3]) E = paredzamā summa.
(*) Uzņēmuma noslēpums.

(33) 2005. finanšu gadam *Eurocypria* paredzēja, ka ieņēmumi reģionā būs 440 000 CYP, kas liecina par darbības apjoma samazinājumu salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem un atspoguļotajiem skaitļiem sakarā ar 2005. gadā piedzīvoto degvielu cenu pārmērīgo kāpumu, kas saskaņā ar nolīgumiem, kuri noslēgti ar ceļojumu rīkotājiem, nedrīkstēja ietekmēt pasažierus.

(34) DNP metode norāda uz uzņēmuma vērtību, kas balstīta uz vērtību brīvajai naudas plūsmai, ko uzņēmums nākotnē varētu nodrošināt; tā ir izstrādāta, lai noskaidrotu to, kāda ir pašreizējā vērtība tai nākotnes naudas plūsmai, kas skars investorus; esošā naudas plūsma ir jāsamazina līdz nepieciešamajam peļņas normas līmenim, lai varētu aprēķināt uzņēmuma pašreizējo vērtību.

(35) *Eurocypria* vadība izstrādāja četru gadu (2006–2009) finanšu plānu, kurā noteica uzņēmuma "galīgo vērtību" tādā apmērā, ko investors šobrīd samaksātu par tiesībām uz uzņēmuma naudas plūsmu turpmākajos gados pēc šā četru gadu plāna. Galīgā vērtība tika noteikta 14,54 miljonu CYP vērtībā; pēc tam tā tika samazināta par "vidējo svērto kapitāla vērtību" 9,35 % apmērā, lai noskaidrotu uzņēmuma "neto pašreizējo vērtību", kas ir 14,21 miljoni CYP.

(36) Pēc tam šai neto pašreizējai vērtībai veica vairākas jutīguma analīzes, lai apzinātu tādus iespējamus atšķirīgus parametrus kā dažādi USD/CYP valūtas maiņas kursi (liela daļa uzņēmuma izmaksu ir ASV dolāros, bet ieņēmumi ir citās valūtās), atšķirīgas attīstības prognozes un atšķirīgas degvielas cenas. Jutīguma analīzes atklāja *Eurocypria* (tāpat kā vairuma Kopienas aviokompāniju) lielo jutīgumu pret valūtas maiņas kursa un degvielas cenu svārstībām.

(37) Pamatojoties uz minēto analīzi, *PwC* noteica orientējošo *Eurocypria* vērtības diapazonu – 12,5 līdz 16 miljoni CYP.

(38) *PwC* veica arī vērtības salīdzinošo tirgus analīzi, salīdzinot *Eurocypria* ar citiem līdzīgas pozīcijas vai veida uzņēmumiem. To var uzskatīt par pamatotu papildu salīdzināšanas metodi, jo līdzīgu uzņēmumu apstākļi un perspektīvas ir atkarīgas no tādiem kopīgiem faktoriem kā vispārējs to produktu un pakalpojumu pieprasījums, kā arī izmaksu struktūra un darbības vide.

(39) Sakarā ar publiski kotētu čarterlidojumu aviokompāniju trūkumu *PwC* aprēķinos izmantoja dažādus zemu izmaksu aviopārvadātājus un dažādus regulāras gaisa satiksmes un čartera gaisa pārvadātājus. Aprēķinā, kas balstīts uz pašreizējiem un plānotajiem ieņēmumiem pirms procentu aprēķināšanas, nodokļiem, vērtības krišanās un amortizācijas (*EBITDA*), tika iegūta uzņēmuma akciju kapitāla orientējošā vērtība, proti, 12,5 līdz 13,5 miljoni CYP. *PwC* piebilst, ka šis rezultāts sakrīt ar rezultātu, kas iegūts, izmantojot DNP metodes.

(40) *PwC* ir veicis arī trešo un galīgo *Eurocypria* novērtēšanu, pamatojoties uz neseniem darījumiem, un – pēc *PwC* domām – tas ir uzskatāms par divu iepriekš minēto metodoloģiju pamatotības pārbaudi. Šīs pieejas pamatā ir teorija par to, ka cena, par kuru starp ieinteresēto pircēju un ieinteresēto pārdevēju ir panākta vienošanās gadīgas konkurences apstākļos, ir labs vērtības rādītājs. *PwC* ir izmantojis arī savā globālajā tīklā pieejamos datus un, izmantojot šo metodi, ir noteicis *Eurocypria* vērtību aptuveni 10,5 līdz 13 miljonu CYP apmērā. *PwC* norāda, ka šis rezultāts arī sakrīt ar DNP metodoloģijas rezultātu.

(41) Saskaņā ar un balstoties uz iepriekš minēto analīzi, *PwC* secina, ka *Eurocypria* orientējošā vērtība ir aptuveni 12,5 līdz 15,5 miljoni CYP.

(42) *PwC* piebilst arī, ka tā veiktais *Eurocypria* novērtējums ir balstīts uz uzņēmuma finanšu plāniem, kuros paredzēts, ka *Eurocypria* varētu saglabāt zināma veida saistību ar *Cyprus Airways*. *PwC* uzskata, ka šāda saistība varētu radīt zināmus paplašināšanās šķēršļus, šķēršļus izaugsmei, kas saistīti ar to, ka *Eurocypria* ir *Cyprus Airways* meitasuzņēmums; *Eurocypria* kā *Cyprus Airways* meitasuzņēmuma statuss ierobežo tā iespējas panākt konkurētspējīgu cenu veidošanu attiecībā uz ārpakalpojumu sniegšanu. Ja *Eurocypria* būtu jāpaliek daļai no grupas, iespējams, ka tas nevarētu tajos pašos maršrutos konkurēt ar *Cyprus Airways*.

(43) Ņemot to vērā, *PwC* secina, ka cena par *Eurocypria* kā par atsevišķu struktūru, uz kuru neattiecas šie ierobežojumi, iespējams, varētu būt augstāka.

(44) Otru novērtējumu veica *HSBC*. *HSBC* ir izmantojusi līdzīgu pieeju tai, ko izmantoja *PwC*. Tā sākotnējais atzinums ir tāds, ka *Eurocypria* kopējā kapitāla vērtība ir 13 miljoni CYP. Pēc tam *HSBS* veica salīdzinošo vērtības novērtējumu, aplūkojot publiski kotētus uzņēmumus, kuri ir salīdzināmi ar *Eurocypria*; tādējādi tas noteica *Eurocypria* vērtību 11,8 miljonu CYP apmērā.

(45) *HSBC* norāda uz uzņēmuma jutīgumu, jo īpaši attiecībā uz degvielas cenu noteikšanas atšķirībām, un noteica uzņēmuma vidējo svērto vērtību 12,3 līdz 13,8 miljonu apmērā.

Kapitāla palielināšana

(46) Attiecībā uz kapitāla palielināšanu tas nozīmētu norādīt negatīvo neto vērtību, kas izriet no uzkrātajiem agrākiem zaudējumiem, kas pasliktinājuši *Cyprus Airways* akciju kapitālu. Kapitāla palielināšana tiks īstenota, proporcionāli piešķirot akcionāriem tiesības – no tām 70 % piedāvājot valstij un 30 % privātajiem akcionāriem. Kipras valdība uzskata, ka šis kapitāla ieguldījums būs līdzvērtīgs tam, ko veikuši ieguldītāji, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos.

Kompensācijas pasākumi

(47) Attiecībā uz kompensācijas pasākumiem Kipras iestādes vairākkārt uzsvēra savu viedokli par to, ka aviokompānija kopš 2004. gada faktiski ir pārstrukturējusi savu darbību. Šajā sakarā 2004. gada beigās aviokompānija samazināja savu floti par diviem gaisa kuģiem un atteicās no vairākiem maršrutiem, vienlaikus samazinot lidojumu biežumu pārējos maršrutos. 12 gaisa kuģu lielajai aviokompānijai 2004. gadā šis samazinājums, pēc tās domām, bija ļoti būtisks, un turpmākam apjoma samazinājumam šajā posmā būtu negatīva ietekme uz aviokompānijas ilgtermiņa rentabilitāti.

(48) Kipras iestādes arīdzan apgalvo, ka lēmums pārdot *HellasJet* un lēmums neatjaunot *HellasJet* nomas līgumus attiecībā uz 3 iznomātajiem gaisa kuģiem, ir uzskatāms par ievērojamu grupas darbības samazinājumu, ko varētu uzskatīt par kompensācijas pasākumu. Līdzīgi *Eurocypria* kā grupas flotes daļas pārdošana nozīmēs samazinājumu vēl par 6 gaisa kuģiem; pēc abu uzņēmumu pārdošanas tie būtu juridiski un finansiāli neatkarīgi.

(49) Kipras iestādes uzskata, ka šajā pārstrukturēšanas procesā vairs nav iespējams veikt tādus papildu kompensācijas pasākumus, kuri neriskētu apdraudēt pārstrukturēšanas mērķi. Kipras iestādes uzsver to, ka *Cyprus Airways* ir ļoti mazs Kopienas tirgus dalībnieks un ka tā darbība, visticamāk, neietekmē konkurences apstākļus šajā tirgū.

(50) Kipras tirgus, kas galvenokārt ir realizācijas tirgus, jau zināmu laiku ir liberalizēts un pašreiz aptuveni 99 aviokompānijas veic regulārus pārvadājumus un čartera pārvadājumus uz Kipru un no tās. Izvērtējot rūpīgāk, secināts, ka 80 % pārvadājumu ir Kopienas/EEZ iekšējie pārvadājumi, un tādējādi uz tiem neattiecas nekādi ierobežojumi. 8–9 % veido čartera pakalpojumi no trešām valstīm, kas ir pilnībā liberalizēti. Pārējos 10–11 % veido pārvadājumi no Vidējiem Austrumiem un Persijas līča reģioniem, kur pārvadājumu politisko situāciju regulē divpusēji nolīgumi starp Kipru un šīm valstīm. Šajā sakarā Kipras iestādes uzskata, ka pastāv ļoti ierobežotas iespējas turpmākai Kipras aviācijas tirgus liberalizācijai, pamatojoties uz valsts līmenī veiktajiem pasākumiem.

Pašu ieguldījums

(51) Attiecībā uz pašu ieguldījumu Kipras iestādes vēlējās noskaidrot vairākus jautājumus. Attiecībā uz *Cyprus Airways* īpašumā esošo floti jānorāda, ka uzņēmums nav spējis noformēt savus gaisa kuģus kā nodrošinājumu pret aizņemšanos no komercbankām sakarā ar gaisa kuģu relatīvo vecumu (septiņi *Cyprus Airways* īpašumā esošie A320 gaisa kuģi tika iegādāti laikā no 1989. līdz 1993. gadam). Šajā sakarā ir veikti pasākumi, un atbildes, kas saņemtas no vairākām komercbankām, bija negatīvas. Līdzīgā veidā valdība paskaidroja, ka flotes daļas pārdošana nebija uzskatāma par patiesu alternatīvu, jo tā liedz uzņēmumam iespējas veikt turpmāku darbību. Tādējādi vienīgā reālā alternatīva bija pārdot *Eurocypria*, un tās uzskata, ka šā meitasuzņēmuma pārdošana būtu uzskatāma par pašu ieguldījumu.

(52) Attiecībā uz *HellasJet* šis uzņēmums 2005. gada maijā pārtrauca darbību kā regulāras gaisa satiksmes aviokompānija un pārveidoja savu uzņēmējdarbību no regulāra gaisa satiksmes pārvadātāja par gaisa kuģu mākleri un čartera pakalpojumu sniedzēju, noslēdzot vienošanos ar Grieķijas uzņēmumu *Trans World Aviation*. 51 % uzņēmuma akciju kapitāla jau ir pārdots, un valdība apsprieda arī pārējās uzņēmuma daļas pārdošanu.

(53) Kipras iestādes arīdzan uzskata, ka uz 2007. gada vidu plānotā kapitāla palielināšana ir uzskatāma par pašu ieguldījumu pārstrukturēšanā. Tās uzskata, ka jāpieskaita

arī gaisa kuģa pārdošana 2005. gadā (5 miljoni CYP), A320 gaisa kuģa dzinēja detaļu pārdošana (1,7 miljoni CYP) un rezerves detaļu pārdošana (0,7 miljoni CYP), kas veido papildu ieguldījumu 7,4 miljonu apmērā.

(54) Visbeidzot, attiecībā uz pašu ieguldījuma līmeni pārstrukturēšanā Kipras iestādes vērš Komisijas uzmanību uz *R&R* pamatnostādņu 56. punktu, kurā teikts:

> *"Atbalstāmajos reģionos, ja vien noteikumos par valsts atbalstu konkrētā nozarē nav paredzēts citādi, nosacījumi saistībā ar atbalstu piešķiršanas atļauju var nebūt tik stingri attiecībā uz kompensācijas pasākumu ieviešanu un atbalstu saņēmēju ieguldījuma apjomu."*

(55) Tās uzsver, ka laika posmā no 2002. līdz 2006. gadam Kipra tika uzskatīta par vienu reģionu, kas atbilda EK Līguma 87. panta 3. punkta a) apakšpunktam, un ka *Cyprus Airways* ir īpaši svarīga uz tūrismu balstītajai Kipras ekonomikai, un ka turpmākai aviokompānijas jaudas samazināšanai vai nu ar papildu kompensācijas pasākumu palīdzību, vai īpaši lielu pašu ieguldījumu būs tālejoša ietekme uz tūrisma nozari un reģionālo attīstību kopumā.

Trešo personu komentāri

(56) Pēc Kipras iestādēm adresētās vēstules publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* noteiktajā termiņā tika saņemti komentāri no vienas ieinteresētās personas.

(57) Komisija piebilst, ka saistībā ar procedūras uzsākšanu neviens konkurents nav iesniedzis savus komentārus.

Pasypi

(58) Komentārs tika saņemts no *Pancyprian Airline Pilots Union* (*PASYPI*), kas vēlējās paust savu viedokli par *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas plānu un uzņēmuma pienācīgu un efektīvu pārvaldību. Tā pauda viedokli, ka gadījumā, ja pašreizējais pārstrukturēšanas plāns būtu apstiprināts saskaņā ar "dominējošo vadības viedokli", tad tas varētu būt uzņēmumam "ļoti nelabvēlīgs".

(59) Pēc *PASYPI* domām, *Cyprus Airways* nav iepazīstinājis savus darbiniekus ar atbilstošu un perspektīvu uzņēmējdarbības plānu kopš Komisija piešķīra uzņēmumam glābšanas atbalstu. Nav notikusi ne uzņēmuma pārvaldības, ne darbības pārstrukturēšana, un tas ir saistīts ar politiskajām interesēm un iejaukšanos.

(60) *PASYPI* uzskata, ka aviokompānijai ir pārāk liels personāls un ka uzņēmuma vadības īstenotie plāni nav palīdzējuši samazināt personāla skaitu līdz tādam darbinieku skaita līmenim, kas atbalstu starptautiskajiem standartiem un kritērijiem, par šādas neizdarības iemesliem minot politisko spiedienu un apsvērumus.

(61) *PASYPI* norāda, ka uzņēmuma privātie ieguldītāji neveicina tā izdzīvošanu un ka vienīgās ieinteresētās personas, kuras veicina izmaksu samazināšanu, ir uzņēmuma darbinieki.

(62) Pilotu apvienība arīdzan kritizē uzņēmuma vadību saistībā ar attieksmi pret diviem meitasuzņēmumiem – *Eurocypria* un *HellasJet*. Attiecībā uz *Eurocypria* tie šaubās par to, vai šā uzņēmuma pārdošana radīs nelabvēlīgas sekas un turpmākus ierobežojumus attiecībā uz *Cyprus Airways* paplašināšanos. Attiecībā uz *HellasJet* apvienība apsver faktu, ka uzņēmuma vadība nekad nav izpaudusi savam personālam *HellasJet* zaudējumus un to, vai šis uzņēmums joprojām darbojas.

(63) Visbeidzot pilotu apvienība apgalvo, ka aviokompānijai ir nepieciešams jauns uzņēmējdarbības plāns un ka aviokompānija ir jāprivatizē.

Kipras iestāžu atbilde uz trešo personu komentāriem

(64) Kipras iestādes atbilde uz komentāriem, kas saņemti no pilotu apvienības, pirmkārt, bija vērsta uz to, lai apstiprinātu, ka paustie apgalvojumi nebija nedz pamatoti, nedz arī balstīti uz jebkādiem pārliecinošiem uzņēmējdarbības apsvērumiem vai pamatojumiem.

(65) Valdība atspēkoja apgalvojumu par politisko iejaukšanos uzņēmuma darbībā un apgalvoja, ka, lai arī vairums valdes locekļu ir valdības iecelti, tiem ir tādi paši pienākumi kā jebkura publiska valsts uzņēmumu sarakstā esoša uzņēmuma valdes locekļiem. Valdes pieņemtie lēmumi ir balstīti vienīgi uz uzņēmuma interesēm.

(66) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plānu valdība apgalvo, ka tas ir ieviests un ka pārmaiņas uzņēmumā jau bija redzamas. Ikgadējie ietaupījumi bija saskaņā ar plānā paredzētajiem, proti, 19,5 miljoni CYP. Plāna būtība ir samazināt izmaksas tā, lai aviokompānija spētu konkurētspējīgi pārstrukturēt savu darbību. Tā kā būtisks faktors bija darbaspēka izmaksas, tas nozīmē, ka personālu neizbēgami ietekmēja vai nu darbinieku atlaišana vai peļņas samazinājums.

(67) Attiecībā uz pārāk lielu darbinieku skaitu valdība noraida *PASYPI* argumentus un apgalvo, ka to darbinieku skaits, kas atlaižami no darba uzņēmumā, līdz 2006. gada beigām ir aptuveni 414, nevis 385 personas, kā paredzēts pārstrukturēšanas plānā.

(68) Attiecībā uz kapitāla palielināšanu valdība paskaidro, ka tas notiks 2007. gada vidū, kad būs zināmi reāli pārstrukturēšanas plāna ieviešanas rezultāti. Paredzams, ka tiks saglabāta privāto/valsts uzņēmuma akciju daļas ieguldītāju attiecība.

(69) Valdība paskaidroja, ka *Eurocypria* tika pārdots, lai *Cyprus Airways* varētu izpildīt *R&R* pamatnostādnēs noteiktās prasības attiecībā uz pašu ieguldījumu. Tā apgalvoja, ka *Eurocypria* pārdošanai par neatkarīgi noteiktu cenu – 13,425 miljoniem CYP – bija jānotiek 2006. gada augusta sākumā.

(70) Attiecībā uz *HellasJet* valdība paskaidroja, ka pēc trīspusēja nolīguma noslēgšanas starp *Cyprus Airways*, *HellasJet* un *Trans World Aviation SA* (tirdzniecība Grieķijā ar nosaukumu *Air Miles*) *Cyprus Airways* ir vienojusies par *HellasJet* pārdošanu *Trans World* par 2 miljoniem EUR (1,16 miljoniem CYP). Tā uzskatīja, ka *Cyprus Airways* nolūks bija, cik vien iespējams, mazināt *HellasJet* saimnieciskās darbības zaudējumus un pasargāt sevi no šā riska, jo uzņēmuma garantijas, ko iepriekš sniegusi *Cyprus Airways* attiecībā uz *HellasJet* floti, ir beigušās, un apgalvoja, ka šī summa ir uzskatāma par pašu ieguldījumu.

(71) Valdība noraidīja pilotu apvienības aicinājumu izstrādāt jaunu pārstrukturēšanas plānu un apgalvoja, ka pašreizējo uzņēmējdarbības plānu nav nepieciešams pārskatīt. Valdība neizslēdz iespēju, ka uzņēmuma privatizēšana varētu būt pievilcīgs piedāvājums.

(72) Attiecībā uz 2007. gada vidū plānoto kapitāla palielināšanu un Komisijas pieprasījumu Kipras iestādes ar 2006. gada 19. decembrī datētu vēstuli sniedza papildu informāciju. Tās paskaidroja, ka saskaņā ar Kipras uzņēmējdarbības tiesībām atklāta sabiedrība nevar izlaist akcijas, kuru vērtība ir zemāka par to nominālvērtību. *Cyprus Airways* akcijas tajā pašā laikā tika tirgotas Kipras biržā par vērtību diapazonā no 0,15–0,16 CYP, kaut arī to nominālvērtība bija 0,50 CYP par akciju. Tā kā šķita, ka jebkura akciju izlaide par nominālvērtību vai lielāku vērtību varētu būt neveiksmīga, būtu jāsamazina pamatkapitāla nominālvērtība.

(73) Kapitāla nominālvērtības samazināšanas procedūra jau ir tikusi veikta, un uzņēmums samazinās šo vērtību, norakstot uzkrātos zaudējumus (saskaņā ar uzņēmuma statūtiem). *Cyprus Airways* valde tās 2006. gada 12. decembrī sanāksmē uzsāka kapitāla palielināšanas procedūru, veicot akciju emisijas riska apdrošināšanu. Lai nodrošinātu sekmīgu procesu, komerciālo investīciju banka *Cisco* (privātīpašumā esošas Kipras bankas meitasuzņēmums) ir paudusi vēlmi apdrošināt piedāvāto emisiju. *Cisco* samaksās nodevu par *Cyprus Airways* kapitāla pieauguma apdrošināšanu, un šī nodeva par šādiem darījumiem tiks samaksāta par tirgus cenu. Komisijas dienestiem ir iesniegta kopija vēstulei, kurā pausts investīciju bankas nodoms.

(74) Nākamie soļi bija šādi: 2007. gada janvāra vidū ārkārtas pilnsapulcē ar 75 % akcionāru balsu vairākumu tika apstiprināta īpaša rezolūcija par pamatkapitāla samazināšanu. Pēc tam šī rezolūcija ir jāratificē Kipras rajona tiesai un jāreģistrē uzņēmumu reģistrā. Paredzams, ka kopumā šī procedūra aizņems 6–7 mēnešus (trīs mēneši paredzēti tiesai).

V. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

Atbalsts EK Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē

(75) Saskaņā ar EK Līguma 87. panta 1. punktu ar kopējo tirgu nav saderīga nekāda palīdzība, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāda palīdzība iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(76) Valsts atbalsta jēdziens attiecas uz jebkādām priekšrocībām, kas tieši vai netieši piešķirtas, kas tiek finansētas no valsts līdzekļiem, ko valsts piešķīrusi pati vai izmantojot kādu starpniekiestādi, kura darbojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām.

(77) Saistībā ar procedūras uzsākšanu Komisija izvirzīja trīs pārstrukturēšanas plāna elementus, kurus, iespējams, varētu pielīdzināt valsts atbalstam; tādējādi Komisijai ir jāizvērtē šie elementi, lai noteiktu, vai tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

Aizdevuma garantija

(78) *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas izmaksas daļēji un uz laiku nosegs 55 miljonu CYP (96 miljonu EUR) lielais aizdevums, ko par tirgus nosacījumiem piešķīrusi komercbanka. Kā paskaidrots lēmumā par izmeklēšanas procedūras uzsākšanu, Kipras iestādēm ir nodoms piešķirt *Cyprus Airways* valsts garantiju, kas nosedz šo aizņēmumu.

(79) *Komisijas Paziņojumā par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantijas veidā* [4] noteikts kritērijs, kas nodrošina to, ka garantija netiek uzskatīta par valsts atbalstu (sk. 4.2. punktu). Divi būtiski kumulatīvi nosacījumi ir šādi:

a) garantiju atbilstīgi tirgus nosacījumiem var iegūt no finanšu tirgiem;

b) par garantiju tiek maksāts tirgus uzcenojums.

(80) Šajā gadījumā nav izpildīts neviens no šiem kritērijiem; *Cyprus Airways* nemaksā valstij nekādas piemaksas par tam piešķirto garantiju un, ņemot vērā tā riskanto ekonomisko situāciju un to, ka tas jau ir saņēmis glābšanas atbalstu, maz ticams, ka uzņēmums pats varētu saņemt šādu garantiju.

(81) Turklāt garantija ir viens no valsts līdzekļiem, jo to valsts piešķir tieši. To pārvalda viens uzņēmums (*Cyprus Airways*), kurš konkurē ar citām Kopienas aviokompānijām, jo īpaši

[4] OV C 71, 11.3.2003., 14. lpp. un turpmākās lappuses.

kopš 1993. gada 1. janvāra, kad stājās spēkā trešais gaisa transporta liberalizēšanas posms ("trešā pakete"). Tā ietekmēs tirdzniecību valsts iekšienē, jo tā attiecas uz uzņēmumu, kas iesaistīts pārvadājumos starp dalībvalstīm un aptver kopējo tirgu un tāpēc, ka var traucēt vai draudēt radīt traucējumus konkurencei šajā tirgū.

(82) Tādējādi valsts garantija EK Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē ir uzskatāma par valsts atbalstu. Turklāt Kipras iestādes ir pieņēmušas šo atzinumu attiecībā uz garantiju, kura, pēc viņu domām, atbilst *R&R* pamatnostādnēs ietvertajiem nosacījumiem.

(83) Tā kā sākotnējais plāns paredzēja, ka Kipras iestādes garantēs 55 miljonu CYP aizdevumu pilnībā, procedūras laikā – lai samazinātu atbalstu līdz minimumam un nodrošinātu pietiekamu uzņēmuma ieguldījumu, lai tādējādi nosegtu savas pārstrukturēšanas izmaksas – iestādes nolēma samazināt to pārstrukturēšanas atbalstu daļu, uz kuru attiecas garantija, maksimums līdz 45 miljoniem CYP. Turklāt Kipras iestādes noteica, ka garantētās un negarantētās aizdevuma daļa būs vienādas un ka tās nebūs savstarpēji atkarīgas. Tas nozīmē, ka vismaz 10 miljonus no 55 miljonu CYP lielā komercaizdevuma aviokompānija iegūs bez jebkādām garantijām vai cita veida valsts starpniecības.

Eurocypria pārdošana

(84) Kipras iestādes norādīja, ka *Eurocypria* pārdošana tika pabeigta 2006. gada augustā un ka uzņēmums tika pārdots valstij par 13,425 miljoniem CYP. Tādējādi Komisijai ir jāizvērtē tas, kā šī cena ir noteikta, un tās pamatotība, kā arī jānosaka, vai darījumam bija kāda saistība ar valsts atbalstu. 59. punkts un turpmākie punkti lēmumā par procedūras uzsākšanu norāda, ka šis varētu būt tas gadījums, jo īpaši tad, ja samaksātā cena ir pārāk augsta salīdzinājumā ar uzņēmuma tirgus cenu.

(85) Šajā sakarībā Komisija piebilst, ka šis skaitlis tika noskaidrots divos ekspertu novērtējumos, kas tika veikti gan pārdevēja, gan pircēja vārdā. Pēc tam, kad ir veikta ekspertu novērtējumu detalizēta analīze, Komisija var secināt, vai šī cena atbilst godīgai tirgus cenai; tā arīdzan piebilst, ka pārdošanas galīgā cena jebkurā gadījumā ir mazāka par pārstrukturēšanas plānā un izmeklēšanas procedūras sākumā noteiktajiem 15 miljoniem CYP. Tādējādi Komisija secina, ka *Eurocypria* pārdošana nav uzskatāma par valsts atbalstu *Cyprus Airways*, jo uzņēmums nav ticis pārdots dārgāk par tā patieso vērtību.

(86) Komisija piebilst arī, ka Kipras iestādes pauda domu, ka *Eurocypria* darbosies kā pilnīgi neatkarīgs uzņēmums ārpus *Cyprus Airways* grupas; Komisija uzskata, ka, tā kā *Eurocypria* paliek valdības īpašumā, rodas risks, ka tas nevarētu darboties pilnībā neatkarīgi no tā agrākā mātesuzņēmuma. Tādējādi, lai to risinātu, Komisija plāno piemērot Kiprai noteikumus, lai nodrošinātu, ka divi uzņēmumi ir un paliek neatkarīgi pietiekami ilgu laiku un ka tie īsteno jebkādu uzņēmējdarbību savā starpā saskaņā ar tirgus apstākļiem.

Kapitāla palielināšana

(87) Cits pārstrukturēšanas plāna aspekts ir tāds, ka 2007. gada vidū aptuveni 18 mēnešus pēc pārstrukturēšanas uzsākšanas *Cyprus Airways* kapitāls tiks palielināts par aptuveni 14 miljoniem CYP. Tāds ir Kipras iestāžu nolūks – panākt, lai šis kapitāla palielinājums tiktu veikts atbilstoši pašreizējām akciju daļām un tiktu saglabāta publiskā/privātā īpašuma attiecība. Tas nozīmēs, ka valsts ieguldīs 9,8 miljonus CYP (17 miljonus EUR jeb 70 %), bet akcionāri ieguldīs 4,2 miljonus CYP (7,3 miljonus EUR jeb 30 %).

(88) Tāpēc Komisijai ir jānosaka, vai šajā situācijā šā piedāvātā kapitāla palielinājuma publiskā daļa ir uzskatāma par valsts atbalstu. Lai to izdarītu, tai savs spriedums jābalsta uz "tirgus ekonomikas ieguldītāja principu" – tā ir pieeja, ko apstiprinājusi Tiesas prakse ([5]). Lai izvērtētu, vai valsts kapitāla ieguldījums ir uzskatāms par valsts atbalstu, saskaņā ar Tiesas praksi ir jāņem vērā reālās iespējas, ka saņēmējam uzņēmumam ir jānodrošina līdzvērtīgi finanšu resursi, lai tas spētu darboties normālos kapitāla tirgos. Valsts atbalsts nav konstatējams, ja jauns publisks kapitāls tiek ieguldīts ar tādiem nosacījumiem, kas ir pieņemami privātam ieguldītājam, kurš darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos.

(89) Valsts ieguldītāja rīcība tādējādi ir salīdzināma ar tāda privāta ieguldītāja iespējamu rīcību kā privāti uzņēmēji vai privātas tādu uzņēmumu grupas, kas īsteno strukturālu, vispārēju vai nozaru politiku ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvā ([6]). Tādējādi Komisija uzskata, ka valsts fondu kapitāla ieguldījums nav valsts atbalsts, ja privātie ieguldītāji piedalās procesā, pirmkārt, vismaz proporcionāli to akciju skaitam, otrkārt, saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi jāievēro valsts ieguldītājiem, un, visbeidzot, ja tai akciju daļai, kuras paredzējuši iegādāties privātie ieguldītāji, ir reāla ekonomiska nozīme; Komisija uzskata, ka valsts un privāto ieguldītāju vienlīdzīgumu var garantēt, ja komercbanka vai

([5]) Sk. 2002. gada 16. maija Tiesas spriedumu lietā C-482/99 (2002, *ECR* I-4397), kā arī ģenerāladvokāta *Geelhoed* 2001. gada 27. septembra secinājumus apvienotajās lietās C-328/99 un C-399/00, *Itālija pret Komisiju* un *SIM 2 Multimedia SpA pret Komisiju*.

([6]) 1991. gada 21. marta spriedums, *Itālija pret Komisiju; "Alfa Romeo"*, (C-305/89), 1991., *ECR* I-1603, 20. punkts.

ieguldītājs piekrīt piešķirt garantiju jau iepriekš un atbilstoši tirgus apstākļiem, kādos darbojas privātie ieguldītāji, ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi piedāvāti valsts ieguldītājam. Šo pieeju, kas balstīta uz ieguldījumu kopesamību, regulāri izmanto Pirmās instances tiesa un Eiropas Kopienu Tiesa ([7]).

(90) Šajā konkrētajā gadījumā komerciālā investīciju banka *Cisco* ir piekritusi par tirgus nosacījumiem apdrošināt privātos ieguldītājus 30 % apmērā no piedāvātās rekapitalizācijas. Kipras iestādes ir arīdzan noteikušas, ka visi akcionāri iepirks kapitāla daļas par vienādu vērtību, kuru kopīgi noteiks *Cyprus Airways* un *Cisco*, un ar tādiem pašiem tirgus nosacījumiem, kādi jāievēro privātajiem ieguldītājiem.

(91) Šajā saistībā Komisija ir saņēmusi ar 2006. gada 14. decembri datētas nodoma vēstules, kuru *Cisco* sūtījis *Cyprus Airways*, kopiju, kurā banka piekrīt noslēgt līgumu, kurā apņemas apdrošināt vai ir apdrošinājusi sekmīgu rekapitalizācijas procesu. Turklāt, pirms uzņemties saistības attiecībā uz ieguldījumiem *vis-à-vis* privātajiem ieguldītājiem, *Cisco* ir veicis detalizētu pārstrukturēšanas plāna un darbības izpēti. Tādējādi pirms galīgā līguma noslēgšanas atbilstoši normālai tirgus praksei tas veiks (vai to veiks tā vārdā) ļoti rūpīgu operāciju, kādu vajadzētu veikt ikvienam ieguldītājam pirms darījuma uzsākšanas. Tādā veidā banka pasargā sevi ar visām garantijām un vērtspapīriem, kas ļauj tai regulēt savu piedāvājumu atbilstoši riskiem, kurus tā uzņēmusies. Jāpiebilst, ka uz šo banku neattiecas tieša vai netieša attiecīgās dalībvalsts uzraudzība. Galīgais garantijas līgums ar *Cisco* tiks noslēgts, tuvojoties piedāvājuma laika posma beigām, un tas ietvers standarta noteikumus un saistības, kādas ir spēkā šāda veida līgumos un kas ir saskaņā ar labāko valsts un starptautisko praksi.

(92) Nosacījumus, kādi attiecas uz galīgā garantijas līguma noslēgšanu, var iedalīt divās daļās; pirmā ir saistīta ar nosacītiem standarta elementiem, kuriem nav tiešas ietekmes uz Komisijas novērtējumu, bet gan tikai uz tā faktisko ieviešanu. Tie ietver:

a) tādu ārkārtēju pasākumu neesamību, kas varētu kaitēt darījuma sekmīgai pabeigšanai,

b) pilnīgas informācijas sniegšanu bankai par *Cyprus Airways* ekonomisko un finansiālo situāciju un pārvaldību,

c) bankas iesaistīšanu darījumam nepieciešamo operāciju noteikšanā.

(93) No otras puses, otram nosacījumu kopumam, kas izklāstīts bankas nodoma vēstulē, var būt ietekme uz Komisijas veikto darbības novērtējumu; tie ir jāanalizē atsevišķi un tie attiecas galvenokārt uz:

a) akciju emisijas cenas atšķirību attiecībā pret vērtspapīru tirgus cenu,

b) nodevām/komisijas maksām, ko banka iekasē par darījumu,

c) bankas un valsts (*Cyprus Airways* galveno akcionāru) nolīgumu par to dalību kapitāla palielināšanā.

(94) Ciktāl tas attiecas uz *parakstīšanās cenu jaunajām akciju daļām*, *Cisco* un *Cyprus Airways* ir vienojušies, ka cena vai cenu kategorija par jauno akciju emisiju tiks noteikta kopīgi saskaņā ar tirgus praksi un ņemot vērā tos vērstpapīru tirgus apstākļus, kādi pastāv darījuma uzsākšanas laikā. Kipra ir apstiprinājusi Komisijai, ka visiem iesaistītajiem parakstītājiem tiks noteikta viena cena un ka garantijas devējam netiks piešķirta nekāda īpaša atlaide.

(95) Otrkārt, ciktāl tas attiecas uz *banku atlīdzībām ar komisijas maksas starpniecību*, komisijas maksa tiek balstīta uz tirgus noteiktās darījuma daļas vērtību (30 %). Kipras iestādes norādīja, ka nodeva, kas jāmaksā *Cisco*, ir saskaņā ar lielāko Eiropas vērtspapīru tirgu principiem, lai tādējādi nodrošinātu salīdzināmo daļu ieguldīšanas operācijas sekmīgu pabeigšanu. No tā Komisija var secināt, ka *Cisco* un *Cyprus Airways* darījums ir saskaņā ar tirgus nosacījumiem, kas attiecas uz šāda veida darījumu, un ka tas neietver atlaidi no cenas, ko banka samaksājusi par akcijām, uz kurām tā varētu tikt aicināta parakstīties. Līdz ar to nodeva, kas samaksāta bankai, neietekmē tās spēju piedalīties darījumā ar izdevīgākiem nosacījumiem nekā valsts vai citi akcionāri.

(96) Treškārt, ciktāl tas attiecas uz *valsts un bankas prasību par to, lai kapitāla palielināšanā piedalītos arī citi*, Komisija norāda, ka abu pušu prasība par to, lai arī citi piedalītos šajā uzdevumā, ir būtisks un izšķirīgs elements, lai garantētu sekmīgu kapitāla palielināšanu.

(97) Komisija piebilst par Kipras iestāžu apņemšanos pārsūtīt Komisijai ar banku noslēgtos galīgos līgumus, kuri ietver šīs formālās un beznosacījumu parakstīšanās saistības, uzreiz pēc līgumu noslēgšanas un pirms valsts iestāžu parakstīšanās uz jaunajām kapitāla daļām. Vēl viena Kipras iestāžu apņemšanās ir arī iesniegt ziņojumu par faktisko parakstīšanās līmeni attiecībā uz šo kapitāla palielinājumu, tiklīdz darījums tiks noslēgts. Šajā saistībā Komisija uzskata, ka ir pats par sevi saprotams, ka nevar pastāvēt netieša vai nešaubīga vienošanās, sakarā ar ko valsts varētu atbrīvot banku no tās pienākuma gadījumā, ja rekapitalizācijas piedāvājums nebūtu pietiekami parakstīts. Komisija vērsīs

([7]) *CFI* 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-296/97, *Alitalia pret Komisiju*, 2000., *ECR* II-3871, 81. punkts.

maksimālu uzmanību uz stingru atbilstību šīm saistībām, lai pārliecinātos, ka pašreizējā lēmuma noteikumi tiek pienācīgi ievēroti.

(98) Šī operācija dod iespēju privātajiem ieguldītājiem parakstīties uz ievērojamu apjomu (30 %) jauno kapitāla daļu, kas emitēta ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus ievēro valsts ieguldītāji, ņemot vērā to, ka akciju cenas būs vienādas un arī tiesības uz katru akciju visiem akcionāriem būs vienādas.

(99) Tātad, ņemot vērā šo analīzi un pastāvīgo Komisijas un Tiesas praksi attiecībā uz valsts līdzdalības kvalificēšanu kapitāla palielināšanas darbībās kopā ar privātajiem ieguldītājiem, izskatot to pēc būtības un neatkarīgi no citiem pārstrukturēšanas pasākumiem, uz 2007. gada vidu plānotā kapitāla palielināšana ir uzskatāma par valsts un privāto ieguldītāju kopīgu līdzdalību, un tādējādi valsts līdzdalība nav uzskatāma par valsts atbalstu, ja ir ievēroti iepriekš izklāstītie nosacījumi attiecībā uz to, kapitāla palielināšanu apdrošinās komerciāla investīciju banka tādā veidā, lai nodrošinātu valsts un privāto parakstītāju efektīvu līdzdalību un valsts un privātās piederības attiecību.

(100) Tomēr Komisija piebilst, ka Eiropas Tiesu prakse norāda, ka *"tas vien, ka valsts uzņēmums jau ir veicis tādu kapitāla ieguldīšanu meitasuzņēmumā, kas klasificēts kā atbalsts, automātiski nenozīmē, ka papildu kapitāla ieguldījumu nevarētu klasificēt kā ieguldījumu, kas atbilst privāto ieguldītāju, kas darbojas tirgus ekonomikā, kritērijiem … Tomēr Tiesa uzskata, ka tādā gadījumā kā šis, kas attiecas uz trim kapitāla ieguldījumiem, kurus viens ieguldītājs veicis divu gadu laikā un no kuriem divi nav devuši peļņu, Komisijai ir jānosaka, vai trešo ieguldījumu pamatoti varētu nodalīt no pirmajiem diviem un privāta ieguldītāja pārbaudes vajadzībām klasificēt kā neatkarīgu ieguldījumu.*

Tiesa uzskata turpmākos apsvērumus par svarīgiem, lai varētu noteikt: minēto kapitāla ieguldījumu hronoloģiju, to mērķi un meitasuzņēmumu situāciju tobrīd, kad tika pieņemts katrs lēmums par ieguldījuma veikšanu" ([8]).

(101) Šajā gadījumā Komisija piebilst, ka, tā kā valsts un privātie ieguldītāji parakstīsies uz kapitāla palielināšanu par tādu pašu cenu un uz visām jaunajām kapitāla daļām attieksies tādas pašas tiesības, fakts ir tāds, ka valsts vienlaikus darbojas kā garantijas devēja ievērojamam aizdevumam, kas krietni pārsniegs kapitāla palielināšanas būtību, un pārstrukturēšanas procesā esošas sabiedrības meitasuzņēmuma pircēja. Tomēr nav nepieciešams precīzi izvērtēt to, vai, ņemot vērā kapitāla palielināšanas kumulāciju ar šiem abiem pasākumiem, valsts līdzdalība un privāto ieguldītāju līdzdalība kapitāla palielināšanā patiešām notiek ar vienādiem nosacījumiem jebkurā līmenī; Komisija uzskata, ka, secinot no turpmākas analīzes, pat tad, ja valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā tiktu uzskatīta par valsts atbalstu, tad šo atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu.

Novērtējuma juridiskais pamats

(102) Secinot, ka ilgtermiņa aizdevums 55 miljonu CYP apmērā, ko valsts garantējusi, lai finansētu daļu *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas, ir uzskatāms par valsts atbalstu un ka valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā varētu ietvert valsts atbalsta elementus, Komisijai ir jāizvērtē tā saderība ar kopējo tirgu.

(103) Tāpēc atbalsta saderība ir jāizvērtē saskaņā ar EK Līguma 87. panta 2. un 3. punktu, kas paredz atbrīvojumus vispārējam noteikumam par nesaderību, kas izklāstīts 87. panta 1. punktā.

(104) EK Līguma 87. panta 2. punktā noteiktie atbrīvojumi uz šo gadījumu neattiecas, jo šim atbalsta pasākumam nav sociālas iezīmes tajā ziņā, ka tas nav nedz piešķirts individuāliem patērētājiem, nedz arī tas rada kaitējumu, ko izraisījusi dabas katastrofa vai ārkārtēji apstākļi, nedz arī tas ir piešķirts atsevišķām Vācijas Federatīvās Republikas ekonomikas nozarēm, kuras iespaidojusi Vācijas sadalīšana.

(105) EK Līguma 87. panta 3. punkta a), b) un d) apakšpunktā noteiktie atbrīvojumi uz šo gadījumu neattiecas, jo atbalsts neveicina ekonomikas attīstību apgabalos, kur dzīves līmenis ir ārkārtīgi zems vai kur valda liels bezdarbs, tas neveicina kāda svarīga projekta īstenojumu visas Eiropas interesēs un nenovērš nopietnus traucējumus kādas dalībvalsts tautsaimniecībā, kā arī neveicina kultūru un kultūras mantojuma saglabāšanu.

(106) Tātad ir piemērojams vienīgi 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā noteiktais atbrīvojums. Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunkts paredz, ka valsts atbalstu var piešķirt, ja tas tiek darīts, lai veicinātu atsevišķu tautsaimniecības jomu attīstību un ja tam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā vispārējām interesēm.

(107) Šajā sakarā, lai lemtu par saderību, ir piemērojamas tādas Kopienas nostādnes kā 2004. gada *R&R* pamatnostādnes, kā arī iepriekš minētās 1994. gada pamatnostādnes.

Paredzēto pasākumu saderība ar kopējo tirgu

(108) Tādējādi Komisijai ir jāizvērtē, vai pārstrukturēšanas plāns ir saderīgs ar piemērojamo pamatnostādņu noteikumiem. To pamatprincips (*R&R* pamatnostādņu 31. punkts) ir šāds: *"atļaut piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu tikai tādos apstākļos,*

([8]) Lieta T 11/95, *BP Chemicals Ltd. pret Komisiju*, 1998., *ECR* II-3235, 170. un 171. punkts.

ja var pierādīt, ka tas nav pretrunā Kopienas interesēm. Tas ir iespējams tikai tad, ja tiek ievēroti stingri kritēriji un ja ir skaidrs, ka jebkādus konkurences kropļojumus var novērst, izmantojot pabalstus, kas izriet no uzņēmuma izdzīvošanas .. un ja konkurentiem ir pieejami pienācīgi kompensācijas pasākumi."

(109) Pamatnostādnēs arī izklāstīti vairāki nosacījumi, saskaņā ar kuriem var piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu.

Atbilstība prasībām

(110) Vispirms Komisijai ir jānosaka, vai *Cyprus Airways* ir tiesīga veikt pārstrukturēšanu saskaņā ar *R&R* pamatnostādnēm. Pamatnostādņu 9. punktā teikts, ka Kopiena nav definējusi grūtībās nonākušu uzņēmumu un piebilst, ka "*Komisija uzskata uzņēmumu par nonākušu grūtībās tad, ja tas vai nu ar paša resursiem, vai izmantojot līdzekļus, kurus tas var iegūt no tā īpašniekiem/akcionāriem vai aizdevējiem, nav spējīgs apturēt zaudējumus, kas bez valsts iestāžu ārējās iejaukšanās gandrīz pilnīgi droši nozīmētu tā uzņēmējdarbības izbeigšanu īsā vai vidējā ilgā laikā*".

(111) Attiecīgi pamatnostādnēs (10. punktā) precizēts, ka "*uzņēmums būtībā un neatkarīgi no tā lieluma saskaņā ar šīm pamatnostādnēm ir uzskatāms par nonākušu grūtībās šādos gadījumos: a) ja sabiedrība ar ierobežotu atbildību ir zaudējusi vairāk nekā pusi tās reģistrētā kapitāla un vairāk nekā viena ceturtā daļa šā kapitāla ir zaudēta iepriekšējo 12 mēnešu laikā*".

(112) Pamatnostādņu 11. punktā teikts arī: "*Pat tad, ja nav neviena no 10. punktā minētajiem apstākļiem, uzņēmumu tomēr var uzskatīt par nonākušu grūtībās, ja ir vērojamas tādas raksturīgas grūtībās esoša uzņēmuma pazīmes kā zaudējumu palielināšanās, apgrozījuma samazināšanās, produkcijas krājumu palielināšanās, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās, parādu palielināšanās, procentu palielināšanās un neto aktīvu vērtības krišanās vai to nulles vērtība*".

(113) Komisija procedūras uzsākšanas laikā norādīja, ka *Cyprus Airways* ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kas jau ir zaudējusi ievērojamu daļu tās reģistrētā pamatkapitāla. 2003. gada 31. decembrī *Cyprus Airways* reģistrētais pamatkapitāls bija 55,5 miljoni CYP (95 miljoni EUR), bet 2004. gada 31. decembrī 12 mēnešu laikā tā bija zaudējusi 26,2 miljonus CYP (44,8 miljonus EUR), kas ir gandrīz 50 % tā pamatkapitāla.

(114) Komisija piebilda, ka grupas zaudējumi (galvenokārt *Cyprus Airways* radīti) pieauga no 20,9 miljoniem CYP 2003. gadā līdz 39,4 miljoniem CYP 2004. gada beigās. Tādējādi *Cyprus Airways* akcionāru kapitāls samazinājās no 55,6 miljoniem CYP (95 miljoniem EUR) 2003. gadā līdz 14,4 miljoniem (25 miljoniem EUR) 2004. gadā. Tādējādi, ņemot vērā tā slikto finansiālo stāvokli, maz ticams, ka uzņēmums varētu garantēt kādu komerciālu finanšu avotu.

(115) Tāpēc savā 2005. gada 3. maija Lēmumā par "*Cyprus Airways* (Glābšanas atbalsts)" Komisija secināja, ka *Cyprus Airways* saskaņā ar *R&R* pamatnostādnēm patiešām ir grūtībās nonācis uzņēmums. Šādu secinājumu Komisija pauda arī procedūras uzsākšanas laikā. Tādējādi *Cyprus Airways* saskaņā ar *R&R* pamatnostādnēm ir tiesīgs veikt pārstrukturēšanu.

Ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošana

(116) Otrs nosacījums (izklāstīts R&R pamatnostādņu 35. punktā), kas jāievēro, ir tāds, ka "*pārstrukturēšanas plānam, kura ilgumam jābūt pēc iespējas mazākam, pienācīgā termiņā un pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem saistībā ar darbības apstākļiem nākotnē ir jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa rentabilitāte*".

(117) Pamatnostādnēs (37. punktā) teikts arī, ka "*plānam jānodrošina tāds apgrozījums, kas ļaus uzņēmumam pēc pārstrukturēšanas beigām segt visus izdevumus, tostarp amortizācijas izmaksas un finansiālās izmaksas. Paredzamajai kapitāla peļņai jābūt pietiekamai, lai pārstrukturētais uzņēmums spētu tirgū konkurēt pats saviem spēkiem.*"

(118) Ciktāl tas attiecas uz pārstrukturēšanu, uzņēmums ir samazinājis savas izmaksas par 19,5 miljoniem EUR un ir atlaidis vairāk darbinieku, nekā bija paredzēts pārstrukturēšanas plānā. Plāns paredzēja samazināt personālu par 385 darbiniekiem (no 1800), taču iespēju atstāt uzņēmumu izmantoja 414 personas. Šis ievērojamais izmaksu samazinājums kopā ar apspriesto atalgojuma samazinājumu pārējiem darbiniekiem, kā arī produktivitātes palielināšanās un darba metožu uzlabošana nodrošinās lielākus ietaupījumus un sniegs uzņēmumam nepieciešamo elastīgumu un spēju pielāgoties, lai sasniegtu noteiktos mērķus.

(119) Komisija uzskata, ka *Cyprus Airways* vajadzētu spēt sekmīgi īstenot savu pārstrukturēšanu noteiktajā termiņā. Kaut arī kopš glābšanas atbalsta piešķiršanas (2005. gada maijā) ir pagājuši tikai 18 mēneši, uzņēmuma rezultāti jau ir nedaudz labāki, nekā bija gaidīts. Saistībā ar turpmākiem uzlabojumiem jāpievērš uzmanība arī darbinieku viedokļiem par to, kā organizēt nepieciešamo pārstrukturēšanu. Šāda veida gadījumos pārstrukturēšanas pārvaldība ir ļoti svarīga, un trešo personu komentāri liecina par to, ka tā tas varētu būt jo īpaši šajā gadījumā.

(120) Attiecībā uz 55 miljonu CYP (96 miljonu EUR) lielo ilgtermiņa aizdevumu, ko daļēji garantējusi valsts, Kipras iestādes ir pierādījušas, ka šī summa (kopā ar pārdošanas ieņēmumiem attiecībā uz *Eurocypria*) tiks izlietota, lai atmaksātu glābšanas atbalstu un tuvāko gadu laikā

pārstrukturētu aviokompāniju. Uz 2007. gada vidu plānotā kapitāla palielināšana par 14 miljoniem CYP tiks izmantota, lai samazinātu aizdevuma atlikuma summu. Pārstrukturēšanas plāns ir cieši saistīts ar izmaksu samazināšanas plānu, lai tādā vairotu ieņēmumus. Laika gaitā ir paredzēts palielināt uzņēmuma peļņu un tādējādi no peļņas atmaksāt bankai atlikušo aizdevuma summu.

(121) Komisijai ir arī jāizvērtē, vai pieņēmumi, uz kuriem balstīta pārstrukturēšana, ir pamatoti attiecīgajos apstākļos un vai prognozes atbilst tam, kas prasīts pamatnostādnēs. *R&R* pamatnostādnes paredz (35. punkts), ka *"plāns ir jāiesniedz Komisijai ar visu attiecīgo informāciju un tajā noteikti jāietver tirgus pētījums. Rentabilitātes uzlabojumiem jāizriet galvenokārt no iekšējiem pasākumiem, kas noteikti pārstrukturēšanas plānā; tam jābūt balstītam uz tādiem ārējiem faktoriem kā cenu un pieprasījuma atšķirības, attiecībā uz ko uzņēmumam nav lielas ietekmes, taču tikai tad, ja izdarītie pieņēmumi par tirgus attīstību ir vispārēji atzīti."*

(122) Šajā sakarā var pārbaudīt to, vai šī pārstrukturēšanas plāna daļa ir īstenota, kā paredzēts. Šajā gadījumā attiecībā uz pārvadājumu plūsmu un tirgus attīstību Komisija norāda uz diviem neatkarīgiem pētījumiem, kas veikti saistībā ar *Eurocypria* novērtēšanu, jo tie attiecas arī uz Kipras aviācijas tirgus attīstību.

(123) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu tiek pieņemts, ka Kipras gaisa pārvadājumi laika posmā no 2005. gada līdz 2010. gadam palielināsies vidēji par 3,5 % gadā, savukārt *Cyprus Airways* pārvadājumu apjomi laika posmā no 2005. gada līdz 2010. gadam palielināsies vidēji par 2,4 % gadā. *PwC* sagatavotajā ziņojumā paredzēts, ka Kipras gaisa pārvadājumi atbilstoši *IATA* (Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas) prognozēm laika posmā no 2006. gada līdz 2008. gadam kopumā pieaugs par 4,3 %, un tas liecina par to, ka plānā izmantotie pieņēmumi ir bijuši pamatoti. Tādējādi pārstrukturēšanas plāna prognozes attiecībā uz *Cyprus Airways* rezultātiem izrādās ticamas, ņemot vērā citu uzņēmuma veikto racionalizāciju.

(124) Ņemot vērā iepriekš minētos faktorus, Komisija uzskata, ka *Cyprus Airways* spēs noteiktā laikā panākt finansiālo rentabilitāti, kā tas paredzēts uzņēmējdarbības plānā.

Kompensācijas pasākumi

Cyprus Airways

(125) *R&R* pamatnostādnes paredz (38. punkts) arī, ka, *"lai nodrošinātu, ka nelabvēlīga ietekme uz tirdzniecības nosacījumiem tiktu, cik vien iespējams, samazināta tā, lai sasniegtie pozitīvie rezultāti atsvērtu negatīvos, ir jāveic kompensācijas pasākumi. Citādi atbalsts tiks uzskatīts par tādu, kas ir "pretrunā kopējām interesēm", un līdz ar to arī par nesaderīgu ar kopējo tirgu."*

(126) Tālāk noteikts (39. punktā), ka *"šie pasākumi var ietvert arī aktīvu atsavināšanu, jaudas vai tirgus dalības samazināšanu un šķēršļu samazināšanu iekļūšanai attiecīgajos tirgos. Novērtējot to, vai kompensācijas pasākumi ir atbilstoši, Komisija ņems vērā tirgus struktūru un konkurences apstākļus, lai nodrošinātu, ka neviens šāds pasākums neizraisa tirgus struktūras pasliktināšanos"*…

(127) Tādējādi Komisijai ir jāizvērtē pārstrukturēšana un jānosaka, vai ir veikti pietiekami pasākumi attiecībā uz *Cyprus Airways* un *Cyprus Airways* grupu, lai mazinātu atbalsta konkurenci traucējošo ietekmi.

(128) Uzņēmums 2004. gada beigās sāka īstenot tā saucamo "darbības plānu" un sāka darbu, samazinot savu floti par diviem gaisa kuģiem, no kuriem viens ar visu apkalpi tika iznomāts *Eurocypria*, un atteicās no vairākiem iepriekš apkalpotiem maršrutiem – uz Varšavu, Budapeštu un Kolombo.

(129) Šajā saistībā aviokompānijas flote 2004. gada beigās tika samazināta par vienu gaisa kuģi; pārstrukturēšanas plāna ieviešanas laikā *Cyprus Airways* izmantoja 10 gaisa kuģus (2 A319, 6 A320-200 un 2 A330-200) un A320-200 kopā ar visu apkalpi iznomāja *Eurocypria;* 2006. gada vasaras sezonas beigās tika pārtraukts šis gaisa kuģa un tā apkalpes nomas nolīgums. Turklāt Komisija piebilst, ka gaisa pārvadājumu attīstības prognozes laika posmam no 2005. gada līdz 2010. gadam variē vidēji no 3,5 līdz 4,3 % gadā, savukārt Kipras aviokompāniju plānos paredzēta izaugsme par 2,4 % gadā, kas attiecīgajā laika posmā izraisīs tirgus daļas samazināšanos no 26,6 % līdz 23,2 %. Komisija atzīst, ka jebkādi turpmāki flotes vai tirgus daļas samazinājumi apdraud aviokompānijas iespējas atgūties, nesniedzot nekādas tirgus iespējas konkurentiem.

(130) Uzsākot procedūru, Komisija īpaši aicināja ieinteresētās trešās personas sniegt savus apsvērumus šajā sakarā; par šo jautājumu netika saņemts neviens komentārs.

(131) Komisija uzsver, ka *R&R* pamatnostādnes (55. punkts) paredz, ka, tā kā *"ekonomikas un sociālā kohēzija ir Kopienas būtiskākie mērķi .. veicot pārstrukturēšanas atbalsta novērtējumu atbalstāmajos reģionos, Komisijai ir jāņem vērā reģionālās attīstības vajadzības"*. Tālāk (56. punktā) teikts, ka *"atbalstāmajos reģionos .. atbalsta piešķiršanas nosacījumi varētu nebūt tik stingri attiecībā uz kompensācijas pasākumu ieviešanu un atbalsta saņēmēju ieguldījuma apmēru"*.

(132) Šajā sakarā jāatgādina, ka laika posmā no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 31. decembrim ([9]) uz visu Kipru attiecās EK Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā noteiktais izņēmums. Laika posmā no 2007. gada līdz 2013. gadam diviem reģioniem, kas kopā aptver 50 %

([9]) Valsts atbalsts CY 14/2003 – Kipra – Reģionālā atbalsta karte 2004.–2006 gadam (C(2004) 1757/1; 28.4.2004.).

Kipras iedzīvotāju, saskaņā ar EK Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā noteikto izņēmumu būs tiesības saņemt reģionālo investīciju atbalstu ar atbalsta intensitāti 15 % apmērā. Kipra norāda uz vairākām teritoriālām un līdz ar to arī pastāvīgām īpatnībām, kas ietekmē tās sociālekonomisko attīstību. Kipras dienvidu daļas periferitāte rada tiešas problēmas attiecībā uz pārējās Eiropas Savienības daļas pieejamību un tādējādi valsts ir ļoti atkarīga no gaisa un jūras transporta, bet jo īpaši no gaisa transporta. Tas ir svarīgi, jo Kipras gadījumā gaisa satiksme ir vienīgais noturīgais pasažieru pārvadāšanas veids. EK Statistikas biroja dati par 2003. gadu, kuros aprēķināta tā sauktā ekonomikas "atkarība no gaisa pārvadājumiem", liecina par to, ka Kipra no visām dalībvalstīm ir visvairāk atkarīga no gaisa satiksmes ([10]).

Secinājums

(133) Tādējādi, ņemot vērā Kipras gaisa transporta tirgus īpatnības un to, ka *Cyprus Airways* jau ir samazinājis savu floti un ka agrākais meitasuzņēmums *Eurocypria* tagad darbosies kā juridiski un finansiāli neatkarīgs uzņēmums ārpus *Cyprus Airways* īpašumtiesībām un kontroles, Komisija secina, ka Kipras iestādes ir piedāvājušas pietiekamus kompensācijas pasākumus, lai novērstu tirgū pārstrukturēšanas izraisītus traucējumus tirgū.

Atbalsta samazināšana līdz minimumam

(134) *R&R* pamatnostādnes paredz (43. punkts), ka *"atbalsta apjoms un intensitāte ir jāsamazina līdz noteiktam pārstrukturēšanas izmaksu minimumam, kas nepieciešamas, lai būtu iespējams veikt pārstrukturēšanu, izmantojot esošos uzņēmuma, tā akcionāru vai uzņēmumu grupas, kurai tas pieder, finanšu resursus. Šādā novērtējumā tiks ņemts vērā jebkāds priekšlaikus piešķirts glābšanas atbalsts"*. Komisija uzskata, ka šis nosacījums ir izpildīts.

(135) No vienas puses, kā minēts iepriekš, pārstrukturēšanas izmaksas sasniedz 71,1 miljonu CYP. No otras puses, ieņēmumi, kas izmantoti šīs pārstrukturēšanas finansēšanai ietver 55 miljonu CYP lielu aizņēmumu (ko daļēji garantējusi valsts), 13,425 miljonus CYP no *Eurocypria* pārdošanas ieņēmumiem, plus aptuveni 8,5 miljonus CYP no citiem līdzekļiem, kas iegūti galvenokārt no dažādu aktīvu pārdošanas. Ieņēmumi no plānotā kapitāla palielinājuma nav pieskaitāmi šiem pasākumiem, jo tas tiks pilnībā izmantots, lai atmaksātu daļu no 55 miljonu CYP lielā aizņēmuma, un tādējādi nepalielinās kopējo līdzekļu summu, kas izmantoti pārstrukturēšanai, bet ir uzskatāmi tikai par līdzvērtīgu tās daļu. Tātad kopējā līdzekļu summa sasniedz aptuveni 76,9 miljonus CYP. Komisija uzskata šo summu par pieņemamu un secina, ka nav pārmērīgi daudz pastāvīgo resursu salīdzinājumā ar atbilstošajām izmaksām, jo lielākā daļa pārstrukturēšanas līdzekļu ir iegūti no aizdevuma, kas uzņēmumam būs jāatmaksā no saviem ieņēmumiem, un tādējādi tā nav uzskatāma par pastāvīgu finansējumu, kaut arī uzņēmumam ir arī zināmas pārstrukturēšanas izmaksas.

(136) Komisija vēl piebilst, ka Kipras iestāžu apņemšanās samazināt daļu no 55 miljonu CYP lielā aizņēmuma, ko segs valdības garantija, norāda uz valsts atbalsta elementa samazinājumu salīdzinājumā ar to, kas tika sākotnēji paredzēts.

Pašu ieguldījuma līmenis

(137) Attiecībā uz pašu ieguldījuma līmeni pamatnostādnes (43. punkts) paredz, ka *"tiek gaidīts, ka atbalsta saņēmēji veiks ievērojamu ieguldījumu pārstrukturēšanas plānā no pašu resursiem, ieskaitot to aktīvu pārdošanu, kas nav būtiski uzņēmuma dzīvotspējai, vai no ārēja finansējuma par tirgus nosacījumiem. Šāds ieguldījums liecina par to, ka tirgi tic rentabilitātes atgūšanas iespējamībai. Šim ieguldījumam jābūt reālam, tas ir, faktiskam, izslēdzot jebkādus tādus nākotnē paredzamus ieņēmumus kā, piem., naudas plūsmu, un tam jābūt pēc iespējas lielākam."* Pamatnostādnēs minēts, kāds pašu ieguldījuma līmenis normāli būtu uzskatāms par pietiekamu; tāda lieluma uzņēmumam kā *Cyprus Airways* šis līmenis būtu 50 %.

(138) Komisija ir noteikusi, ka pārstrukturēšanas izmaksas būs aptuveni 71,1 miljons CYP.

(139) Summas, kas būtu uzskatāmas par pašu ieguldījumu, veidos vismaz 4,2 miljoni CYP, kas atbilst daļai no 14 miljonu CYP lielā kapitāla palielinājuma, ko nodrošinās privātie ieguldītāji; vismaz 10 miljoni CYP no 55 miljonu CYP lielā komercaizņēmuma, ko aviokompānija aizņemsies dažādos tirgos bez garantijām vai cita veida valsts starpniecības; kā arī 8,5 miljoni CYP (kā minēts iepriekš 53. punktā) no dažādu aktīvu pārdošanas ieņēmumiem.

(140) Kipras iestādes uzskata, ka ieņēmumi no *Eurocypria* pārdošanas arī būtu jāuzskata par pašu ieguldījumu. Komisijas prakse šajā sakarā ([11]) ir tāda, ka tad, ja šāda pārdošana notiek par aktīvu patieso vērtību (neatkarīgi no pircēja veida), tas nav uzskatāms par valsts atbalstu uzņēmumam, kurš pārdod šos aktīvus. Ieņēmumus no šo aktīvu pārdošanas tādā gadījumā var izmantot, lai finansētu pārstrukturēšanu, un tos varētu uzskatīt par pašu ieguldījumu. Tas nozīmē, ka 13,425 miljonu CYP lielie ieņēmumi no *Eurocypria* pārdošanas arī būtu uzskatāmi par pašu ieguldījumu. Šis secinājums šajā gadījumā tiek pastiprināts ar Kipras iestāžu apņemšanos un Komisijas noteikto nosacījumu, ka *Eurocypria* efektīvi darbosies kā no *Cyprus Airways* neatkarīga struktūra un kā ar *Cyprus Airways* reāli konkurējoša aviokompānija.

([10]) Kiprā uz vienu iedzīvotāju ir 8,50 gaisa pasažieri salīdzinājumā ar ES 25, kur šī attiecība ir 1,30.

([11]) Komisijas 2003. gada 15. oktobra Lēmums 2005/406/EK par *RTP* (OV L 142, 6.6.2005., 1. lpp.) un Komisijas 2004. gada 7. jūlija Lēmums 2005/418/EK par *Alstom* (OV L 150, 10.6.2005., 24. lpp.) (jo īpaši 125. un 215. punkts).

(141) Tātad kopējais pašu ieguldījuma apjoms ir vismaz 36,2 miljoni CYP. Tas ir 51 % no pārstrukturēšanas izmaksām. Tādējādi Komisija var secināt, ka prasība veikt pietiekamu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksās šajā gadījumā ir izpildīta.

(142) Komisija arīdzan uzsver, ka pārstrukturēšanas izmaksas galvenokārt sedz 55 miljonu CYP lielais aizņēmums, kurš, kaut arī tas daļēji ir valsts garantēts, uzņēmumam būs jāatmaksā no saviem paša resursiem, nevis 55 miljonu CYP lielais valsts atbalsts ([12]). Tam, kas uzņēmumam būs jāveic, lai laika gaitā segtu savas pārstrukturēšanas izmaksas, ir tāda pati nozīme kā pārstrukturēšanas pašu finansējumam; vienīgā atšķirība ir tāda, ka šos pasākumus, pateicoties valsts garantētajam komerciālajam aizņēmumam, var veikt vairāku gadu garumā.

Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, Komisija

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pārstrukturēšanas atbalsts, kas piešķirts *Cyprus Airways Public Ltd.*, saskaņā ar EK Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu ir uzskatāms par saderīgu ar kopējo tirgu ar nosacījumu, ka ir ievēroti 2.–5. panta noteikumi.

2. pants

Kiprai līdz 2007. gada 31. decembrim ir jāsniedz Komisijai ziņojums par paveikto un pārstrukturēšanas plāna īstenošanu.

3. pants

1. Kiprai ir jānodrošina, lai *Cyprus Airways Public Ltd*. un *Eurocypria* būtu pilnībā konkurējošie uzņēmumi un kā tādi arī turpinātu darboties. *Cyprus Airways Public Ltd*. un *Eurocypria* jādarbojas kā atsevišķām juridiskām struktūrām. Ne *Cyprus Airways Public Ltd.*, ne *Eurocypria* nav atļauts savstarpēji iegūt jebkādas akciju daļas vienam no otra, kā arī nav atļauts veikt vienādas operācijas ar kapitālu, piemēram, apvienošanos. Visi darījumi starp *Cyprus Airways Public Ltd*. un *Eurocypria* jāveic godīgas konkurences apstākļos.

2. Lēmuma 1. punkts ir piemērojams:

a) līdz tiek izbeigta aizdevuma garantija, ko Kipra piešķīrusi *Cyprus Airways Public Ltd.*, vai

b) līdz Kipra vairs nav lielākā tiešā vai netiešā dalībniece un/vai kontroles veicēja attiecībā uz abu uzņēmumu kapitālu.

4. pants

Kiprai jānodrošina, lai kapitāla palielinājums par 14 miljoniem CYP (24,3 miljoniem EUR), kas *Cyprus Airways Public Ltd*. paredzams ap 2007. gada vidu, atbilstu šādiem nosacījumiem:

a) kapitāla palielināšana nenotiks, iekams konkrētā apdrošinātāja komercbanka nebūs parakstījusi formālu beznosacījumu apņemšanos nodrošināt sekmīgu darījuma rezultātu, izņemot parastos apstākļus, kuri attiecas uz nepārvaramas varas gadījumiem, kara darbību, terorismu un citiem līdzīgiem gadījumiem;

b) valsts var piedalīties kapitāla palielināšanā vienīgi līdz ne vairāk kā 70 % no tā;

c) valsts iegūst jaunas akcijas, kas izdotas, pamatojoties uz tām pašām tiesībām, saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem un par tādu pašu cenu kā privātie ieguldītāji, neskarot piedāvāto apdrošināšanas grafiku, ko banka noteikusi sekmīga procesa gadījumā;

d) darījumā nedrīkst būt ietverti jebkādi nodrošinājuma līgumi vai netieši nolīgumi, jo citādi valsts var atbrīvot banku no tās pienākumiem, ja rekapitalizācijas piedāvājums nav pienācīgi parakstīts, vai piešķirt bankai kādu īpašu atlaidi emisijas cenai.

5. pants

Kipra sniedz Komisijai visus ziņojumus un dokumentus gan par valsts, gan bankas un *Cyprus Airways Public Ltd*. privāto ieguldītāju dalību, un jo īpaši par tiešajiem līgumiem ar banku un ziņojumiem, kas pamato maksājumus un iespējamo akciju kursu saistībā ar kapitāla palielināšanu.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Kiprai.

Briselē, 2007. gada 7. marts

Komisijas vārdā

Komisijas priekšsēdētāja vietnieks,

Jacques BARROT

([12]) Šajā saistībā sk. Komisijas 2004. gada 14. jūlija Lēmuma 2005/346/EK par *MobilCom* – OV L 116, 4.5.2005. (jo īpaši 173. punktu).