

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1073,**annettu 9 päivänä tammikuuta 2015,****valtioneusta SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN),
jonka Kypros on myöntänyt Cyprus Airways (Public) Ltd:lle***(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 9362)***(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on edellä mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa⁽¹⁾ ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY**1.1 ENSIMMÄINEN MUODOLLINEN TUTKINTAMENETTELY (SA. 35888)**

- (1) Komission yksiköt saivat helmikuussa 2012 lehdistön kautta tiedon siitä, että Kyproksen hallitus harkitsi tukitoimenpiteen toteuttamista Cyprus Airways (Public) Ltd:n, jäljempänä "Cyprus Airways" tai "yritys", hyväksi. Selvittääkseen, liittyikö tukitoimenpiteeseen mahdollisesti valtioneutukongelmia, komissio käynnisti omasta aloitteestaan asian tutkinnan.
- (2) Komissio pyysi tietoja 20 päivänä helmikuuta 2012, 15 päivänä kesäkuuta 2012 ja 23 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Kyproksen viranomaiset vastasivat 6 päivänä huhtikuuta 2012 ja 30 päivänä elokuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Lokakuun 4 päivänä 2012 pidettiin Brysselissä komission, Kyproksen viranomaisten ja Cyprus Airwaysin edustajien välinen kokous.
- (3) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat 13 päivänä joulukuuta 2012 komissiolle Cyprus Airwaysin pelastamiseksi myönnettävän valtioneutan (SA. 35888). Komissio pyysi lisätietoja 19 päivänä joulukuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Kyproksen viranomaiset vastasivat 4 päivänä tammikuuta 2013.
- (4) Komissio ilmoitti Kyprokselle 6 päivänä maaliskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä, jäljempänä "6 päivänä maaliskuuta 2013 annettu päätös", että se oli päättänyt aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä "perussopimus", 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn jäljempänä 3.2.1 kohdassa kuvailtujen valtion toimenpiteiden osalta, jäljempänä "ensimmäinen muodollinen tutkintamenettely".
- (5) Komission 6 päivänä maaliskuuta 2013 antama päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*⁽²⁾. Komissio kehotti Kyproksen viranomaisia ja asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa väitetyistä tukitoimenpiteistä.
- (6) Komissio sai huomautuksia Kyproksen viranomaisilta 31 päivänä toukokuuta 2013 ja viideltä asianomaiselta osapuolelta huhtikuun 4 päivän ja heinäkuun 3 päivän 2013 välisenä aikana. Komissio sai lisäksi Kyproksen viranomaisten huomautukset asianomaisten osapuolten huomautuksista 10 päivänä syyskuuta 2013.

1.2 TOINEN MUODOLLINEN TUTKINTAMENETTELY (SA. 37220 JA SA.38225)

- (7) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat 22 päivänä heinäkuuta 2013 tekemällään ennakoilmoituksella komissiolle rakenneuudistussuunnitelman luonnoksen ja ilmoittivat 23 päivänä lokakuuta 2013 tekemällään ilmoituksella kyseisen suunnitelman päivitetyn version, jäljempänä "vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma" (SA. 37220). Komissio pyysi lisätietoja 15 päivänä marraskuuta 2013 päivätyillä kirjeillä. Kyproksen viranomaiset vastasivat 10 päivänä tammikuuta 2014.

⁽¹⁾ SA.35888: EUVL C 152, 30.5.2013, s. 12; SA.37220 ja SA.38225: EUVL C 117, 16.4.2014, s. 125.⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

- (8) Komission yksiköt arvioivat myös Kyproksen käyttöön ottaman koulutustukiohjelman toteuttamista⁽³⁾ osana hyväksytyjen tai ilmoitusvelvollisuudesta vapautettujen ohjelmien säännöllistä seurantaa. Komissio pyysi tässä yhteydessä muun muassa tietoja Cyprus Airwaysille myönnetystä koulutustuesta (SA. 38225) 3 päivänä joulukuuta 2012, 15 päivänä helmikuuta 2013 ja 6 päivänä toukokuuta 2013 päivätyillä kirjeillä. Kyproksen viranomaiset vastasivat 19 päivänä joulukuuta 2012, 14 päivänä maaliskuuta 2013 ja 30 päivänä toukokuuta 2013.
- (9) Komissio ilmoitti Kyprokselle 4 päivänä helmikuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, jäljempänä ”4 päivänä helmikuuta 2014 annettu päätös”, että se oli päättänyt aloittaa perussopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn jäljempänä 3.2.2 kohdassa kuvailtujen valtion toimenpiteiden osalta, jäljempänä ”toinen muodollinen tutkintamenettely”.
- (10) Komission 4 päivänä helmikuuta 2013 antama päätös on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*⁽⁴⁾. Komissio kehotti Kyproksen viranomaisia ja asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa väitetyistä tukitoimenpiteistä.
- (11) Komissio sai huomautuksia Kyproksen viranomaisilta 31 päivänä maaliskuuta 2014 ja kolmelta asianomaiselta osapuolelta 16 päivänä maaliskuuta 2014. Komissio sai lisäksi Kyproksen viranomaisten huomautukset asianomaisten osapuolten huomautuksista 26 päivänä kesäkuuta 2014.
- (12) Komissio pyysi lisätietoja 11 päivänä huhtikuuta 2014 ja 2 päivänä heinäkuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Kyproksen viranomaiset vastasivat 11 päivänä toukokuuta 2014 ja 8 päivänä elokuuta 2014.
- (13) Kypros ilmoitti 14 päivänä marraskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä luopuvansa oikeuksistaan, jotka sillä on perussopimuksen 342 artiklan nojalla yhdessä asetuksen (EY) N:o 1/1958 3 artiklan kanssa, ja hyväksyvänsä sen, että tämä päätös hyväksytään ja annetaan tiedoksi englannin kielellä.

2. KYPROKSEN LENTOLIIKENMARKKINAT

- (14) Kyproksella on kaksi kansainvälistä lentoasemaa, Larnaka (LCA – lähellä pääkaupunkia Nikosiaa) ja Pafos (PFO). Koska Kypros on pieni saari, useimmat saapuvat ja lähtevät matkustajat pääsevät helposti kummallekin lentoasemalle.
- (15) Suurin osa saapuvista matkustajista tulee Yhdistyneestä kuningaskunnasta ja Venäjältä. Matkustajia saapuu lisäksi Saksasta, Ruotsista ja Kreikasta, mutta huomattavasti vähemmän. Saapuvien matkustajien määrä vaihtelee vuodenajan mukaan: kesäkuukausina (heinä-elokuu) matkustajia on yli kolme kertaa enemmän kuin talvikuukausina (jouluhelmikuu). Poikkeuksena on Kreikasta tuleva liikenne, jossa ei ole merkittävää kausivaihtelua.
- (16) Cyprus Airwaysin markkinaosuus saarelle saapuvasta ja sieltä lähtevästä liikenteestä on (vuoden 2012 tietojen mukaan) keskimäärin noin 15 prosenttia. Markkinaosuus vaihtelee kuitenkin vuodenajan mukaan. Yrityksen tärkeimmät markkinat ovat Kyproksen ja Kreikan ja Kyproksen ja Yhdistyneen kuningaskunnan väliset reitit. Cyprus Airways toimi lisäksi Kreikan kotimaanreittien markkinoilla vuoden 2013 puoliväliin saakka. Myös tietyt Lähi-itään suuntautuvat reitit ovat perinteisesti olleet osa Cyprus Airwaysin markkinoita.
- (17) Suuret eurooppalaiset lentoyhtiöt ovat perinteisesti toimineet samoilla markkinoilla kuin Cyprus Airways. Joitakin Kyprokselle suuntautuvia reittejä liikennöidään kuitenkin vain kausiluonteisesti. Cyprus Airways on viime aikoina kohdannut kilpailua myös halpalentoyhtiöiden taholta. Osalla näistä yhtiöistä on toimipaikka Kyproksella.
- (18) Kyproksen BKT on supistunut vuodesta 2009, ja sen julkisen talouden alijäämä on kasvanut ja työttömyys lisääntynyt. Nämä seikat osoittavat, että Kyproksen talous on ollut vaikeuksissa. Kypros on rahoitusolojensa heikkenemisen vuoksi saanut rahoitustukea euroalueen jäsenvaltioilta ja Kansainväliseltä valuuttarahastolta, jäljempänä ”IMF”.

⁽³⁾ SA.27573 (2012/MX) – *Scheme for constant training programmes for individual enterprises – Cyprus*, hyväksytty Kyproksessa valtiontuen valvonnasta vastaavan virkamiehen päätöksellä, joka on julkaistu Kyproksen virallisessa lehdessä nro 8025, 21.11.2008.

⁽⁴⁾ Ks. alaviite 1.

- (19) Kyprokselle saapuvien ja sieltä lähtevien matkustajien määrät ovat vähentyneet paitsi Kyproksen myös muiden Euroopan maiden taantuman seurauksena. Lisäksi lentolipun keskihinta on laskenut huomattavasti. Kyproksen markkinoiden tuleva kehitys riippuu paitsi elpymisestä Euroopassa myös paikallisesta taloustilanteesta.

3. TUKITOIMENPITEIDEN KUVAUS

3.1 TUENSAAJA

- (20) Cyprus Airways perustettiin vuonna 1947. Sen pääasiallisena toimintana on matkustajien ja rahdin kuljettaminen lentoteitse sekä muiden lentoyhtiöpalvelujen tarjoaminen. Yritys on noteerattu Kyproksen pörssissä. Yhtiön pääosakkeenomistajana on (molempien muodollisten tutkintamenettelyjen kattaman) osakepääoman korotuksen jälkeen ollut vuoden 2013 alusta lähtien Kyproksen valtio, joka omistaa 93,67 prosenttia osakkeista. Loput osakkeet ovat yksityisten sijoittajien omistuksessa.
- (21) Vuoden 2013 lopussa Cyprus Airways harjoitti säännöllistä lentoliikennettä noin 15 kohteeseen, ja sillä oli kuusi lentokonetta (Airbus A320) ja noin 600 työntekijää. Näin ollen sitä voitiin pitää suurena yrityksenä ⁽⁵⁾.
- (22) Vuonna 2005 Cyprus Airways sai 30 miljoonaa Kyproksen punttaa (noin 51 miljoonaa euroa) pelastamistukea ja vuonna 2007 sen hyväksi toteutettiin useita rakenneuudistustoimenpiteitä, joihin kuuluivat etenkin i) 55 miljoonan Kyproksen punnan (noin 96 miljoonan euron) lainat, joista 45 miljoonan Kyproksen punnan (noin 78 miljoonan euron) lainalle oli myönnetty valtion takaus, ja ii) 14 miljoonan Kyproksen punnan (noin 24 miljoonan euron) pääomankorotus, johon julkiset ja yksityiset osakkeenomistajat osallistuivat yhtäläisin ehdoin. Komissio hyväksyi nämä toimenpiteet, joihin sisältyi rakenneuudistussuunnitelma, jäljempänä ”vuoden 2007 rakenneuudistus-suunnitelma”, sisämarkkinoille soveltuvana rakenneuudistustukena ⁽⁶⁾.
- (23) Cyprus Airways saa vuotuisen korvauksen tappioista, joita sille aiheutuu Turkin kyproslaisille lentokoneille asettamasta ylilentokiellosta. Korvaus perustuu komission perussopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla hyväksymään tukiohjelmaan. Ohjelmasta voivat saada tukea Kyprokseen sijoittautuneet lentoyhtiöt ⁽⁷⁾.

3.2 TOIMENPITEIDEN KUVAUS

3.2.1 Ensimmäinen muodollinen tutkintamenettely

- (24) Komissio aloitti muodollisen tutkintamenettelyn 6 päivänä maaliskuuta 2013 seuraavista toimenpiteistä:

3.2.1.1 Toimenpide 1: Valtion osuus vuonna 2012 toteutetusta osakepääoman korotuksesta

- (25) Vuoden 2012 syys- ja joulukuun välisenä aikana valtio maksoi Cyprus Airwaysille ”ennakkona” 31,33 miljoonaa euroa yhteensä 45 miljoonan euron suuruudesta suunnitellusta osakepääoman korotuksesta. Määrä maksettiin erissä.
- (26) Marraskuussa 2012 komissiolle toimitettiin uusi liiketoimintasuunnitelma, jäljempänä ”tervehdyttämissuunnitelma”. Suunnitelman mukaan yrityksen toiminta oli tarkoitus kääntää voitolliseksi viiden vuoden kuluessa pääomankorotuksen, parempien kustannus- ja tuottavuustekijöiden, uusien investointien ja yrityksen organisaatiouudistuksen avulla. Organisaatiouudistuksessa yrityksestä oli tarkoitus tehdä ”yhden hintaluokan edullinen lentoyhtiö, joka tarjoaa valinnaisia palveluja”. Suunnitelmassa ennustettiin, että yritys tuottaisi hyvin pientä voittoa jo suunnitelman toisesta toteutusvuodesta lähtien. Suunnitelman toteuttamisedellytyksenä oli silloisten osakkeenomistajien hyväksyntä, ja kyseisten osakkeenomistajien oli myös tarkoitus osallistua suunnitelman toteuttamiseksi tarvittavaan pääomankorotukseen. Suunnitelmaa ei kuitenkaan ole toteutettu.
- (27) Toimenpiteen 1 myöntämisaikana Kyproksen viranomaiset väittivät, että valtio toimii markkinatalousjärjestelmän tavoitteen mukaisesti turvata sijoittamansa varat tervehdyttämissuunnitelman valmistumiseen ja kaikkien osakkeenomistajien yhdessä toteuttaman pääomankorotuksen päätökseen saattamiseen asti.

⁽⁵⁾ Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36).

⁽⁶⁾ Asiassa N69/2005 3 päivänä toukokuuta 2005 tehty komission päätös (EUVL C 191, 5.8.2005, s. 4), ja Valtiontuki C 10/2006 (ex N 555/2005) – Cyprus Airways Public Ltd – Rakenneuudistussuunnitelma 7 päivänä maaliskuuta 2007 tehty komission päätös 2008/137/EY (EUVL L 49, 22.2.2008, s. 25).

⁽⁷⁾ Asiassa SA.32523 (11/N) 27 päivänä kesäkuuta 2012 annettu komission päätös 2008/137/EY (EUVL C 230, 1.8.2012, s. 1).

- (28) Lisäksi Kyproksen viranomaiset odottivat, että yksityiset osakkeenomistajat osallistuisivat pääomankorotukseen osuksiensa mukaisessa suhteessa yhteensä 13,67 miljoonan euron lisämäärällä. Yksityiset osakkeenomistajat osallistuivat pääomankorotukseen kuitenkin vain 106 000 eurolla, joten yrityksen osakepääomaa korotettiin vain 31,4 miljoonaa euroa. Valtion omistusosuus Cyprus Airwaysista kasvoi tämän seurauksena 69,62 prosentista 93,67 prosenttiin.

3.2.1.2 Toimenpide 2: Pelastamistuki

- (29) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat 13 päivänä joulukuuta 2012 pelastamistuen, joka oli tarkoitus myöntää Cyprus Airwaysille. Tuen määrä oli 73 miljoonaa euroa. Kyproksen viranomaiset väittivät ilmoituksessaan, että määrä vastasi Cyprus Airwaysin nettomääräisiä kassavirtatarpeita 30 päivään kesäkuuta 2013 asti eli kuuden kuukauden tarpeita. Pelastamistuki oli tarkoitus myöntää valtion lainana, jonka korko olisi 1,76 prosenttia ja joka olisi maksettava takaisin 30 päivään kesäkuuta 2013 mennessä.
- (30) Kyproksen viranomaiset katsoivat, että 73 miljoonan euron pelastamistuesta 16,3 miljoonaa euroa oli jo myönnetty Cyprus Airwaysille toimenpiteen 1 yhteydessä. Komissio totesi 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä, että Kyproksen viranomaiset olivat ilmoittaneet lainan muodossa myönnetyn pelastamistuen, vaikka 16,3 miljoonan euron maksu oli osa pääomankorotusta.
- (31) Kyproksen viranomaiset katsoivat, että pelastamistuki oli tarpeen Cyprus Airwaysin tukemiseksi lyhyellä aikavälillä. Viranomaiset myönsivät, että vuonna 2007 oli myönnetty rakenneuudistustukea. Ne totesivat kuitenkin samalla, että poikkeukselliset olosuhteet olivat aiheuttaneet sen, ettei vuoden 2007 rakenneuudistussuunnitelmaa ollut voitu toteuttaa alun perin suunnitellulla tavalla, ja heikentäneet yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuutta. Nämä olosuhteet liittyivät Cyprus Airwaysin kahden tärkeimmän markkina-alueen, eli Kyproksen ja Kreikan, taloudelliseen tilanteeseen sekä Lähi-idän epävakaiseen poliittiseen tilanteeseen, Turkin kyproslaisille lentokoneille asettaman ylilentokiellon vaikutuksiin, väitetyksi valtiontukea saaneen uuden halpalentoyhtiön markkinoille tuloon ja Cyprus Airwaysin liian vähäiseen pääomaan.

3.2.1.3 Toimenpide 3: Vapaaehtoiset korvaukset

- (32) Joulukuun 13 päivänä 2012 toimitetun ilmoituksen mukaan Kyproksen ministerineuvosto oli 4 päivänä joulukuuta 2012 päättänyt myöntää vapaaehtoisen korvauksen Cyprus Airwaysin rakenneuudistuksen yhteydessä irtisanottaville työntekijöille. Tämän päätöksen mukaan kaiken vapaaehtoisen tuen edellytyksenä oli, että i) se on valtiontukisääntöjen mukaista, ii) yrityksen ammattiyhdistykset hyväksyvät uuden liiketoimintasuunnitelman (ts. tervehdyttämissuunnitelman) ja iii) kyseinen tuki on enintään 50 prosenttia tuesta, jonka Kyproksen irtisanottujen työntekijöiden rahasto tavanomaisesti maksaa irtisanotuille työntekijöille.

3.2.2 Toinen muodollinen tutkintamenettely

- (33) Komissio aloitti muodollisen tutkintamenettelyn 4 päivänä helmikuuta 2013 seuraavista toimenpiteistä:

3.2.2.1 Toimenpide 4: Rakenneuudistustuki

- (34) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat Cyprus Airwaysille myönnettävästä 102,9 miljoonan euron rakenneuudistustuesta 23 päivänä lokakuuta 2013. Ilmoitukseen oli liitetty rakenneuudistussuunnitelma, jäljempänä ”vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma”, joka ei ole sama kuin edellä johdanto-osan 26 kappaleessa mainittu tervehdyttämissuunnitelma. Rakenneuudistustuki muodostui seuraavista tukitoimenpiteistä:
- a) jo vuonna 2012 myönnetty valtion 31,33 miljoonan euron osuus pääomankorotuksesta, jäljempänä ”toimenpide 1”;
 - b) Cyprus Airwaysille lainan muodossa erissä jo myönnetty yhteensä 34,5 miljoonan euron pelastamistuki, jäljempänä ”toimenpide 2”. Cyprus Airwaysin ei ollut tarkoitus maksaa takaisin myönnettyä tukea, vaan sitä vastaava velka oli tarkoitus muuntaa sen omaksi pääomaksi;
 - c) Kyproksen valtion vuonna 2007 osana hyväksyttyä rakenneuudistuspakettia antama takaus 45 miljoonan Kyproksen punnan (noin 78 miljoonan euron) lainalle, jonka Cyprus Airways otti Hellenic Bankilta (ks. edellä johdanto-osan 22 kappale). Cyprus Airways oli maksanut tämän lainan lyhennyksiä säännöllisesti kahdesti vuodessa, ja elokuussa 2013 lainasta oli maksamatta 28,5 miljoonaa euroa. Ilmoitetun rakenneuudistustuen mukaan yritys ei maksaisi Hellenic Bankille takaisin edellä mainittua jäljellä olevaa lainamäärää. Tästä olisi seurauksena valtiontakauksen vetoaminen, jolloin Cyprus Airwaysille syntyisi uusi velka valtioon nähden, koska valtio joutuisi maksamaan lainan. Kreikan valtio muuntaisi kyseisen 28,5 miljoonan euro velan myöhemmin Cyprus Airwaysin omaksi pääomaksi;

- d) Cyprus Airwaysilla on eläkerahasto niitä työntekijöitä varten, joiden asemapaikka on Kyproksella (lentäjiä lukuun ottamatta). Eläkerahasto on etuusperusteinen järjestelmä, jota rahoitetaan Cyprus Airwaysin ja sen työntekijöiden suorittamilla maksuilla. Koko eläkerahastoon osoitettu määrä ("ostovoima"), joka perustuu henkilöstön sopimusperusteisiin etuuksiin, on viime kädessä yrityksen käytettävissä. Yritys myös takaa eläkerahaston ostovoiman. Eläkerahastoon on sijoitustoiminnan heikkojen tulosten seurauksena syntynyt merkittävä alijäämä, joka oli 1 päivänä tammikuuta 2013 yhteensä 12 miljoonaa euroa, kun laskenta perustuu oletukseen, jonka mukaan Cyprus Airways jatkaa toimintaansa. Jos oletuksena on, että yritys lopettaa toimintansa, kyseinen alijäämä on 14,9 miljoonaa euroa. Kyproksen valtio kattaa osana rakenneuudistustukea 8,6 miljoonaa euroa eläkerahaston alijäämästä tilanteessa, jossa oletuksena on yrityksen toiminnan jatkuminen, ja loput alijäämästä on tarkoitus kattaa kiinteistökaupoilla (Nikosiassa sijaitsevasta yrityksen kiinteän omaisuuden myynnistä saatavilla tuotoilla ja siirtämällä Ateenassa sijaitseva yrityksen kiinteä omaisuus eläkerahastoon).
- (35) Rakenneuudistussuunnitelman a osa vastaa toimenpidettä 1 ja b osa toimenpidettä 2. Nämä toimenpiteet ilmoitettiin myöhemmin osana Cyprus Airwaysille myönnettävää rakenneuudistustukea.
- (36) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa mainittiin myös mahdollinen valtion myöntämä 10 miljoonan euron lyhytaikainen laina, joka oli Kyproksen viranomaisten mukaan tarkoitus myöntää markkinaehdoin. Tämän lainan myöntämisaikajankohda ja -ehdot jäivät kuitenkin epäselviksi, joten sitä ei sisällytetty 102,9 miljoonan euron kokonaismäärään.
- (37) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat, että vuoden 2007 rakenneuudistussuunnitelman toteuttaminen eteni aluksi aikataulussa. Cyprus Airwaysin tulot alkoivat kuitenkin vähentyä vuonna 2009 seurauksena unionissa ja etenkin Kreikassa ja Kyproksessa vallinneesta finanssikriisistä. Yritykselle aiheutui lisäksi uusia ongelmia muun muassa Turkin asettamasta ylilentokiellosta, joka estää sitä pääsemästä kilpailukykyisin lentoajoin mahdollisille uusille markkinoille, kuten Venäjän, Armenian ja Ukrainan markkinoille, sekä Lähi-idän levottomuuksista ja kilpailevista halpalentoyhtiöistä, joilla on toimipaikka Kyproksella.

3.2.2.2 Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma

- (38) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukaan rakenneuudistuskauden oli tarkoitus kestää huhtikuusta 2012 (ensimmäinen omaisuuserän myynti, josta saatavilla tuloilla yrityksen oli tarkoitus osallistua rakenneuudistuskustannustensa rahoittamiseen) vuoden 2017 loppuun saakka. Tavoitteena oli Cyprus Airwaysin kannattavuuden palauttaminen tilivuodesta 2014 alkaen. Kyproksen viranomaiset kuitenkin selvensivät, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa ei puututtu yrityksen perusliiketoimintamalliin. Yritys on jo toteuttanut joitakin vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviä toimenpiteitä.

Kaluston ja toiminnan uudelleenjärjestely

- (39) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukaan yrityksen kalustoa oli tarkoitus vähentää kuuteen lentokoneeseen (huhtikuun 2012 alussa kalustoon kuuluneesta 13 lentokoneesta). Tämä vähennys saatiin tehtyä 10 päivään joulukuuta 2013 mennessä, kun yrityksen kaksi omaa lentokonetta oli myyty huhtikuussa 2012 ja kun viiden muun koneen vuokrasopimukset olivat päättyneet. Jäljelle jääneistä kuudesta lentokoneesta viisi oli Cyprus Airwaysin vuokraamia koneita ja yksi sen omassa omistuksessa. Viittä vuokrattua lentokonetta oli tarkoitus käyttää liikennöintiin ja yrityksen omistama lentokone oli tarkoitus pitää varakoneena.
- (40) Kalustoon tehdyn vähennyksen seurauksena reittejä oli tarkoitus vähentää 13:een. Liikennöinti seuraavilla reiteillä oli jo lopetettu huhtikuussa 2012: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED⁽⁸⁾. Lisäksi tarkoituksena oli lopettaa liikennöinti myös seuraavilla reiteillä: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE ja LCA-LHR, jotka oli tarkoitus korvata reitillä LCA-STN⁽⁹⁾. Lisäksi yrityksen oli tarkoitus vähentää lentovuoroja seuraavilla kolmella reitillä: LCA-LON, LCA-SKG ja LCA-HER⁽¹⁰⁾. Seuraavat reitit oli tarkoitus säilyttää: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN⁽¹¹⁾. Kyproksen viranomaisten mukaan vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmalla oli näin ollen tarkoitus vähentää tarjottuina henkilökilometreinä⁽¹²⁾ laskettua kapasiteettia 35 prosenttia vuodesta 2012.
- (41) Suunnitelmassa esitettiin lentoaikojen jakamisen parantamista kaluston mahdollisimman tehokkaaksi hyödyntämiseksi. Lontoon reitti muutettiin Heathrow'n lentoasemalta Stanstedin lentoasemalle, ja sitä pidetään strategisesti tärkeänä reittinä sen suosion vuoksi.

⁽⁸⁾ ATH: Ateena; SKG: Thessaloníki; HER: Iraklion–Kreetta; RHO: Ródos; LED: Pietari.

⁽⁹⁾ FCO: Rooma, Fiumicino; VIE: Wien; LHR Lontoo, Heathrow; STN: Lontoo, Stansted.

⁽¹⁰⁾ LON: Lontoon alueen lentoasemat.

⁽¹¹⁾ AMS: Amsterdam, Schiphol CDG: Pariisi, Charles de Gaulle; SVO: Moskova, Šeremetjevo; SOF: Sofia; FRA: Frankfurt am Main; MUC: München; ZRH: Zürich; TLV: Tel Aviv; BEY: Beirut.

⁽¹²⁾ ASK.

Kustannusten vähentämistoimet

- (42) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvän perusskenaarion mukaan suoria kustannuksia oli tarkoitus vähentää yhteensä 45,7 miljoonaa euroa tilivuoden 2014 loppuun mennessä. Tästä vähennyksestä 16,2 miljoonaa euroa on seurausta toiminnan volyymin supistumisesta, myös siihen liittyvistä henkilöstövähennyksistä ja palkkojen leikkauksista, ja loput 29,5 miljoonaa euroa lisäsäästöistä. Vähennys muodostuu pääasiassa seuraavista osatekijöistä: irtisanomiset (17,6 miljoonaa euroa); muiden henkilöstökustannusten väheneminen (4,5 miljoonaa euroa); polttoainekustannusten väheneminen (joka on seurausta Airbus A320 -koneista muodostuvasta yhtenäisestä kalustosta ja lentokoneiden istuin kapasiteetin paremmasta hyödyntämisestä; 12,5 miljoonaa euroa); matkustajapalveluihin liittyvät kustannussäästöt (kuten ateriatarjonnan lopettaminen turistiluokassa; 5,5 miljoonaa euroa); maahuolintamaksujen vähentäminen ja uudelleen neuvottelu Larnakan lentoasemalla (4,2 miljoonaa euroa); lentoasema- ja lentoreittimaksujen vähentäminen ja uudelleen neuvottelu (3,3 miljoonaa euroa); lentokoneiden vuokrauskustannusten poistuminen (4,5 miljoonaa euroa).
- (43) Kaluston ja reittien vähentämisen lisäksi tammikuuhun 2014 mennessä oli toteutettu seuraavat toimenpiteet: ateriatarjonnan lopettaminen turistiluokassa sekä Larnakan lentoaseman maahuolintamaksujen uudelleen neuvottelu, joiden seurauksena saatiin 1,2 miljoonan euron säästöt (verrattuna 0,6 miljoonan euron säästöihin, joita odotettiin vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa); ja palkkoihin ja eläkerahastoon suoritettaviin maksuihin tehty 10 prosentin vähennys. Larnakan lentoaseman laskeutumis- ja paikoitusmaksuihin suunnitellun vähennyksen ei kuitenkaan odoteta toteutuvan lähitulevaisuudessa, koska muista maksuista ei ole vielä päästy yksimielisyyteen, minkä vuoksi laskeutumis- ja paikoitusmaksuja ei tässä vaiheessa voida neuvotella uudelleen.
- (44) Henkilöstön määrää vähennettiin 1 037 työntekijästä vuoden 2011 joulukuussa 650 työntekijään vuoden 2014 tammikuussa. Lisäksi yritys näyttäisi sopineen vielä 321 työntekijän irtisanomisesta, mutta irtisanomisia ei vielä ole toteutettu. Kyproksen viranomaiset ovat selvittäneet, ettei näiden irtisanomisten johdosta ole myönnetty vapaaehtoista tukea.

Tulojen lisäämistä koskevat aloitteet

- (45) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvän perusskenaarion mukaan tuloja oli tarkoitus lisätä korottamalla lippujen hintoja 2–3 prosenttia vuosittain vuodesta 2015. Pessimistisessä skenaariossa puolestaan oletettiin, että tulot vähenevät 1 prosenttia vuonna 2014 ja että ne eivät kasva vuoden 2015 jälkeenkään. Lisäksi suunnitelmassa viitattiin matkustajille tarjottavista lisäpalveluista saataviin liitännäistuloihin, joiden määrää ei kuitenkaan ilmoitettu.

Elinkelpoisuuden palauttaminen – oletukset

- (46) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa oletettiin, että yritys olisi vuodesta 2014 lähtien jälleen elinkelpoinen. Seuraavassa taulukossa on esitetty suunnitelmaan sisältyvän perusskenaarion mukainen yrityksen taloudellisen tuloksen kehitys, kun oletuksena on, että rahoitusrakenne on saatu uudistettua (toimenpide 4) ennen vuoden 2013 loppua

Taulukko 1

Suunnitelman mukainen tuloslaskelma (perusskenaario) (miljoonaa euroa)

	2013	2014	2015	2016	2017
Tulot	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
Voitto ennen korkoja ja veroja	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Nettotulos ennen veroja	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
Voitto ennen korkoja ja veroja, %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Pääomavaraukset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Varaukset yhteensä	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Oma pääoma yhteensä	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) Seuraavassa taulukossa on esitetty vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukainen kannattavuus.

Taulukko 2

Suunnitelman mukainen kannattavuus

	(prosentteina)			
	2014	2015	2016	2017
Oman pääoman tuottoaste	21,2	54,1	53,5	41,3
Sijoitetun pääoman tuotto	1,2	6,1	11,4	13,0

- (48) Edellä esitetyt tulokset perustuvat edellä mainittujen rakenneuudistustoimenpiteiden lisäksi seuraaviin oletamuksiin:

- matkustajien ja tulojen väheneminen reittiverkoston supistumisen myötä;
- polttoainekustannuksiin liittyvät säästöt polttoainehallintajärjestelmän lisääntyneen käytön seurauksena; polttoaineen hinnan on oletettu säilyvän kiinteänä;
- kolmannelta osapuolelta olevan velan uudelleenjärjestely, jonka seurauksena korkoja ei kerry eikä makseta eikä uutta lainaa oteta;
- vakaa Yhdysvaltain dollarin ja euron vaihtokurssi vuoteen 2017 asti;
- ei suojausta polttoaineen hintaan tai Yhdysvaltain dollarin ja euron väliseen vaihtokurssiin liittyviä riskejä vastaan, koska yritys ei pysty antamaan suojausinstrumentteja varten tarvittavia vakuuksia.

- (49) Kannattavuus oli pääasiassa seurausta seuraavista jäljelle jääneistä reiteistä: LCA–BEY, LCA–TLV, LCA–SOF ja LCA–SVO. Kyseiset reitit olivat ainoita sellaisia reittejä, joiden osalta tuloksen ennen voittoja ja veroja oletettiin olevan rakenneuudistuskaudella positiivinen. Muiden jäljelle jääneiden reittien osalta nettotuloksen oletetaan olevan nolla tai negatiivinen.

- (50) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma sisälsi sekä optimistisen että pessimistisen skenaarion. Pessimistisessä skenaariossa otettiin huomioon ainoastaan edellä johdanto-osan 45 kappaleessa kuvattu tulojen väheneminen. Tämän skenaarion mukaan yritys tuottaa (tulos ennen voittoja ja veroja) tappiota 0,3 miljoonaa euroa vuonna 2014 ja 0 euroa vuonna 2015 ja vuonna 2016 sen toiminta kääntyy voitolliseksi siten, että voittoa saadaan 0,3 miljoonaa euroa sekä vuonna 2016 että vuonna 2017.

- (51) Suunnitelmassa todettiin tietyt elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyvät riskit, mutta niiden vaikutusta skenaarioihin, etenkin pessimistiseen skenaarioon, ei kuitenkaan otettu huomioon. Tällaisia riskejä olivat etenkin seuraavat:

- makrotaloudellinen riski, joka liittyy erityisesti öljyn hinnannousun tai Yhdysvaltain dollarin ja euron valuuttakurssimuutosten mahdollisuuteen; öljyn hinnannousun riskin vaikutuksen huomioon ottamiseksi suunnitelmassa määritettiin 1 prosentin vaihtelun vaikutus, joka oli 310 000 euroa vuodessa, ja valuuttakurssimuutosten riskin vaikutuksen huomioon ottamiseksi niin ikään 1 prosentin vaihtelun vaikutus, joka oli 425 000 euroa vuodessa.
- riski kilpailun lisääntymisestä Tel Aviviin liikennöitävillä reiteillä (Avoin taivas -sopimukseen liittyvä sääntelyn purkaminen, jonka odotetaan lisäävän kilpailua kyseisellä reitillä vuodesta 2015) ja Moskovaan liikennöitävällä reitillä (Cyprus Airwaysin kilpailijan TransAeron odotettu lentovuorojen lisäys); näiden riskien mahdollista vaikutusta Cyprus Airwaysin tuleviin tuloihin ei mallinnettu.

Rakenneuudistuksen kustannukset ja rahoittaminen

- (52) Rakenneuudistuksen kustannukset olivat yhteensä 147,4 miljoonaa euroa, ja ne oli tarkoitus jakaa seuraavasti:

Taulukko 3

Rakenneuudistuskustannukset (milj. euroa)

Kumulatiiviset tappiot	99,7
------------------------	------

Muut rakenneuudistuskustannukset (lentokoneiden vuokrasopimuksiin liittyvät maksusuoritukset, irtisanomiskustannukset jne.)	10,4
Käyttöpääoma	37,4
Rakenneuudistuskustannukset yhteensä	147,4

- (53) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukainen rakenneuudistustuen kokonaismäärä oli 102,9 miljoonaa euroa eli 69,8 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista. Cyprus Airwaysin oli tarkoitus osallistua rakenneuudistuskustannusten kattamiseen ("oma rahoitusosuus") myymällä tai siirtämällä yhteensä 54,46 miljoonan euron arvoiseksi arvioitua omaisuuserät. Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukaan yrityksen oma rahoitusosuus koostui seuraavista eristä:

Taulukko 4

Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa ehdotettu oma rahoitusosuus

	Määrä (miljoonaa euroa)	Arvioitu toteutuspäivämäärä
Kahden Airbus A319 -ilma-aluksen myynti	22,1	Toteutettu huhtikuussa 2012
Lontoon Heathrow'lla olevan illan lähtö- ja saapumisajan myynti	15	Neuvoteltavana
Lontoon Heathrow'lla olevan aamun lähtö- ja saapumisajan myynti	10	Vuoden 2014 lopussa
Varaosien myynti	3,5	2,0 miljoonaa euroa vuonna 2013; 1,1 miljoonaa euroa vuonna 2014; 0,4 miljoonaa EUR vuonna 2015
Nikosiassa olevan kiinteän omaisuuden myynti	3,1	Toteutettu 6 päivänä elokuuta 2013
Ateenassa olevan kiinteän omaisuuden siirto eläkerahastoon	0,76	Siirtosopimus tehty elokuussa 2013
Ehdotettu oma rahoitusosuus yhteensä	54,46	

- (54) Kyproksen viranomaiset toimittivat kahdesta toteutetusta myynnistä (kaksi Airbus A319 -ilma-alusta ja Nikosiassa sijaitseva kiinteä omaisuus) myyntisopimukset, jotka vahvistivat sen, että määrät vastasivat vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa oletettuja määriä. Vielä toteuttamattomien myyntien osalta (kaksi Lontoon Heathrow'lla olevaa saapumis- ja lähtöaikaa sekä Ateenassa sijaitseva kiinteä omaisuus) Kyproksen viranomaiset olivat toimittaneet erikoistuneiden yritysten tekemät arvonmääritysselvitykset.

Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen

- (55) Kyproksen viranomaiset ehdottivat, että jotkin edellä mainituista toimenpiteistä katsottaisiin vastasuoritteiksi, joiden tarkoituksena on kilpailuun ja kilpailijoihin kohdistuvien vaikutusten minimoiminen. Tällaisia toimenpiteitä olivat etenkin seuraavat:
- seuraavassa lueteltujen kannattavien reittien ⁽¹³⁾ lopettaminen: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO; näiden reittien osuus tarjotuista henkilökilometreistä oli 8,8 prosenttia vuonna 2012; kapasiteetin vähentäminen seuraavilla kannattavilla reiteillä: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. Kyproksen viranomaisten mukaan tarjottujen henkilökilometriä vähennys kannattavilla reiteillä oli 24 prosenttia vuoden 2012 kapasiteetista;
 - kahden Lontoon Heathrow'n lentoasemalla olevan lähtö- ja saapumisajan myynti; koska Lontoon Heathrow on täysin koordinoitu lentoasema, Kyproksen viranomaiset katsoivat, että nämä lähtö- ja saapumisajat olisivat riittävä vastasuoritus potentiaalisille kilpailijoille;

⁽¹³⁾ Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa kannattaviksi katsottiin sellaiset reitit, joilla on positiivinen bruttovaikutus (tulot miinus muuttuvat kustannukset) yrityksen kustannuksiin.

c) kaluston vähentäminen seitsemällä lentokoneella.

- (56) Kyproksen viranomaiset katsoivat, että valtion osallistuminen vuoden 2012 pääomankorotukseen ei ollut valtioneutua, mutta ne sisällyttivät tästä huolimatta toimenpiteen 1 ilmoittamaansa rakenneuudistustukeen. Niiden mukaan vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma oli varovainen ja sisälsi riittävästi vastasuorituksia. Lisäksi ne katsoivat, että yrityksen oma rahoitusosuus oli suurin mahdollinen ja että suunnitelmalla pystyttäisiin palauttamaan yrityksen kannattavuus keskipitkällä aikavälillä.
- (57) Kyproksen viranomaiset selittivät lisäksi, miten tärkeä merkitys lentoliikenteellä on Kyproksen taloudelle, ja esittivät toistamiseen ne poikkeukselliset ja odottamattomat olosuhteet, joiden vuoksi Cyprus Airwaysille oli niiden mukaan perusteltua myöntää lisää rakenneuudistustukea. Viranomaiset lisäsivät kyseisiin olosuhteisiin vielä Kyproksen miehityssä pohjoisosassa sijaitsevan "laittoman" lentoaseman, jota turkkilaisten lentoyhtiöiden väitetään käyttävän matkailijoiden tuomiseen Euroopan kohteista Kyprokselle.

3.2.2.3 Toimenpide 5: Koulutustuki

- (58) Kyproksen viranomaisten mukaan Cyprus Airways sai vuosina 2010–2011 koulutustukea 269 317,94 euroa osana yksittäisten yritysten jatkokoulutusohjelmia koskevaa tukiohjelmaa, jonka Kyproksen viranomaiset toteuttivat komission asetuksen (EY) N:o 800/2008 (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) ⁽¹⁴⁾ mukaisesti.
- (59) Toisin kuin ilmoitettujen toimenpiteiden perusteluksi esittämiensä väitteiden tapauksessa (ks. esimerkiksi johdanto-osan 68 kappale), koulutustukiohjelmaa koskevissa ja etenkin 14 päivänä maaliskuuta 2013 esittämässään väitteissä Kyproksen viranomaiset katsoivat, ettei Cyprus Airways ollut koulutustuen myöntämisaikana vaikeuksissa. Kyproksen viranomaiset katsoivat näin ollen, että toimenpide oli ryhmäpoikkeusasetukseen perustuvan kansallisen koulutustukiohjelman mukainen ja soveltui sen vuoksi sisämarkkinoille.

3.3 SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

3.3.1 Ensimmäinen muodollinen tutkintamenettely

- (60) Komissio teki 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä (johdanto-osan 41–46 kappale) alustavan päätelmän, jonka mukaan Cyprus Airways voitiin vähintäänkin vuodesta 2010 lähtien katsoa vaikeuksissa olevaksi yritykseksi yhteisön suuntaviivoista valtioneutusta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annetun komission tiedonannon, jäljempänä "pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annetut suuntaviivat" ⁽¹⁵⁾, tarkoittamassa merkityksessä.
- (61) Komissio päätteli tämän perusteella alustavasti, että toimenpiteet 1, 2 ja 3 olivat valtioneutua, ja ilmoitti epäilevänsä niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille. Toimenpiteet eivät näyttäneet olevan pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen mukaisia, koska pääomankorotuksen yhteydessä ei ollut esitetty rakenneuudistussuunnitelmaa ja pelastamistuki oli annettu tukena, joka näytti sisältävän myös osan pääomankorotuksesta. Komissio esitti myös epäilyjä siitä, oliko tuen ainutkertaisuuden periaatetta noudatettu. Tämän periaatteen mukaan yritykselle voidaan myöntää pelastamis- ja/tai rakenneuudistustukea vain kerran kymmenessä vuodessa. Komissio kyseenalaisti erityisesti sen, olivatko Kyproksen viranomaisten perusteluina esittämät olosuhteet sellaisia poikkeuksellisia ja odottamattomia olosuhteita, joiden vuoksi rakenneuudistustukea voitiin myöntää lisää.

3.3.2 Toinen muodollinen tutkintamenettely

- (62) Komissio toisti 4 päivänä helmikuuta 2014 antamassaan päätöksessä alustavan päätelmänsä siitä, että Cyprus Airwaysin voitiin katsoa olleen vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2010. Näin ollen komissio katsoi alustavasti, että toimenpiteet 4 (johon sisältyivät myös toimenpiteet 1 ja 2) ja 5 olivat valtioneutua, ja esitti epäilyjä niiden soveltuvuudesta sisämarkkinoille, koska toimenpiteet eivät näyttäneet olevan pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen (toimenpiteet 1, 2 ja 4) ja yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (toimenpide 5) mukaisia.

⁽¹⁴⁾ Komission asetus (EY) N:o 800/2008, annettu 6 päivänä elokuuta 2008, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti (EUVL L 214, 9.8.2008, s. 3).

⁽¹⁵⁾ Komission tiedonanto – Yhteisön suuntaviivat valtioneutusta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2); kyseisten suuntaviivojen voimassaoloa jatkettiin vuonna 2009 (EUVL C 156, 9.7.2009, s. 3) ja 2012 (EUVL C 296, 2.10.2012, s. 3). Vaikka komissio on hyväksynyt ja julkaissut uudet pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivat (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1), se viittaa tässä päätöksessä vuonna 2004 annettuihin suuntaviivoihin, koska tutkimuksen kohteena olevat toimenpiteet on ilmoitettu ennen 1 päivää elokuuta 2014. Lisäksi tuki, joka on jo myönnetty ilman komission hyväksyntää ja siten perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti (toimenpiteet 1 ja 5), myönnettiin ennen uusien suuntaviivojen voimaantuloa.

- (63) Komissiolla oli epäilyjä etenkin siitä, perustuiko rakenneuudistussuunnitelma varovaisiin oletuksiin ja voitiinko sillä palauttaa yrityksen elinkelpoisuus vakiintuneen käytännön mukaisessa kohtuullisessa ajassa. Komissio katsoi lisäksi, ettei yrityksen oma rahoitusosuus ollut riittävä, ja kyseenalaisti sen, että ehdotetut vastasuoritteet koskivat tappiotomia reittejä.
- (64) Lopuksi komissio toisti epäilynsä, jotka koskivat olosuhteita, joiden vuoksi tuen ainutkertaisuuden periaatteesta poikkeamisen katsottiin olevan perusteltua. Se totesi, että Cyprus Airways lisäsi Kreikan sisäisiä lentojaan vuosina 2011–2013 ja kasvatti näin samalla Kreikan markkinoihin liittyvää riskiään tietoisesti. Turkin kyproslaisille lentokoneille asettamaa ylilentokieltä ja saaren miehitettyllä alueella sijaitsevan lentoaseman toimintaa ei voitu pitää poikkeuksellisinä olosuhteina, koska kyseiset olosuhteet olivat olleet olemassa jo pitkän aikaa.
- (65) Komissio totesi, että koulutustukena myönnetyn määrän olisi joka tapauksessa pitänyt olla osa Cyprus Airwaysille myönnettyä rakenneuudistustukea ja se olisi sen vuoksi pitänyt ottaa huomioon myös vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa.
- (66) Helmikuun 4 päivänä 2014 antamassaan päätöksessä komissio ei ottanut kantaa siihen, oliko mahdollinen 10 miljoonan euron lyhytaikainen laina valtiontukea, koska lainaehdot olivat epäselvät.

4. MUODOLLISIA TUTKINTAMENETTELYJÄ KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

4.1 KYPROKSEN HUOMAUTUKSET

- (67) Vaikka tämä päätös koskee kolmea erillistä menettelyä, komissio toteaa, että menettelyt ovat kattavuudeltaan osin päällekkäisiä, koska ne koskevat samaa tuensaajaa ja osin samoja toimenpiteitä. Näin ollen komissio katsoo aiheelliseksi esittää Kyproksen huomautukset molemmista muodollisista tutkintamenettelyistä yhdessä.
- (68) Ensimmäisen muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä esittämässään huomautuksissa Kyproksen viranomaiset vahvistivat, että Cyprus Airways on ollut vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2009.
- (69) Siltä osin kuin on kyse valtion osallistumisesta vuonna 2012 toteutettuun osakepääoman korotukseen, Kyproksen viranomaiset väittivät ensin, että valtio toimi varovaisen markkinataloussijoittajan tavoin ja että sen tavoitteena oli suojata sijoituksensa arvo ja estää kielteiset vaikutukset Cyprus Airwaysiin liittyvään muuhun kaupalliseen toimintaan Kyproksella. Muiden osakkeenomistajien hyvin vähäisen osallistumisen pääomankorotukseen katsottiin johtuvan Kyproksen silloisesta vaikeasta taloustilanteesta. Kyproksen viranomaiset hyväksyivät kuitenkin sen, että valtion osuus vuoden 2012 osakepääoman korotuksesta sisällytettiin ilmoitettuun rakenneuudistustukeen.
- (70) Pelastamistuesta Kyproksen viranomaiset väittivät, että kyseessä oli käteisvarojen vähimmäismäärä, jonka yritys tarvitsi tervehdyttämissuunnitelman korvaavan uuden rakenneuudistussuunnitelman valmistumiseen asti. Viranomaisten mukaan 1,66 prosentin korko⁽¹⁶⁾ vastasi terveiltä yrityksiltä perittävää korkoa. Ne viittasivat myös ilman pelastamistukea edessä olevan Cyprus Airwaysin konkurssin sosiaalisiin vaikutuksiin ja yrityksen tärkeään merkitykseen saaren liikenneyhteyksille.
- (71) Vapaaehtoisten korvausten osalta Kyproksen viranomaiset ovat todenneet, ettei Cyprus Airwaysilla ollut velvollisuutta maksaa tällaisia korvauksia irtisanotuille työntekijöille. Näin ollen, jos valtio tarjoaisi vapaaehtoisia korvauksia, Cyprus Airways ei saisi tästä etua, koska tällaisilla korvauksilla ei poistettaisi yrityksellä sopimusten perusteella olevia maksuvelvoitteita.
- (72) Rakenneuudistuskauden keston osalta viranomaiset viittasivat pelastamis- ja rakenneuudistuksesta vuonna 2004 annettuihin suuntaviivoihin, joiden mukaan rakenneuudistuskauden on oltava ”mahdollisimman lyhyt”, ja tapauksiin⁽¹⁷⁾, joissa komissio oli hyväksynyt yli viiden vuoden pituisen rakenneuudistuskauden. Lisäksi ne selittivät, että joulukuuhun 2012 ulottuva jakso oli käytännössä ollut ”menetettyä aikaa”. Syynä tähän olivat olleet johtokunnassa tapahtunut muutos, toteuttamatta jääneen tervehdyttämissuunnitelman valmistelu ja yrityksen taloudellisen tilanteen heikkeneminen, jonka vuoksi ei voitu toteuttaa alkuperäistä suunnitelmaa eli *pari passu*-periaatteella tehtävää pääomankorotusta, johon ei liittynyt valtiontukea eikä pelastamistukilainaa.

⁽¹⁶⁾ Tämä korko on pienempi kuin pelastamistukea koskevassa ilmoituksessa ilmoitettu korko, ks. johdanto-osan (29) kappale.

⁽¹⁷⁾ Komission päätös, tehty 22 päivänä helmikuuta 2006, asiassa N 464/2005, rakenneuudistustuki AB Kauno ketaus liejyklalle (EUVL C 270, 7.11.2006, s. 2); komission päätös, tehty 18 päivänä heinäkuuta 2001, asiassa NN 92/1999, toimenpiteet Zentrum Mikroelektronik Dresden AG:n hyväksi – Sachsen (EYVL C 328, 23.11.2001, s. 5); komission päätös, tehty 1 päivänä kesäkuuta 2005, asiassa N 584/2004, rakenneuudistustuki AB Vingriaille (EUVL C 187, 30.7.2005, s. 15); komission päätös 2010/3/EY, tehty 6 päivänä marraskuuta 2008, valtiontuesta C 19/05 (ex N 203/05), jonka Puola on myöntänyt Szczecinien telakalle (EUVL L 5, 8.1.2010, s. 1).

- (73) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman osalta Kyproksen viranomaiset pysyivät kannassaan, jonka mukaan Cyprus Airways voi suunnitelman avulla palauttaa elinkelpoisuutensa huolimatta kilpailun lisääntymisen riskistä ja turistiluokan ateriatarjoilun lopettamisesta mahdollisesti seurauksena olevasta matkustajien vähentymisestä. Lisäksi ne katsoivat, että suunnitelma perustui varovaisiin oletuksiin yrityksen rahoitusasemasta, jäljelle jääneen verkoston tehokkuudesta, polttoaineen hintojen vaihtelusta sekä euron ja Yhdysvaltain dollarin vaihtokurssista. Ne myös huomauttivat, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma sisälsi tulojen osalta keskipitkän ja pitkän aikavälin aloitteita, joita ei ollut otettu huomioon kyseiseen suunnitelmaan perustuvissa laskelmissa. Näihin kuului muun muassa mahdollisten suoramarkkinointi- ja suoramyynnimenetelmien käyttöönotto.
- (74) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti säilytettävien tappiollisten reittien osalta Kyproksen viranomaiset totesivat, että niiden kaikkien bruttovaikutus oli positiivinen (eli tulot kattoivat vähintään muuttuvat kustannukset) ja että yrityksen oli säilytettävä verkostonsa riittävän kattavana houkutellessaan matkustajia.
- (75) Lisäksi Kyproksen viranomaiset viittasivat sellaisiin vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman osatekijöihin, joiden osalta kehitys oli ollut odotettua myönteisempää, kuten maahuolintakustannusten vähentämiseen Larnakan lentoasemalla. Ne totesivat lisäksi, ettei yrityksellä ollut maksamatonta velkaa Larnakan lentoaseman maahuolintayhtiölle.
- (76) Vastasuoritteista Kyproksen viranomaiset totesivat, että kaikki reitit, jotka oli tarkoitus lopettaa tai joilla oli tarkoitus vähentää kapasiteettia, olivat yhtä ⁽¹⁸⁾ lukuun ottamatta kannattavia bruttovaikutuksen tasolla vuonna 2012 eli niistä saatavat tulot kattoivat muuttuvat kustannukset. Ne toimittivat lisäksi taulukon, jossa ilmoitettiin tarjotut henkilökilometrit reittiä kohti.
- (77) Kun tarkastellaan tuen rajoittamista välttämättömään ja tuensaajan omaa rahoitusosuutta, Kyproksen viranomaiset ilmoittivat lisäomaisuuseristä, jotka Cyprus Airwaysin oli tarkoitus myydä oman rahoitusosuutensa kasvattamiseksi. Nämä omaisuuserät muodostuivat yhdestä jäljelle jääneestä Cyprus Airwaysin omistamasta lentokoneesta ja kahdesta moottorista. Tällä välin kaksi Lontoon Heathrow'n lentoasemalla olevaa lähtö- ja saapumisaikaa oli myyty odotettua korkeampaan kokonaishintaan, mikä kasvatti suunniteltua yrityksen omaa rahoitusosuutta 41,8 prosenttiin rakenneuudistuskustannuksista.
- (78) Kyproksen viranomaiset vahvistivat, että eläkerahasto on osa Cyprus Airwaysia mutta erillinen oikeushenkilö ja että Ateenassa sijaitsevan kiinteistön siirto merkitsee, ettei Cyprus Airwaysilla enää ole siihen määräysvaltaa. Viranomaiset katsoivat tämän vuoksi, että Ateenassa sijaitsevan kiinteistön siirto eläkerahastoon oli todellista omaa rahoitusta, jolla pienennettiin rahaston alijäämän kattamisesta aiheutuvia rakenneuudistuskustannuksia.
- (79) Kyproksen viranomaiset selittivät myös, että toimenpiteen 4 mukaista rakenneuudistustukea mukautettaisiin toteutuneen oman rahoitusosuuden perusteella siten, että kyseisten kahden määrän summa kattaa ainoastaan rakenneuudistuskustannukset. Näin ollen rakenneuudistustukea vähennetään, jos omasta rahoitusosuudesta saatavat tulot kasvavat.
- (80) Lopullinen ehdotettu oma rahoitusosuus muodostuu näin ollen seuraavasti:

Taulukko 5

Ehdotettu oma rahoitusosuus Kyproksen esittämien huomautusten jälkeen

	Määrä (miljoonaa euroa)	Toteutuminen – Arviointi
Kahden Airbus A319 -ilma-aluksen myynti	22,1	Toteutettu huhtikuussa 2012
Lontoon Heathrow'lla olevan illan lähtö- ja saapumisajan myynti	6,3	Siirtosopimus tehty marraskuussa 2014
Lontoon Heathrow'lla olevan aamun lähtö- ja saapumisajan myynti	22,8	Siirtosopimus tehty kesäkuussa 2014

⁽¹⁸⁾ Reitillä Larnaka–Ateena–Larnaka bruttovaikutus näytti olevan negatiivinen vuonna 2012. Kyproksen viranomaiset selittivät, että kyseistä reittiä liikennöitiin yhdessä muiden Kreikan kotimaanreittien kanssa ja että Larnaka–Ateena-osuus oli bruttovaikutuksen tasolla kannattava. Kyproksen viranomaiset eivät kuitenkaan koskaan toimittaneet tietoja, jotka olisivat tukeneet tätä väitettä.

	Määrä (miljoonaa euroa)	Toteutuminen – Arviointi
Varaosien myynti	3,5	Ei asiantuntija-arviota – arvioitu määrä: 2,0 miljoonaa euroa vuonna 2013; 1,1 miljoonaa euroa vuonna 2014; 0,4 miljoonaa EUR vuonna 2015 Toteutunut Kyproksen viranomaisten toimitamien tietojen perusteella: 0,86 miljoonaa euroa
Nikosiassa olevan kiinteän omaisuuden myynti	3,1	Toteutettu 6 päivänä elokuuta 2013
Ateenassa olevan kiinteän omaisuuden siirto eläkerahastoon	0,76	Perustuu asiantuntija-arvioon – siirtosopimus tehty elokuussa 2013
Yhden Airbus A320 -ilma-aluksen myynti	2,5	Ei asiantuntija-arviota – myyntiä ei vielä toteutettu
Kahden moottorin myynti	0,51	Toteutettu 28 päivänä huhtikuuta 2014
Ehdotettu oma rahoitusosuus yhteensä	61,57	

- (81) Kyproksen viranomaiset ovat myöntäneet, että suunniteltu 41,8 prosentin oma rahoitusosuus on pienempi kuin mitä pelastamis- ja rakenneuudistuksesta vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa edellytetään (suuryritysten tapauksessa 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista). Ne kuitenkin katsoivat, että Cyprus Airwaysin tilanne oli erityisen vaikea, minkä vuoksi pitäisi olla perusteltua hyväksyä vaadittua pienempi oma rahoitusosuus erityisesti maan taloudellisen tilanteen ja Turkin asettaman ylilentokiellon vuoksi. Viranomaiset viittasivat lisäksi kapasiteetin merkittävään vähentämiseen.
- (82) Tuen ainutkertaisuuden periaatteen osalta Kyproksen viranomaiset ovat toimittamissaan huomautuksissa tuoneet useaan otteeseen esille finanssikriisin vaikutukset Kreikkaan ja Kyprokseen, Turkin kyproslaisille lentokoneille asettaman ylilentokiellon, Kyproksen miehitetystä pohjoisosassa sijaitsevan ”laittoman” lentoaseman toiminnan, Lähi-idän epävakaa poliittinen tilanteen sekä sen, että pelastamis- ja/tai rakenneuudistustuen myöntämisen ei pitäisi yksinään riittää perusteeksi kiellolle, joka estää tällaisen lisätuen myöntämisen samalle tuensajalle.
- (83) Kyproksen viranomaiset katsoivat, että Cyprus Airwaysin kotimaan lentojen lisääminen Kreikassa vuosina 2011–2013 oli osoitus siitä, että kriisin vaikutuksia oli vaikea ennustaa. Lisäksi ne totesivat, että joillakin Lähi-idän reiteillä, joista yritys sai tuloja, joiden osuus ”ei ollut vähäpätöinen”, matkustajamäärät vähenivät huomattavasti. Esimerkiksi Egyptistä tulevien matkustajien määrä väheni 94 prosenttia. Euroopan taloudellisen tilanteen ja Lähi-idän levottomuuksien kielteisistä vaikutuksista Cyprus Airwaysin tilanteeseen varoitettiin jo yrityksen vuosien 2007, 2008 ja 2009 vuosikertomuksissa, ja komissio mainitsi kyseiset varoitukset 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä. Varoituksia pidettiin ”yleisinä huomautuksina”.
- (84) Kyproksen viranomaiset huomauttivat myös, että matkustajien kokonaismäärä Kyproksen markkinoilla oli viime vuosina säilynyt melko vakaana mutta että suurin osa matkustajista tuli nykyisin Israelista ja Venäjältä. Turkin asettama ylilentokiello häiritsi Cyprus Airwaysin toimintaa Venäjän markkinoilla, koska se pidensi lentoaikoja. Viranomaiset toimittivat lisäksi todisteita siitä, että vaikka matkustajamäärät Kreikan markkinoilla olivat vuodesta 2008 lähtien vähentyneet hyvin vähän, kreikkalaisten lentoyhtiöiden veloittama lentolipun keskihinta (kotimaan lennot mukaan luettuina) oli laskenut merkittävästi.
- (85) Lyhytaikaisesta 10 miljoonan euron lainasta Kyproksen viranomaiset totesivat, että ne aikoivat myydä Lontoon Heathrow'lla olevan illan lähtö- ja saapumisajan korkeaan hintaan, minkä vuoksi lainaa ei tarvittaisi.
- (86) Lopuksi Kyproksen viranomaiset perustelivat vuosina 2010 ja 2011 myönnettyä koulutustukea toteamalla, että Cyprus Airwaysin vaikeudet alkoivat vasta vuoden 2011 lopulla. Tämä oli ristiriidassa niiden aikaisemmin esittämien huomautusten kanssa (ks. edellä johdanto-osan 68 kappale).

4.2 ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (87) Kahden muodollisen tutkintamenettelyn aikana huomautuksia esittivät Air France Consulting, kolme kilpailijaa (Ryanair, International Airlines Group ja kolmas kilpailija, joka ei halunnut nimeään julkistettavan), Cyprus Airwaysin ammattiliitot⁽¹⁹⁾ sekä tuensaaaja.
- (88) Cyprus Airwaysin tervehdyttämissuunnitelman laatimisesta vastannut Air France Consulting selvensi, että suunnitelmalla oli tarkoitus kääntää Cyprus Airwaysin toiminta voitolliseksi yhdessä vuodessa ja korjata sen rahoitusasema kaikilta osin kahdessa vuodessa ja että tarvittava pääoma saataisiin uudistamalla rahoitusrakennetta käteisvarojen käyttämisen sijaan. Se myös ilmoitti pitävänsä tervehdyttämissuunnitelmaa uskottavana ja totesi, että suunnitelma perustui siihen, että Cyprus Airways kehittää toimintaansa Ateenasta lähtevillä kansainvälisillä Euroopan reiteillä. Lisäksi se totesi, että Cyprus Airwaysin vuonna 2013 tekemät päätökset (kaluston supistaminen kuuteen lentokoneeseen ja 490 työntekijän irtisanominen) heikentäisivät yrityksen taloudellista tilannetta entisestään.
- (89) Kolme kilpailijaa olivat eri mieltä Kyproksen viranomaisten kanssa näiden esittämistä väitteistä, jotka koskivat Cyprus Airwaysin merkitystä Kyproksen infrastruktuurille ja kehitykselle ja ilmoittivat olevansa valmiita laajentamaan toimintaansa Kyprokselle ja Kyprokselta liikennöimiensä reittien osalta.
- (90) Tuen olemassaolon ja sisämarkkinoille soveltuvuuden osalta kilpailijat olivat komission kanssa samaa mieltä siitä, että valtio ei toiminut markkinataloussijoittajan tavoin osallistuessaan yrityksen osakepääoman korotukseen.
- (91) Lisäksi kilpailijat kyseenalaistivat yrityksen elinkelpoisuuden palauttamisen ja ilmaisivat epäilevänsä, takaisivatko jäljelle jääneet reitit ja kalusto toiminnan tehokkuuden ja olivatko suunnitelmassa esitetyt oletukset ja kannattavuusodotukset realistisia etenkin polttoainekustannuksiin liittyvien säästöjen ja lentolippujen hinnankorotuksista saatavien lisätulojen osalta. Ne viittasivat myös kilpailun lisääntymisen riskiin sellaisilla kannattavilla reiteillä, jotka Cyprus Airways aikoi säilyttää Tel Avivin ja Moskovaan liikennöitävien reittien lisäksi.
- (92) Kilpailijat epäilivät myös sellaisten todella poikkeuksellisten ja ennalta arvaamattomien olosuhteiden olemassa oloa, joilla olisi voitu perustella poikkeaminen tuen ainutkertaisuuden periaatteesta. Lisäksi kilpailija, joka ei halunnut nimeään julkistettavan, katsoi, että vastasuoritteiksi ehdotettujen reittien kannattavuutta olisi arvioitava käyttämällä nettovoittoa, jolloin arvioissa otetaan huomioon myös kohdennetut kiinteät kustannukset, eikä bruttovoittoa, jolloin huomioon otetaan ainoastaan muuttuvat kustannukset.
- (93) Lisäksi Ryanair kyseenalaisti sen, pystyisikö yritys toteuttamaan suunnitellut henkilöstövähennykset, koska ammattiliitot vastustivat niitä. Lisäksi se esitti, että jos Cyprus Airwaysille myönnetty rakenneuudistustuki katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi, ehdoksi tälle voitaisiin asettaa, että yritys luopuu sellaisista reiteistä, jotka ovat edelleen kannattamattomia kolmen vuoden kuluttua tuen hyväksymisestä. Ryanair totesi lisäksi, että myös se ja muut yritykset ovat joutuneet toimimaan samoissa olosuhteissa, jotka liittyvät Lähi-idän levottomuuksiin ja Kreikan ja Kyproksen talouskriisiin. Ryanair väitti myös, että muut yritykset ovat onnistuneet mukautumaan näihin olosuhteisiin ja kasvamaan tässä uudessa toimintaympäristössä. Esimerkkinä tästä se mainitsee oman kasvunsa Kreikan ja Kyproksen markkinoilla viime vuosina. Ryanair viittasi lisäksi 6 päivänä kesäkuuta 2014 toimittamissaan huomautuksissa 19 päivänä toukokuuta 2014 julkaistun lehtiartikkeliin, jossa todettiin, että Kyproksen hallitus oli luvannut 4 miljoonaa euroa Cyprus Airwaysin palveluksesta irtisanotulle henkilöstölle, ja se katsoi, että myös tämä oli valtiontukea Cyprus Airwaysille.
- (94) Cyprus Airways ja sen ammattiliitot tukivat Kyproksen viranomaisten esittämiä väitteitä ja totesivat toistamiseen uskovansa yrityksen elinkelpoisuuteen ja katsovansa, että yrityksellä on tärkeä merkitys Kyproksen taloudelle ja liikenneyhteyksille.

4.3 KYPROKSEN HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA

- (95) Kyproksen viranomaiset eivät katsoe tarpeelliseksi esittää huomautuksia tervehdyttämissuunnitelmasta ja Air France Consultingin huomautuksista, koska oli laadittu tarkistettu rakenneuudistussuunnitelma. Ne toistivat, että Cyprus Airwaysilla oli tärkeä merkitys saaren taloudelle ja liikenneyhteyksille, ja korostivat edelleen, että Lähi-idän levottomuudet olivat Cyprus Airwaysiin vaikuttava poikkeuksellinen ja ennakoimaton tilanne. Niiden mukaan ei ollut varmuutta siitä, että kilpailijat pystyisivät täyttämään Cyprus Airwaysin mahdollisen konkurssin seurauksena liikenneyhteyksissä syntyvät aukot, kun otetaan huomioon markkinoiden kausiluonteisuus.

⁽¹⁹⁾ PASYPI-PALPU (Kyproksen lentäjäliitto), SYNIKA (Cyprus Airwaysin työntekijöiden ammattiliitto), ASYSEKA (Cyprus Airways Groupin työntekijöiden riippumaton ammattiliitto), SIDIKEK PEO (Kyproksen kunnallisten ja osittain julkisten laitosten työntekijöiden ammattiliitto), SYPKKA (Cyprus Airwaysin matkustamohenkilökunnan ammattiliitto).

- (96) Toimenpiteiden yhdenmukaisuudesta pelastamis- ja rakenneuudistuksesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen kanssa Kyproksen viranomaiset totesivat toistamiseen, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma perustui realistisiin oletuksiin ja ettei siinä ollut aliarvioitu niitä kielteisiä vaikutuksia, joita vähäinen kalusto ja kustannuksia koskevien aloitteiden toteuttamiseen liittyvät ongelmat mahdollisesti aiheuttaisivat.
- (97) Kyproksen viranomaiset totesivat vielä 9 päivänä syyskuuta 2013 toimittamisensa huomautuksissa, ettei irtisanotuille työntekijöille maksettaisi vapaaehtoisia korvauksia. Tämän jälkeen 3 päivänä elokuuta 2014 toimittamisensa huomautuksissa Kyproksen viranomaiset kuitenkin ilmoittivat, että hallitus oli sosioekonomisista syistä päättänyt maksaa suoraan korvauksia jo irtisanoutuneille ja irtisanotuille Cyprus Airwaysin entisille työntekijöille. Päätös tehtiin ja korvaukset maksettiin vasta irtisanoutumisten ja irtisanomisten jälkeen, joten korvaukset eivät olleet Cyprus Airwaysille myönnettyä valtiontukea. Cyprus Airways täytti täysimääräisesti kaikki oikeudelliset velvoitteensa kyseisiä työntekijöitä kohtaan.
- (98) Kyproksen viranomaiset katsoivat myös, ettei tuen hyväksymiselle ollut tarpeen asettaa ehtoja.

5. ARVIOINTI

- (99) Tässä päätöksessä arvioidaan, ovatko tarkasteltavat toimenpiteet perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Cyprus Airwaysille, ja voiko tällainen tuki soveltua sisämarkkinoille.
- (100) Komissio toteaa, että toimenpiteen 4 mukainen tuki, joka ilmoitettiin yhdessä vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman kanssa lokakuussa 2013, sisältää toimenpiteen 1 mukaisen tuen (joka maksettiin ennakkomaksuina vuoden 2012 syys- ja joulukuun välisenä aikana) sekä toimenpiteen 2 mukaisen tuen (joulukuussa 2012 ilmoitettu pelastamistuki, josta osa maksettiin vuoden 2013 tammi- ja heinäkuun välisenä aikana). Molemmilla toimenpiteillä pyrittiin varmistamaan, että Cyprus Airways pystyy jatkamaan toimintaansa lyhyellä aikavälillä siihen asti, että saadaan laadittua kattava rakenneuudistussuunnitelma. Koska vuoden 2012 tervehdyttämisuunnitelmaa ei toteutettu, komissio katsoo, että molemmat näistä toimenpiteistä ovat osa vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaa, ja se arvioi sen vuoksi toimenpiteitä 1 ja 2, siltä osin kuin ne ovat valtiontukea, ainoastaan osana toimenpidettä 4, eli se katsoo kaikki edellä mainitut toimenpiteet yhdeksi rakenneuudistustukitoimenpiteeksi.

5.1 VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (101) Perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

5.1.1 Toimenpiteet 1, 2 ja 4

- (102) Komissio esitti 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä päätelmän, jonka mukaan toimenpide 1 eli valtion osallistuminen Cyprus Airwaysin vuoden 2012 pääomankorotukseen on valtiontukea.
- (103) Toimenpide sisälsi valtion varoja ja oli valtion toteuttama. Se antoi Cyprus Airwaysille valikoivaa etua, koska komissio katsoi, ettei yksityinen sijoittaja olisi antanut pääomaa yhtiölle vastaavissa olosuhteissa, kun otetaan huomioon Cyprus Airwaysin vakavat vaikeudet, elinkelpoisuuden edellytysten puuttuminen pääoman myöntämisaikana ja vaihtoehtona tarjolla ollut osakaslaina, jolla on asianmukaiset vakuudet. Lisäksi voidaan todeta, etteivät Cyprus Airwaysin silloiset yksityiset osakkeenomistajat käytännössä osallistuneet pääomankorotukseen, koska yksityisiltä osakkeenomistajilta saatu osuus oli ainoastaan 106 000 euroa (verrattuna alun perin odotettuun 13,67 miljoonan eron osuuteen). Valtion omistusosuus Cyprus Airwaysista kasvoi tämän seurauksena 69 prosentista 93,67 prosenttiin. Toimenpide ei tämän vuoksi ollut markkinataloussijoittajaa koskevan periaatteen mukainen⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Ks. esim. asia C-305/89, Italia v. komissio ("Alfa Romeo"), tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603, 18 ja 19 kohta; asia T-16/96, Cityflyer Express v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok., s. II-757, 51 kohta; yhdistetyt asiat T-129/95, T-2/96 ja T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke ja Lech-Stahlwerke v. komissio, tuomio 21.1.1999, Kok., s. II-17, 104 kohta; yhdistetyt asiat T-268/08 ja T-281/08, Land Burgenland ja Itävalta v. komissio, tuomio 28.2.2012, Kok., s. II-0000, 48 kohta.

- (104) Komissio ei yhdy Kyproksen viranomaisten kantaan, jonka mukaan valtio toimi markkinataloussijoittajan tavoin suojatakseen sijoituksensa arvoa, koska 31,33 miljoonan euron pääomankorotus ei riittänyt turvaamaan yrityksen toiminnan jatkumista. Tästä on todisteena se, että yritys sai lisää pelastamisrahoitusta osana toimenpidettä 2 (pelastamistuki) vain muutama kuukausi tämän jälkeen. Kuten edellä todettiin, muut sijoittajat eivät osallistuneet pääomankorotukseen Kyproksen silloisen vaikean taloustilanteen vuoksi. Tämän osalta komissio toteaa, että jos kyseinen sijoitus olisi ollut markkinataloussijoittajan näkökulmasta houkutteleva, voidaan olettaa, että ulkomaiset sijoittajat olisivat ilmaisseet kiinnostuksensa.
- (105) Komissio ottaa joka tapauksessa huomioon sen, että Kyproksen viranomaiset aikoivat sisällyttää valtion osallistumisen vuoden 2012 osakepääomankorotukseen ilmoitettuun rakenneuudistustukeen.
- (106) Cyprus Airways pystyi näin toimenpiteen 1 ansiosta jatkamaan toimintaansa, koska sen ei tarvinnut huolehtia seurauksista, joita sen heikolla taloudellisella tuloksella olisi muutoin ollut. Koska Cyprus Airways kilpailee vapautetuilla lentoliikenteen ETA-markkinoilla muiden ETA:n lentoyhtiöiden kanssa, toimenpide 1 saattoi vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (107) Toimenpide 2 ilmoitettiin valtion lainan muodossa myönnettynä pelastamistukena. Lainan korko oli 1,76 prosenttia ja takaisinmaksun määräaika 30 päivää kesäkuuta 2013. Komissio katsoi 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä, ettei järkevästi toimiva luotonantaja olisi antanut lainaa kyseisellä korolla vaikeuksissa olevalle yritykselle. Kyproksen viranomaiset eivät myöskään ole osoittaneet, miten Cyprus Airways pystyy maksamaan lainan takaisin kuuden kuukauden kuluttua. Koska kaikki muut perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset kriteerit täyttyvät (kuten on tarkemmin selitetty 6 päivänä maaliskuuta 2013 annetussa päätöksessä, johon tässä päätöksessä viitataan tältä osin), toimenpide 2 on valtiontukea. Kyproksen viranomaiset myöntävät vastauksessaan 6 päivänä maaliskuuta 2013 annettuun päätökseen, että laina on pelastamistukea. Komissio toteaa, että lainaa ei makseta takaisin ja että Kyproksen viranomaiset ovat ilmoittaneet sen rakenneuudistustuen yhteydessä (toimenpide 4).
- (108) Toimenpide 4 on ilmoitettu rakenneuudistustukena. Kaikki toimenpiteen 4 osatekijät sisältävät valtion varoja ja ovat toimenpiteitä, jotka valtio on toteuttanut joko pääomankorotuksena, velan muuntamisena omaksi pääomaksi tai kattamalla suoraan osan eläkerahaston alijäämästä. Toimenpide 4 antaa Cyprus Airwaysille valikoivan edun, koska markkinataloussijoittaja ei olisi tarjonnut tällaista rahoitusta vastaavassa taloudellisessa tilanteessa olevalle yritykselle (ts. yritykselle, jonka kumulatiiviset tappiot olivat 99,7 miljoonaa euroa, joka oli pitkälti ylivelkaantunut ja jolla ei enää ollut pääomapohjaa). Edellä johdanto-osan 106 kappaleessa esitetyistä syistä toimenpide on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristämään kilpailua.
- (109) Komissio päätelee sen vuoksi, että toimenpide 4 on perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Cyprus Airwaysille. Ilmoituksen mukaan tuen määrä on 102,9 miljoonaa euroa. Komissio ottaa huomioon Kyproksen viranomaisten ilmoituksen, jonka mukaan lyhytaikaisen 10 miljoonan euron lainan myöntäminen ei ole tarpeen, ja ei sen vuoksi sisällytä kyseistä lainaa rakenneuudistustuen kokonaismäärään. Tuen myöntämisaikakohdasta komissio toteaa, että toimenpide 4 myönnettiin erissä.
- (110) Erä a, jonka määrä oli 31,33 miljoonaa euroa (valtion osallistuminen vuoden 2012 osakepääomankorotukseen), myönnettiin seuraavasti:

Taulukko 6

Valtion osuus vuonna 2012 toteutetusta osakepääoman korotuksesta, myöntämispäivämäärät

Määrä (miljoonaa euroa)	Myöntämispäivämäärä
3,0	12.9.2012
3,0	20.9.2012
5,0	26.9.2012

Määrä (miljoonaa euroa)	Myöntämispäivämäärä
4,0	11.10.2012
16,33	28.12.2012
Yhteensä: 31,33	

- (111) Erä b, jonka määrä oli 34,5 miljoonaa euroa (pelastamistukilaina), myönnettiin seuraavasti:

Taulukko 7

Vuoden 2013 pelastamistukilainan myöntämispäivämäärät

Määrä (miljoonaa euroa)	Myöntämispäivämäärä
3,0	22.1.2013
5,0	29.1.2013
3,5	28.2.2013
10,0	2.5.2013
13,0	26.7.2013
Yhteensä: 34,5	

- (112) Muista toimenpiteeseen 4 kuuluvista eristä, jotka ovat erä c, joka muodostuu valtion takaukseen vetoamisesta ja sen jälkeisestä 28,5 miljoonan euron velan muuntamisesta omaksi pääomaksi, ja erä d, joka muodostuu eläkerahaston vajeen kattamisesta 8,6 miljoonan euron osuudelta, komissiolla ei ole mitään viitteitä siitä, että ne olisi myönnetty.

5.1.2 Toimenpide 3

- (113) Komissio ottaa huomioon Kyproksen viranomaisten syyskuussa 2013 toimittaman selvennyksen, jonka mukaan irtisanotuille työntekijöille ei ollut myönnetty eikä myönnettäisi vapaaehtoisia korvauksia.
- (114) Lähes vuosi tämän jälkeen elokuussa 2014 toimittamisessa huomautuksissa Kyproksen viranomaiset ilmoittivat, että Kyproksen hallitus oli vuoden 2014 touko- ja kesäkuussa päättänyt sosioekonomisista syistä maksaa suoraan korvauksia Cyprus Airwaysin palveluksesta irtisanoutuneille ja irtisanotuille työntekijöille. Päätös tehtiin ja korvaukset maksettiin vasta sen jälkeen, kun työntekijät olivat irtisanoutuneet tai heidät oli irtisanottu. Cyprus Airways täytti täysimääräisesti kaikki oikeudelliset veloitteensa kyseisiä työntekijöitä kohtaan.
- (115) Kyproksen viranomaiset totesivat, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan liittyvien irtisanoutumisten ja irtisanomisten yhteydessä ei myönnetty minkäänlaisia Kyproksen hallituksen tarjoamia lisäkorvauksia. Sen sijaan Kyproksen hallitus teki jälkikäteen päätöksen korvausten maksamisesta suoraan Cyprus Airwaysin entisille työntekijöille.
- (116) Tämän vuoksi vaikuttaa siltä, että Kyproksen viranomaiset luopuivat alkuperäisistä aikomuksistaan maksaa vapaaehtoisia korvauksia irtisanottaville työntekijöille, minkä vuoksi komissio katsoo, ettei sen tarvitse tehdä päätelmää siitä, onko toimenpide 3 valtiontukea.

5.1.3 Toimenpide 5

- (117) Cyprus Airwaysille myönnettiin 269 317,94 euroa vuosina 2010 ja 2011 valtiontukiohjelmasta, jonka nojalla valtion talousarviosta voidaan myöntää koulutusavustuksia valituille yrityksille. Komissio päätelee sen vuoksi, että toimenpide 5 on perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea Cyprus Airwaysille. Kyproksen viranomaiset eivät ole kiistäneet tätä päätelmää.

- (118) Koulutustuki myönnettiin Cyprus Airwaysille 303 koulutushankkeen toteuttamiseksi vuosina 2010 ja 2011. Kyproksen viranomaiset eivät kuitenkaan toimittaneet erittelyä hankekohtaisista myöntämispäivämääristä

5.1.4 Valtiontuen olemassaoloa koskevat päätelmät

- (119) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei ole tarpeen arvioida, onko toimenpide 3 valtiontukea. Komissio katsoo, että toimenpiteet 1, 2, 4 ja 5 ovat perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (120) Toimenpiteiden 1, 2 ja 4 sisältämän valtiontuen kokonaismäärä on 102,9 miljoonaa euroa. Kaksi ensimmäistä erää eli yhteensä 65,83 miljoonaa euroa on jo myönnetty 12 päivän syyskuuta 2012 ja 26 päivän heinäkuuta 2013 välisenä aikana.
- (121) Toimenpiteeseen 5 sisältyvä valtiontuki on 269 317,94 euroa, ja se myönnettiin vuosina 2010 ja 2011.

5.2 SÄÄNTÖJENVASTAISESTI MYÖNNETTY TUKI

- (122) Toimenpiteet 1 ja 2 ja siten myös toimenpide 4 ovat valtiontukea, ja ne on toteutettu perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätyn ilmoitusvelvollisuuden ja täytäntöönpanokiellon vastaisesti. Sama pätee toimenpiteeseen 5. Kyseiset toimenpiteet ovat siten sääntöjenvastaista valtiontukea.

5.3 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

- (123) Siinä määrin kuin tietyt toimenpiteet ovat perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, niiden soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava saman artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjen poikkeusten perusteella. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan on jäsenvaltion tehtävä esittää mahdolliset perusteet, joiden nojalla ne katsovat tuen soveltuvan sisämarkkinoille, ja osoittaa, että tällaisen soveltuvuuden edellytykset täyttyvät⁽²¹⁾.
- (124) Kyproksen viranomaiset katsoivat alun perin, että toimenpide 1 ei sisällä valtiontukea, ja ilmoittivat toimenpiteen 2 pelastamistukena. Ensimmäisen muodollisen tutkintamenettelyn ja komission sen yhteydessä esittämien epäilyjen seurauksena ja Cyprus Airwaysille osana toimenpidettä 2 myönnetyn pelastamislainan suunnitellun takaisin maksamatta jättämisen vuoksi Kyproksen viranomaiset ovat kuitenkin tämän jälkeen esittäneet, että toimenpiteet 1, 2 ja 4 soveltuvat sisämarkkinoille rakenneuudistustukena pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen mukaisesti.
- (125) Kyproksen viranomaiset tekivät ennakoilmoituksen rakenneuudistussuunnitelmasta 22 päivänä heinäkuuta 2013 ja ilmoittivat tarkistetun suunnitelman 23 päivänä lokakuuta 2013. Ne toimittivat myöhemmin lisäselvennyksiä. Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman keskeinen sisältö ja keskeiset oletukset säilyivät kuitenkin muuttumattomina 23 päivänä lokakuuta 2013 tehdyn ilmoituksen jälkeen.
- (126) Toimenpiteen 5 osalta Kyproksen viranomaiset katsoivat, että se oli ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa koulutustukea. Komissio on kuitenkin todennut, että Cyprus Airways on ollut vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2009, kuten Kyproksen viranomaisten toimittamissa huomautuksissa todetaan. Ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan 6 kohdan c alakohdan mukaan asetuksen soveltamisalaa eivät kuulu vaikeuksissa olevat yritykset. Näin ollen Cyprus Airways on vuodesta 2009 lähtien ollut yritys, jolle ei voida myöntää koulutustukea.
- (127) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 20 kohdan mukaan vaikeuksissa olevaa yritystä "ei voida pitää sopivana palvelemaan muita poliittisia tavoitteita ennen kuin sen elinkelppoisuus on varmistettu. Sen vuoksi komissio katsoo, että tuki vaikeuksissa oleville yrityksille voi edistää taloudellisen toiminnan kehitystä vaikuttamatta kaupankäyntiin yhteisön edun kanssa ristiriitaisella tavalla ainoastaan, jos näissä suuntaviivoissa vahvistetut edellytykset täyttyvät." Komissio voi näin ollen arvioida toimenpiteen 5 ainoastaan vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman mukaisena rakenneuudistustukena.
- (128) Koska toimenpiteiden 1, 2, 4 ja 5 soveltuvuutta sisämarkkinoille voidaan arvioida vain yhdellä perusteella, komissio katsoo, että kaikkia toimenpiteitä olisi arvioitava yhdessä. Komissio viittaa tässä arvioinnissaan etenkin pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2014 annettujen suuntaviivojen 31–77 kohtaan.

⁽²¹⁾ Asia C-364/90, Italia v. komissio, tuomio 28.4.1993, Kok., s. I-2097, 20 kohta.

5.3.1 Tukikelpoisuus – vaikeuksissa oleva yritys

- (129) Komissio päätteli 6 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan päätöksessä (johdanto-osan 41–46 kappale) alustavasti, että Cyprus Airways on ollut vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2010. Tämä alustava päätelmä toistettiin 4 päivänä helmikuuta 2014 annetussa päätöksessä (johdanto-osan 83 ja 84 kappale). Tämän jälkeen Kyproksen viranomaiset myönsivät, että Cyprus Airways on ollut vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2009.
- (130) Seuraavassa taulukossa on esitetty Cyprus Airwaysin keskeiset taloudelliset tunnusluvut vuodesta 2009 lähtien. Luvut perustuvat julkisesti saatavilla olevaan tilinpäätösinformaatioon.

Taulukko 8

Cyprus Airwaysin tärkeimmät taloudelliset tunnusluvut vuoden 2008 ja vuoden 2012 alkupuoliskon väliseltä ajalta (miljoonaa euroa)

	2008	2009	2010	2011	Vuoden 2012 alkupuolisko (*)
Liikevaihto	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
Tulos ennen veroja	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Merkitty pääoma	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Oma pääoma	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(*) Cyprus Airways ei ole julkaissut tilinpäätöksiä vuoden 2012 alkupuoliskon jälkeen.

- (131) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2014 annettujen suuntaviivojen 10 kohdan a alakohdassa todetaan, että yhtiö, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, katsotaan vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, jos se ”on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana”.
- (132) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 11 kohdan mukaan yrityksen voidaan katsoa olevan vaikeuksissa, ”jos vaikeuksissa olevan yrityksen tavanomaiset merkit, kuten kasvavat tappiot, liikevaihdon supistuminen, varastojen kasvu, ylikapasiteetti, tulorahoituksen pienentyminen, lisääntyvä velkaantuminen, korkokustannusten nousu ja nettoarvon heikentyminen tai sen katoaminen, ovat nähtävissä”. Unionin yleisen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ”negatiivista omaa pääomaa [...] voidaan [...] pitää vahvana osoituksena yrityksen taloudellisesti vaikeasta tilanteesta”⁽²²⁾.
- (133) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 10 kohdan a alakohta perustuu oletukseen, jonka mukaan valtaosan merkitystä pääomastaan menettänyt yritys ei pysty pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa näin lähes varmasti yrityksen konkurssiin lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä. Komissio katsoo, että sama oletus pätee näin myös sellaiseen yritykseen, joka on menettänyt koko merkityn pääomansa ja jonka oma pääoma on negatiivinen.⁽²³⁾
- (134) Kuten edellä taulukossa 8 on esitetty, Cyprus Airwaysin oma pääoma oli negatiivinen vuodesta 2011 alkaen. Lisäksi sen oman pääoman määrä oli vähentynyt jo vuosina 2009 ja 2010 ja oli selvästi alle merkityn pääoman. Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 11 kohdan osalta taulukko 8 osoittaa, että Cyprus Airwaysin liikevaihto oli supistunut ja sen tappiot olivat kasvaneet jo vuodesta 2009. Vuonna 2009 liikevaihto supistui lähes 21 prosenttia vuodesta 2008, ja yritys kirjasi 3,2 miljoonan euron tappiot (tulos ennen veroja). Tämä suuntaus jatkui seuraavina vuosina.
- (135) Edellä esitettyjen seikkojen ja Kyproksen viranomaisten toimittamien tietojen (ks. edellä johdanto-osan 68 kappale) perusteella komissio päätelee, että Cyprus Airways on ollut vaikeuksissa oleva yritys jo vuodesta 2009 osittain pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 10 kohdan mukaan (erityisesti vuodesta 2011) ja joka tapauksessa niiden 11 kohdan mukaan.
- (136) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 33 kohdan mukaan ”yritystä on voitava pitää näissä suuntaviivoissa tarkoitettuna vaikeuksissa olevana yrityksenä”. Näin ollen tämä edellytys täyttyy.

⁽²²⁾ Yhdistetyt asiat T-102/07, Freistaat Sachsen v. komissio, ja T-120/07, MB Immobilien ja MB System v. komissio, tuomio 3.3.2010, Kok., s. II-585, 106 kohta.

⁽²³⁾ Ks. komission päätös 2008/716/EY, annettu 2 päivänä huhtikuuta 2008, valtioneusta C 38/07, jota Ranska on myöntänyt Arbel Fauvet Rail SA:lle, 35 kohta (EUVL L 238, 5.9.2008, s. 27).

5.3.2 Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisaika – pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

- (137) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 35–37 kohdassa todetaan seuraavaa: ”35. Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, ja suunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Rakenneuudistustukeen on siis yhdistettävä toteuttamiskelpoinen rakenneuudistussuunnitelma, jonka täytäntöönpanoon kyseinen jäsenvaltio sitoutuu. Tämä suunnitelma, joka sisältää kaikki tarpeelliset tiedot, kuten selvityksen markkinoista, on esitettävä komissiolle. Elinkelpoisuuden paranemisen on perustuttava pääasiassa rakenneuudistussuunnitelman sisältämiin yrityksen sisäisiin toimenpiteisiin. Se voi perustua hintojen tai kysynnän muutosten kaltaisiin ulkoisiin seikkoihin, joihin yritys ei voi itse paljoa vaikuttaa, vain siinä tapauksessa, että markkinoiden kehittymisestä esitetyt arviot ovat yleisesti hyväksytyjä. Rakenneuudistus edellyttää luopumista sellaisesta toiminnasta, joka olisi rakenneuudistuksesta huolimatta edelleen tappiollista.”
- (138) 36. Rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava erityisesti yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet. Tämä antaa mahdollisuuden arvioida, ovatko ehdotetut toimenpiteet sopivia. Suunnitelmassa on otettava huomioon muun muassa kysynnän ja tarjonnan nykytilanne ja ennakoitu kehitys merkityksellisillä tuotemarkkinoilla erilaisten hahmotelmien avulla, jotka perustuvat optimistisiin, pessimistisiin ja niiden väliltä oleviin oletuksiin, sekä yrityksen erityiset vahvuudet ja heikkoudet. Rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen rakenteen uudistaminen, jonka avulla pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja mahdollisuus selviytyä itsenäisesti palautuvat.
- (139) ”37. Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, omaisuuserien arvon alentuminen ja rahoituskulut mukaan luettuina. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin. Jos yrityksen vaikeudet johtuvat sen omistajaohjausjärjestelmän puutteista, järjestelmää on muutettava asianmukaisella tavalla.”
- (140) Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisajasta voidaan todeta, että ilmoitettu suunnitelma kattaa jakson, joka ulottuu huhtikuussa 2012 toteutetusta ensimmäisestä omaisuuserän myynnistä, josta saaduilla tuloilla Cyprus Airways osallistuu rakenneuudistuskustannustensa rahoittamiseen, vuoden 2017 loppuun, ja että suunnitelmalla oli tarkoitus palauttaa Cyprus Airways kannattavaksi tilivuodesta 2014 alkaen. Rakenneuudistuskauden kesto on ilmoitetun mukaan näin ollen viisi vuotta ja kuusi kuukautta.
- (141) Komissio huomauttaa, että kausi on pidempi kuin komission muiden lentoyhtiöiden tapauksessa hyväksymät rakenneuudistuskaudet, jotka ovat tavanomaisesti olleet viisi vuotta ⁽²⁴⁾.
- (142) Lisäksi komissio toteaa, että toimenpide 5 myönnettiin vuosina 2011–2010. Koska kyseinen toimenpide myönnettiin aikana, jolloin yritys oli jo taloudellisissa vaikeuksissa, se ei kuulu yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa sitä, että toimenpide on joko sisämarkkinoille soveltumatonta koulutustukea tai se on katsottava rakenneuudistustueksi, jonka soveltuvuutta sisämarkkinoille on arvioitava silloisten olosuhteiden pohjalta. Jälkimmäisessä tapauksessa rakenneuudistuskauti piteneisi noin seitsemään vuoteen (ja toimenpiteen olisi tällöin myös sisällyttävä ilmoitettuun rakenneuudistussuunnitelmaan).
- (143) Komissio voi perustelluissa tapauksissa hyväksyä pidemmän rakenneuudistuskauden. Tässä tapauksessa Kyproksen viranomaiset eivät kuitenkaan pystyneet perustelemaan sitä, miksi Cyprus Airways tarvitsi yli viisi vuotta rakenneuudistuksen päätökseen saattamiseen. Komissio toteaa tässä yhteydessä, että edellä johdanto-osan 72 kappaleessa esitetty Kyproksen viranomaisten kuvailema ajan ”menetys”, joka johtui valtion sisäisen päätöksentekoprosessin viiveistä ⁽²⁵⁾, oli viranomaisten vaikutusmahdollisuuksien ulottuvilla. Lisäksi toisin kuin muissa komission hyväksymissä tapauksissa Cyprus Airwaysin vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma ei sisällä mitään niistä osatekijöistä, jotka komissio on hyväksynyt Kyproksen viranomaisten mainitsemissa aikaisemmissa päätöksissään ja

⁽²⁴⁾ Ks. komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.34191 (2012/C), Latvian A/S Air Baltic Corporationin (airBaltic) hyväksi toteuttamat toimenpiteet, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 179 kappale; komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.32715 (2012/C), Adria Airways d.d., ei vielä julkaistu, johdanto-osan 131 kappale; komission päätös 2013/151/EU, annettu 19 päivänä syyskuuta 2012, valtiontuesta SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), jonka Tšekki on myöntänyt České aerolinie, a.s. -yritykselle (ČSA – České aerolinie – Rakenneuudistussuunnitelma) (EUVL L 92, 3.4.2013, s. 16), johdanto-osan 107 kappale, ja komission päätös 2012/661/EU, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2012, valtiontuesta N:o SA.33015 (2012/C), jonka Malta aikoo myöntää Air Malta plc:lle (EUVL L 301, 30.10.2012, s. 29), johdanto-osan 93 kappale; komission päätös, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.36874 (2013/N), rakenneuudistustuki LOT Polish Airlines S.A:lle, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 241 kappale.

⁽²⁵⁾ Helmikuussa 2012 annetun johtokunnan päätöslauselman hyväksymisen jälkeen kului noin neljä kuukautta, ennen kuin ministerineuvosto hyväksyi pääomankorotusta koskevan lakialoitteen kesäkuussa 2012. Lisäksi edustajainhuone asetti lisäehtoja ennen kuin se hyväksyi pääomankorotuksen.

joiden perusteella komissio voisi todeta, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa voitaisiin hyväksyä pidempi rakenneuudistuskausi. Tällaisia osatekijöitä voisivat olla esimerkiksi kapasiteetin merkittävä vähentäminen tai erityisen pieni markkinaosuus⁽²⁶⁾.

- (144) Näin ollen komissio katsoo, ettei viiden vuoden ja kuuden kuukauden (eikä etenkin seitsemän vuoden) pituinen toteutusjakso ole Cyprus Airwaysin tapauksessa kohtuullinen.
- (145) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman sisällön osalta komissio huomauttaa, että Kyproksen viranomaiset eivät suunnitelmassaan olleet riittävällä tavalla puuttuneet epäilyihin, jotka komissio esitti 4 päivänä helmikuuta 2014 antamassaan päätöksessä.
- (146) Kyproksen viranomaiset katsoivat edelleen etenkin, että suunnitelmassa otettiin huomioon jäljelle jääneen reittiverkoston tehokkuus ja mahdollinen matkustajakysynnän väheneminen ja että polttoaineen hinnan ja euron ja dollarin vaihtokurssin viimeaikaisen vaihtelun perusteella ei ollut riskiä niiden epäsuotuisasta kehityksestä. Ne katsoivat lisäksi, että suunnitelman mukainen yrityksen taloudellinen tilanne oli tyydyttävä, kun otetaan huomioon sen aikaisemmat heikot tulokset. Ne viittasivat vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviin osatekijöihin, jotka olivat kehittyneet odotettua paremmin, kuten Larnakan lentoaseman maahuolintamaksuja koskeviin neuvotteluihin.
- (147) Komissio esitti kuitenkin 4 päivänä helmikuuta 2014 antamassaan päätöksessä epäilyjä, koska sillä oli syytä katsoa, että monet vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvistä oletuksista eivät olleet riittävän varovaisia, kun huomioon otetaan komission aikaisemmat kokemukset muista lentoliikenteen alan rakenneuudistussuunnitelmista, markkinoilla vallitseva kilpailutilanne ja yleisperiaate, jonka mukaan rakenneuudistussuunnitelmassa on otettava huomioon myös epäsuotuisan kehityksen realistinen mahdollisuus, jotta se olisi uskottava.
- (148) Komissio toteaa sen vuoksi, etteivät Cyprus Airwaysin esittämät oletukset ole yleisesti päteviä ja ettei niiden tueksi ole esitetty näyttöä markkinamahdollisuuksista. Itse asiassa kilpailijat kyseenalaistivat nämä oletukset, etenkin oletukset, jotka koskevat mahdollisia kilpailupaineita suunnitelman mukaan kannattavilla reiteillä, polttoainekustannuksiin liittyviä säästöjä ja lipunhintojen korotuksista odotettuja tuloja.
- (149) Komissio toteaa, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman perusskenaarion oletusten mukaan yrityksen tulos ennen voittoja ja veroja on positiivinen jo vuonna 2014, jolloin sen oletetaan olevan 0,4 miljoonaa euroa, ja tuloksen odotetaan paranevan edelleen seuraavina vuosina. Komissio huomauttaa kuitenkin, että suunnitelman oletusten mukaan kolmansilta osapuolilta olevista veloista ei kerry eikä makseta lainkaan korkoa rakenneuudistuskaudella. Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa todetaan ainoastaan, että kolmansien osapuolten velkojen uudelleenjärjestely on tarpeen, mutta siinä ei anneta yksityiskohtaisia tietoja siitä, miten uudelleenjärjestely on tarkoitus toteuttaa. Vuosien 2013–2018 taseisiin sisältyvien osto- ja muiden velkojen (lukuun ottamatta Hellenic Bankin velkaa) ennustetaan säilyvän 27,9 miljoonassa eurossa. Näin ollen velat kolmansille osapuolille ovat määrältään merkittäviä ja kaikilla velkojen uudelleenjärjestelyyn liittyvillä ongelmilla voi olla vakavia seurauksia yrityksen taloutta koskeviin ennusteisiin.
- (150) Komissio toistaa 4 päivänä helmikuuta 2014 antamassaan päätöksessä esittämänsä väitteen siitä, että rakenneuudistuskauden lopussa Cyprus Airways on yhtiö, jonka merkitty pääoma on nolla ja oma pääoma negatiivinen. Tällaista yritystä ei voida pitää elinkelpoisena, koska siltä puuttuu käytännössä turvamarginaali.
- (151) Komissio toteaa lisäksi, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa ehdotetut toimenpiteet eivät vaikuta sellaisilta, että niillä voitaisiin tarkoituksenmukaisesti puuttua ilmoituksessa esitettyihin olosuhteisiin, joiden vuoksi yritys joutui vaikeuksiin. Suunnitelmassa esitetään muun muassa kolmen Kreikkaan suuntautuvan voittoa tuottamattoman reitin ja kahden Lähi-itään suuntautuvan reitin säilyttämistä siitä huolimatta, että kyseiset markkinat olivat osasyynä yrityksen vaikeuksiin. Suunnitelmassa esitetään myös vähintään neljän sellaisen reitin säilyttämistä, joilla halpalentoyhtiöt kilpailevat suoraan yrityksen kanssa, ja lipunhintojen korottamista. Yritys aikoo myös säilyttää vähintään yhden sellaisen reitin, johon Turkin asettama ylilentokielto vaikuttaa merkittävästi.

⁽²⁶⁾ AB Kauno ketaus liejykla -nimiselle yritykselle myönnetystä rakenneuudistuksesta (asia N 464/2005) 22 päivänä helmikuuta 2006 tekemässään päätöksessä, johon myös Kyproksen viranomaiset viittasivat, komissio hyväksyi pidemmän rakenneuudistuskauden muun muassa sen vuoksi, että kapasiteettia vähennettiin 46 prosenttia. Cyprus Airways vähentää kuitenkin kapasiteettiaan ainoastaan 35 prosenttia. Komissio on hyväksynyt pidemmän rakenneuudistuskauden myös seuraavien perusteiden: yrityksen markkinaosuus on ollut hyvin pieni, toimenpiteet on toteutettu ennen kuin maata voitiin pitää toimivana markkinataloutena ja toiminnan rakenneuudistustoimenpiteet ovat olleet mittavia (asiassa N 584/2004, rakenneuudistustuki AB Vingriaille, 1 päivänä kesäkuuta 2005 tehty komission päätös, EUVL C 187, 30.7.2005, s. 15). Asioilla Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen ja Stocznia Szczecińska, joihin Kyproksen viranomaiset viittaavat ennakkotapauksina, ei myöskään ole merkitystä tässä yhteydessä, sillä ensin mainitussa asiassa tuki hyväksyttiin aikaisempien pelastamis- ja rakenneuudistustukisuuntaviivojen nojalla ja siinä otettiin huomioon entisessä Itä-Saksassa sijainneen alun perin valtion omistaman yrityksen erityistilanne, ja viimeksi mainitussa asiassa tukea ei hyväksytty.

- (152) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma ei myöskään sisällä minkäänlaista konkreettista arviota tulevista tarjonta- ja kysyntänäkymistä merkityksellisillä markkinoilla lukuun ottamatta sitä, että kilpailupaineen riski on otettu huomioon eräillä säilytettävillä reiteillä.
- (153) Komissio toteaa lisäksi, että pessimistisessä skenaariossa ei oteta riittävästi huomioon yrityksen heikkouksia eikä merkityksellisillä markkinoilla olevia riskejä, joista osa mainitaan suunnitelmassa. Tällaisia heikkouksia ja riskejä ovat muun muassa kilpailijoiden luoma paine, perusskenaarioon sisältyvien taloudellisten ennusteiden perustana olevien keskeisten parametrien (kuten yksikkökohtainen keskimääräinen tulo matkustajaa kohti (tuotto), polttoaineen hinta, euron ja Yhdysvaltain dollarin vaihtokurssi, kysynnän väheneminen) poikkeamat ja taloudellinen tilanne keskeisillä markkinoilla.
- (154) Pessimistisessä skenaariossa ennustetaan ainoastaan, että tulot vähenevät 1 prosenttia ja että yrityksen tulos ennen voittoja ja veroja on vuosina 2016 ja 2017 vain 0,3 miljoonaa euroa. Jos kuitenkin jokin vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa todetuista lisäriskeistä toteutuisi, esimerkiksi jos öljyn hinta nousisi 1 prosenttia tai jos euron ja Yhdysvaltain dollarin valuuttakurssissa tapahtuisi 1 prosentin muutos, ennustetut voitot menetettäisiin kokonaisuudessaan (ks. edellä johdanto-osan 51 kappale). Näitä riskejä pahentaa entisestään se, että Cyprus Airwaysilla ei ole tarvittavia vakuuksia, joiden avulla se voisi suojautua polttoaineen hintariskiltä tai valuuttakurssiriskiltä. Lisäksi komissio huomauttaa, että pessimistiset skenaariot ovat aikaisemmissa lentoyhtiöitä koskeneissa tapauksissa yleensä perustuneet paljon suurempiin poikkeamiin perusskenaarion parametreista⁽²⁷⁾. Lisäksi kilpailun merkittävän lisääntymisen riskiä ei ollut otettu huomioon etenkin Tel Aviviin ja Moskovaan suuntautuvien reittien osalta, vaikka tämä riski mainittiin erikseen vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa. Edellä mainitut reitit ovat matkustajamäärien perusteella Cyprus Airwaysin neljänneksi ja viidenneksi tärkeimmät reitit. Huomioon olisi pitänyt ottaa myös mahdollisuus pitkittyneeseen taantumaa Kreikassa ja Kyproksessa.
- (155) Komissio katsoo sen vuoksi, ettei vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa puututa riittävällä tavalla olosuhteisiin, jotka johtivat Cyprus Airwaysin vaikeuksiin, ettei siinä oteta kaikilta osin huomioon markkinanäkymiä ja ettei siinä esitetty pessimistinen skenaario ole uskottava.
- (156) Lopuksi komissio toteaa, että vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa ei puututa yrityksen liiketoimintamallin perusongelmiin, jotka näyttävät osaltaan vaikeuttaneen sen tilannetta. Cyprus Airwaysin rakenneuudistuksen perustana on sen nykyinen liiketoimintamalli, jonka mukaisesti yhtiö toimii perinteisenä täyden palvelun lentoyhtiönä ja myy lentolippuja pääasiassa välittäjien kautta. Se kilpailee kuitenkin sellaisten halpalentoyhtiöiden ja täyden palvelun lentoyhtiöiden kanssa, joilla on laajemmat reittiverkostot ja joista useimmat myyvät lentolippuja suoraan verkossa.
- (157) Komissio päättää sen vuoksi, että pelastamis- ja rakenneuudistuksesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 35–37 kohdassa asetetut edellytykset eivät täyty, koska i) vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman toteutusjakso on kohtuuttoman pitkä, ii) sillä ei pystytä palauttamaan yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuutta kohtuullisessa ajassa eikä se perustu realistisiin oletuksiin, ja iii) siinä oteta huomioon markkinatilannetta riittävän erilaisten skenaarioiden avulla.

5.3.3 Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen

- (158) Pelastamis- ja rakenneuudistuksesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 38–42 kohdan mukaan yrityksen, joka saa rakenneuudistustukea, on esitettävä vastasuoritteita valtiontuen kilpailua vääristävän vaikutuksen lieventämiseksi. Näihin toimenpiteisiin voivat kuulua omaisuuserien myynti ja kapasiteetin tai markkinäläsnäolon vähentäminen tai kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen, ja niiden on koskettava sellaisia reittejä tai tuotteita, jotka eivät tuota tappiota.
- (159) Kyproksen viranomaiset ovat ehdottaneet vastasuoritteita, kuten tappiottomien reittien lopettamista tai niiden kapasiteetin vähentämistä, kahden Lontoon Heathrow'n lentoasemalla olevan lähtö- ja saapumisajan myymistä, kaluston supistamista ja henkilökilometrien vähentämistä.

⁽²⁷⁾ Ks. esimerkiksi komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.34191 (2012/C), Latvian A/S Air Baltic Corporationin (airBaltic) hyväksi toteuttamat toimenpiteet, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 185 kappale; tai komission päätös, annettu 29 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.36874 (2013/N), rakenneuudistustuki LOT Polish Airlines S.A:lle, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 234 kappale.

- (160) Komissio toteaa, että kahden ja lähtö- ja saapumisajan myynti täysin koordinoitulla⁽²⁸⁾ Lontoon Heathrow'n lentoasemalla voidaan katsoa toimenpiteeksi, jolla vähennetään kilpailijoiden markkinoille tulon esteitä riittävällä tavalla, etenkin kun otetaan huomioon, että Cyprus Airways lopettaa kyseisen lentoaseman käyttämisen kokonaan. Lisäksi kaluston merkittävä vähennys on tärkeä osoitus kapasiteetin vähentämisestä.
- (161) Vastasuoritteiksi ehdotetuista reiteistä komissio toteaa, että se on johdonmukaisesti hyväksynyt vastasuoritteiksi tappiottomien reittien lopettamisen tai kapasiteetin vähentämisen tällaisilla reiteillä. Tappiottomilla reiteillä tarkoitetaan reittejä, joiden bruttovaikutus on positiivinen, kun muuttuvat kustannukset otetaan huomioon⁽²⁹⁾.
- (162) Komissio toteaa kuitenkin, että bruttovaikutus oli negatiivinen Larnaka–Ateena-reitillä, jolla Cyprus Airwaysin oli Kyproksen viranomaisten ehdotuksen mukaan tarkoitus vähentää kapasiteettiaan vastasuoritteena. Kyproksen viranomaiset eivät myöskään ole esittäneet näyttöä, joka tukisi niiden väitettä siitä, ettei vastasuoritteena (lentovuorojen vähennys neljällä viikoittaisella lennolla) oleva osuus reitistä ollut tappiollinen.
- (163) Komissio toteaa kuitenkin, että ehdotettu tarjottujen henkilökilometrien 24 prosentin vähennys vuoden 2012 kapasiteettiin verrattuna on suurempi kuin muissa lentoyhtiöiden rakenneuudistusta koskeneissa asioissa ehdotetut vastaavat vähennykset⁽³⁰⁾. Tämä merkitsee sitä, että vaikka Larnaka–Ateena-reitin kapasiteettivähennystä (joka on vain 0,84 prosenttia tarjottujen henkilökilometrien kokonaismäärästä) ei otettaisi huomioon, tarjottujen henkilökilometrien vähennys on silti riittävä.
- (164) Komissio pääättelee tämän vuoksi, että pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 38–42 kohdan edellytykset täyttyvät.

5.3.4 Tuen rajaaminen välttämättömään: tuensaajan todellinen rahoitusosuus, johon ei sisälly tukea

- (165) Rakenneuudistustuen saajana olevan Cyprus Airwaysin on pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 43–45 kohdan mukaan osallistuttava vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen sen omista varoista maksettavalla merkittävällä osuudella, jonka olisi Cyprus Airwaysin kaltaisten suurten yritysten tapauksessa katettava vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista paitsi, jos kyseessä ovat poikkeukselliset olosuhteet tai erityiset vaikeudet. Yrityksen oman rahoitusosuuden on oltava todellinen, mikä tarkoittaa, että sen on oltava konkreettinen eikä se saa sisältää tulevia voittoja, kuten tulevia rahavirtoja.
- (166) Komissio toteaa, että oman rahoitusosuuden tarkistettu määrä on 61,57 miljoonaa euroa. Kyseinen osuus on 41,8 prosenttia yhteensä 147,4 miljoonan euron rakenneuudistuskustannuksista, ja rakenneuudistustukea on tarkoitus mukauttaa toteutuneen oman rahoitusosuuden perusteella siten, että näiden kahden määrän summa kattaa ainoastaan rakenneuudistuskustannukset.
- (167) Komissio toteaa, että ehdotettu 41,8 prosentin oma rahoitusosuus jäisi toteutuessaankin alle pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa asetetun 50 prosentin kynnyksen.
- (168) Lisäksi komissio toteaa, että johdanto-osan 79 kappaleessa olevan taulukon 5 perusteella omaisuuseriä on tosiasiaassa myyty vasta 55,67 miljoonan euron arvosta. Muiden ehdotettujen omaisuuserien, kuten varaosien ja Airbus A320:n, myyntiä ei kokonaisuudessaan toteutettu, eikä niiden arvostuksen tueksi ei ole esitetty asiantuntija-arviota.
- (169) Varaosien myynnistä tähän mennessä saadut tosiasialliset tuotot (0,86 miljoonaa euroa) osoittavat, että myynnistä saatavat määrät (2,0 miljoonaa euroa vuonna 2013 ja 1,1 miljoonaa euroa vuonna 2014) on arvioitu huomattavasti todellista suuremmiksi. Koska vielä myymättä olevien varaosien arvosta ei ole asiantuntijan arviota ja koska käytettävissä ei ole muuta näyttöä, kuten sopimusta, ostajan antamasta selkeästä ostositoumuksesta, varaosien myynnistä mahdollisesti tulevaisuudessa saatavia tuloja ei voida ottaa huomioon riittävän konkreettisena omana rahoitusosuutena.

⁽²⁸⁾ Täysin koordinoituidet lentoasemat on määritelty lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta yhteisön lentoasemilla 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan g alakohdassa (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1). Asetuksen (ETY) N:o 95/93 3 artiklan 4 kohdan mukaan näillä lentoasemilla on ainakin ajoittain kapasiteettirajoitteita.

⁽²⁹⁾ Ks. komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.34191 (2012/C), Latvian A/S Air Baltic Corporationin (airBaltic) hyväksi toteuttamat toimenpiteet, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 194 kappale; komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.32715 (2012/C), Adria Airways d.d., ei vielä julkaistu, johdanto-osan 143 kappale; päätös 2013/151/EU, johdanto-osan 130 kappale.

⁽³⁰⁾ Ks. komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.34191 (2012/C), Latvian A/S Air Baltic Corporationin (airBaltic) hyväksi toteuttamat toimenpiteet, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 195 kappale; komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.32715 (2012/C), Adria Airways d.d., ei vielä julkaistu, johdanto-osan 136 kappale.

- (170) Airbus A320:n, jonka Kyproksen viranomaiset toteavat 11 päivänä toukokuuta 2014 toimittamisensa huomautuksissa olevan ”vanha lentokone”, myynnin osalta voidaan todeta, että viidestä vuonna 2014 tehdystä tarjouksesta neljä on peruutettu ja viidennen tarjouksen tekijä ei ole vastannut Cyprus Airwaysin vastatarjoukseen. Koska Kyproksen viranomaiset eivät ole toimittaneet asiantuntija-arviota ilma-aluksen arvosta, odotettuja 2,5 miljoonan euron myyntituloja ei voida hyväksyä riittävän konkreettisenä omana rahoitusosuutena.
- (171) Komissio ei myöskään ole Kyproksen viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että kiinteän omaisuuden siirtäminen eläkerahastoon voidaan katsoa konkreettiseksi omaksi rahoitusosuudeksi. Tämä johtuu siitä, että eläkerahasto on sen oikeudellisesta asemasta riippumatta Cyprus Airwaysin määräysvallassa, kuten Kyproksen viranomaiset ovat vahvistaneet ja kuten yrityksen tilinpäätöksestä ilmenee. Rahaston varat ovat sen vuoksi viime kädessä Cyprus Airwaysin käytettävissä, ja sen alijäämä on osa rakenneuudistuskustannuksia⁽³¹⁾. Tämän vuoksi Cyprus Airways ei tosiasiaa osallistu rakenneuudistuskustannustensa kattamiseen eläkerahastoon tekemillään omaisuudensierroilla.
- (172) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että yrityksen konkreettinen oma rahoitusosuus on 55,67 miljoonaa euroa eli 37,8 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista.
- (173) Kyproksen viranomaiset katsovat, että oma rahoitusosuus voi poikkeuksellisesti olla alle 50 prosenttia, koska kyseessä ovat erityiset vaikeudet. Niiden mukaan tällainen pienempi oma rahoitusosuus voidaan Cyprus Airwaysin tapauksessa perustella talous- ja rahoituskriisillä ja Turkin asettamalla ylilentokiellolla, joka aiheuttaa yritykselle lisärasitteita.
- (174) Komissio panee merkille Kyproksen talouden erityistilanteen ja myöntää, että omaisuuserien myynti ei tällaisessa tilanteessa välttämättä ole helppoa. Komissio toteaa kuitenkin, että Cyprus Airways toimii kansainvälisillä ja likvideillä markkinoilla, koska sen omaisuuserien, kuten ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen ja varaosien, ostajat voivat tulla kaikkialta maailmasta. Kyproksen taloudellisella tilanteella ei sen vuoksi välttämättä ole vaikutusta tällaisiin ostajiin, koska nämä voivat saada rahoitusta helpommin ja siirtää tai käyttää hankittuja omaisuuseriä ilman minkäänlaista yhteyttä Kyproksen.
- (175) Lisäksi Turkin asettama ylilentokielto on ollut voimassa jo useiden vuosien ajan, eikä se liity millään tavoin lentoyhtiön omaisuuserien myyntiin, koska kyseisiä omaisuuseriä voidaan käyttää myös muualla. Kapasiteetin huomattavalla vähentämisellä on merkitystä kilpailijoille. Sen sijaan oman rahoitusosuuden tarkoituksena on vähentää tarvittavaa valtiontukea ja osoittaa, että markkinat uskovat siihen, että yrityksen elinkelpoisuus saadaan palautettua.
- (176) Lopuksi voidaan todeta, että komissio on pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen nojalla hyväksynyt poikkeustilanteissa jopa alle 40 prosentin omia rahoitusosuuksia⁽³²⁾. Omat rahoitusosuudet ovat kuitenkin tällaisissakin tapauksissa olleet suurempia kuin Cyprus Airwaysin oma rahoitusosuus.
- (177) Komissio päättää tämän vuoksi, että pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 43–45 kohdan edellytykset eivät täyty. Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmalla tukea ei rajoiteta välttämättömään vähimmäismäärään, koska suunnitelma ei sisällä riittävän suurta rahoitusosuutta, jolla Cyprus Airways tosiasiaa osallistuisi rakenneuudistuskustannusten kattamiseen.

5.3.5 Tuetuilla alueilla oleviin yrityksiin liittyvät erityisedellytykset

- (178) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen mukaan tuen hyväksymisedellytykset voivat olla asetettavien vastasuoritteiden ja tuensaajan rahoitusosuuden osalta joustavampia, jos tämä on aluekehityksen näkökulmasta perusteltua, ja etenkin, jos tuensaaja sijaitsee tukialueella.

⁽³¹⁾ Cyprus Airwaysin yhtiöjärjestys ja tilinpäätös osoittavat, että sillä on useita eläke-etuusjärjestelyjä, joihin eläkerahasto kuuluu. Lisäksi ne osoittavat, että yritys on vastuussa eläkerahaston arvon turvaamisesta ja että kyseinen velvoite sisältyy sen velkoihin ja varauksiin. Yritys myös takaa eläke-etuuksien ostovoiman siten, että etuudet vastaavat vähintään tiettyä yhteenlaskettua vähimmäisetuutta.

⁽³²⁾ Ks. komission päätös, tehty 22 päivänä heinäkuuta 2009, asiassa C 18/2005, Stocznia Gdanska, EUVL L 81, 26.3.2010, s. 19, johdanto-osan 276 kappale.

- (179) Kyproksella on kaksi aluetta (läntinen alue ja itäinen alue), jotka voivat ohjelmakausina 2007–2013 ja 2014–2020 saada alueellista investointitukea perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätyn poikkeuksen nojalla⁽³³⁾. Kyseisillä alueilla asuu yhteensä 50 prosenttia Kyproksen väestöstä. Kyproksen viranomaiset ovat myös väittäneet, että Kyproksella on useita alueellisia ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat sen sosioekonomiseen kehitykseen. Näitä ovat etenkin sen syrjäinen sijainti ja sen riippuvuus ilma- ja merikuljetuksista. Lisäksi ne totesivat, että Kyproksen talouden taantumana vuoksi olisi erityisen perusteltua katsoa Kypros tukialueeksi.
- (180) Komissio toteaa, että Cyprus Airwaysin päätoimipaikka on Nikosiassa, joka ei sijaitse kummallakaan Kyproksen kahdesta tukialueesta. Larnakan lentoasema, joka on todennäköisesti Cyprus Airwaysin toiminnan tärkein keskus, ei myöskään sijaitse kummallakaan tukialueista. Lisäksi komissio huomauttaa, että yhtäläisten toimintaedellytysten varmistamiseksi alue voidaan vahvistaa tukialueeksi ainoastaan komission päätöksellä soveltaen aluetukisuuntaviivoissa asetettuja kriteerejä. Vahvistaminen ei voi perustua muihin alueellisiin olosuhteisiin tai taloudelliseen taantumaa.
- (181) Näin ollen komissio ei voi hyväksyä tukikriteereiksi joustavampia ehtoja.

5.3.6 Tuen ainutkertaisuuden periaate

- (182) Pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 3.3 jakson 73 kohdan mukaan pelastamis- ja/tai rakenneuudistustukea olisi myönnettävä ainoastaan kerran. Lisäksi kyseisessä kohdassa todetaan, että ”jos [...] pelastamistuen myöntämisestä, rakenneuudistusvaiheen päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen keskeyttämisestä (riippuen siitä, mikä näistä on tapahtunut viimeksi) on kulunut vähemmän kuin 10 vuotta, komissio ei hyväksy uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea”. Tätä ehtoa kutsutaan tuen ainutkertaisuuden periaatteeksi.
- (183) Suuntaviivojen 3.3. jakson 73 kohdan c alakohdassa vahvistetaan poikkeus tuen ainutkertaisuuden periaatteesta [vahvistettava]:
- ”[...]
- c. poikkeuksellisissa ja odottamattomissa tilanteissa [...]”
- (184) Komissio on vuonna 2007 hyväksynyt Cyprus Airwaysille myönnetyn rakenneuudistustuen rakenneuudistussuunnitelman perusteella. Tuen ainutkertaisuuden periaatteesta seuraa, ettei Cyprus Airwaysille voida periaatteessa tällä hetkellä myöntää uutta rakenneuudistustukea. Komissiolla on lisäksi epäilyjä siitä, onko tässä tapauksessa kyse 73 kohdan c alakohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista ja odottamattomista olosuhteista.
- (185) Kyproksen viranomaiset ovat kahden muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisen jälkeen esittäneet runsaasti huomautuksia siitä, että Kyprokseen kohdistui poikkeuksellisia ja odottamattomia olosuhteita, joiden vuoksi uuden rakenneuudistustuen myöntäminen oli perusteltua⁽³⁴⁾. Ne eivät kuitenkaan ole pystyneet perustelevaan näitä väitteitään.
- (186) Turkin asettama ylilentokiello tuli voimaan vuonna 1974⁽³⁵⁾, ja Kypros on ottanut käyttöön hyväksytyyn järjestelmän sellaisten lentoyhtiöiden ylimääräisten kustannusten korvaamiseksi, joihin kiello vaikuttaa ja joihin kuuluu myös Cyprus Airways (ks. edellä johdanto-osan 23 kappale). Näin ollen lentokielloa ei voida poikkeuksellisenä ja ennalta arvaamattomana olosuhteena, eivätkä Kyproksen viranomaiset ole esittäneet uusia todisteita tältä osin.

⁽³³⁾ Ks. komission päätös, tehty 24 päivänä tammikuuta 2006, asiassa N 814/2006, aluetukikartasta vuosiksi 2007–2013 (EUVL C 68, 24.3.2007).

⁽³⁴⁾ Kyproksen viranomaiset viittaavat Air Maltaa koskevaan pelastamistukipäätökseen, jossa hyväksyttiin, että kyse oli poikkeuksellisista olosuhteista, ja sallittiin uuden pelastamistuen myöntäminen ajanjaksolla, joka oli alle kymmenen vuotta edellisen rakenneuudistustuen myöntämisestä (komission päätös, annettu 15 päivänä marraskuuta 2010, asiassa N 504/2010 – Air Malta plc – pelastamistuki, EUVL C 102, 2.4.2011, s. 4). Komissio toteaa, että Air Maltaa koskeva asia eroaa tässä tarkasteltavana olevasta asiasta merkittävästi. Air Maltaa koskevassa asiassa pelastamistukea edeltävä toimenpide oli toteutettu huhtikuussa 2004 eli ennen Maltaan liittymistä Euroopan unioniin, joten toimenpiteelle ei tarvittu komission hyväksyntää. Maltaan viranomaiset katsoivat, että vuonna 2004 toteutettu toimenpide oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen eikä tämän vuoksi ollut valtiontukea. Koska pelastamistuen hyväksymisellä oli kiire, komissio ei voinut tehdä lopullista päätelmää vuoden 2004 toimenpiteen tukiluonteesta. Hyväksymistä seuranneessa päätöksessään rakenneuudistustuesta (pätös 2012/661/EU) komissio kuitenkin päätteli, ettei vuoden 2004 toimenpide ollut valtiontukea. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa on selvää, että Cyprus Airways sai rakenneuudistustukea vuonna 2007. Lisäksi yksi komission hyväksymistä poikkeusolosuhteista koski sitä, että vuoden 2004 toimenpiteen toteutusajankohtana Maltaan kansainvälisen lentoaseman käyttöoikeudet perustuivat yksinomaan kahdenvälisiin sopimuksiin sisältyviin liikenoikeuksiin, kun taas vuonna 2010 lentoasema oli kaikkien EU:n lentoyhtiöiden käytettävissä. Kyproksen lentoasemien käyttöoikeuksissa ei sen sijaan ollut tapahtunut tällaista perustavanlaatuisia muutosta vuoden 2007 ja nykyhetken välillä. Air Maltaan osuus Maltaan lentoliikenteestä oli yli 50 prosenttia, kun taas Cyprus Airwaysin osuus Kyproksen lentoliikenteestä oli vain 15 prosenttia vuonna 2012, minkä jälkeen se on edelleen supistunut.

⁽³⁵⁾ Ks. komission päätös, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2012, asiassa SA.32523 (2011/N), 11 kohta.

- (187) Samoista syistä myöskään ”laittoman” lentoaseman toimintaa Kyproksen pohjoisosassa ei voida pitää poikkeuksellisenä ja ennalta arvaamattomana olosuhteena, koska matkailijoilla on ollut mahdollisuus matkustaa Kyproksen pohjoisosaan ja pohjoisosasta jo ainakin vuodesta 2004 lähtien.
- (188) Komissio ei myöskään ole Kyproksen viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että laillisesti toimivan kilpailijan, joka voi olla halpalentoyhtiö tai täyden palvelun lentoyhtiö, markkinoille tulo voitaisiin katsoa poikkeukselliseksi ja ennalta arvaamattomaksi olosuhteeksi, koska Cyprus Airways toimii kilpailulle vapautetulla alalla. Väitteestä, jonka mukaan Kyproksen valtio tukee Cyprus Airwaysin kilpailijoita, komissio toteaa, ettei se ole saanut mitään näyttöä tämän väitteen tueksi. Joka tapauksessa komissio korostaa, että ei voida katsoa, että valtion on tarpeen antaa valtiontukea Cyprus Airwaysille sellaisten kielteisten vaikutusten kompensoimiseksi, jotka johtuvat toimenpiteestä, jonka valtio on väitetyn mukaan itse toteuttanut, ja määritellä kyseistä valtion toteuttamaa toimenpidettä poikkeukselliseksi ja odottamattomaksi olosuhteeksi.
- (189) Lähi-idän rauhattomuuksista komissio toteaa, ettei tilannetta voida pitää poikkeuksellisenä, koska osissa aluetta on ollut levottomuuksia jo useiden vuosikymmenten ajan. Kyproksen mainitsemien äskettäisten levottomuuksien eli ns. arabikevään taloudellisista vaikutuksista voidaan todeta, että Kyproksen ja Lähi-idän sekä Persianlahden välisten reittien tuottamien tulojen osuus on yrityksen vuosikertomusten perusteella yleensä ollut noin 10 prosenttia Cyprus Airwaysin kaikista tuloista. Vaikka liikenne vähenisi huomattavasti, tällä olisi näin ollen melko vähäinen vaikutus, sillä vaikutus kohdistuisi enintään 10 prosentin osuuteen Cyprus Airwaysin kokonaistuloista (vaikkei vaikutus sinänsä olisikaan vähäpätöinen).
- (190) Komissio hyväksyy huomautukset, jotka koskevat Kreikan ja Kyproksen taloustilanteen heikkenemistä ja Kreikan sisäisten lentojen lippujen keskihinnan mahdollista laskua. Komissio muistuttaa kuitenkin, että Cyprus Airways lisäsi Kreikan sisäisiä lentojaan vuosina 2011–2013 ja kasvatti näin samalla tietoisesti Kreikan markkinoihin liittyvää riskiään.
- (191) Vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyistä tiedoista ja kilpailijoiden toimittamista tiedoista on pääteltävissä, että matkustajaliikenteen kokonaismäärä Kyproksen markkinoilla on kasvanut vuodesta 2009 samalla kun Cyprus Airwaysin markkinaosuus on supistunut. Lisäksi myös muut alueella toimivat lentoyhtiöt ovat kärsineet talouskriisistä, mutta ne ovat mukauttaneet hintapolitiikkaansa ja reittiverkostoaan voidakseen jatkaa toimintaansa markkinoilla. Ryanair totesi jopa saavuttaneensa kasvua Kyproksen markkinoilla.
- (192) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei Cyprus Airways onnistunut kilpailijoidensa tavoin mukauttamaan liiketoimintaansa siten, että se olisi välttänyt pääasiallisilla markkinoillaan tapahtuneen taloustilanteen heikkene-
misen vaikutukset ja pystynyt hyödyntämään uusia markkinoita, vaikka se tunnusti riskit vuosien 2007, 2008 ja 2009⁽³⁶⁾ vuosikertomuksiin sisältyvissä nimenomaisissa, joskin yleisluonteisissa, huomautuksissa ja vaikka sillä oli käytettävissään vaihtoehtoja. Näitä vaikutuksia ei sen vuoksi voida pitää poikkeuksellisinä ja odottamattomina, vaan ne ovat pikemminkin seurausta Cyprus Airwaysin huonosta johtamisesta ja sen huonosta tuloksesta.
- (193) Tämän vuoksi komissio päätelee, että pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annettujen suuntaviivojen 3.3 jakson 73 kohdan c alakohdassa tarkoitetun poikkeuksen soveltamisedellytykset eivät täyty ja että Cyprus Airwaysille myönnettävä rakenneuudistustuki rikkoisi tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

5.3.7 Päätelmät

- (194) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että Kypros on pannut Cyprus Airwaysin hyväksi toteutetut toimenpiteet 1, 2, 4 ja 5 täytäntöön perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.
- (195) Lisäksi komissio katsoo, että toimenpiteet 1, 2, 4 ja 5 ja vuoden 2013 rakenneuudistussuunnitelma eivät täytä pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa asetettuja edellytyksiä. Komissio ei ole havainnut muita perusteita, joiden nojalla tuen voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille, eivätkä Kyproksen viranomaiset myöskään ole esittäneet vaihtoehtoja perustetta, jonka nojalla toimenpiteiden voitaisiin katsoa soveltuvan sisämarkkinoille (lukuun ottamatta ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamista koulutustukeen toimenpiteessä 5). Tämän vuoksi komissio katsoo, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille.

⁽³⁶⁾ Ks. vuosikertomus 2007, s. 97; vuosikertomus 2008, s. 88; vuosikertomus 2009, s. 91.

5.4 TAKAISINPERINTÄ

- (196) Perussopimuksen ja unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissiolla on toimivalta päättää, että jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä, jos komissio on todennut, ettei tuki sovellu sisämarkkinoille⁽³⁷⁾. Tuomioistuimien on niin ikään johdonmukaisesti katsonut, että jäsenvaltion velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki on tarkoitus palauttaa aikaisempi tilanne⁽³⁸⁾.
- (197) Tässä yhteydessä tuomioistuimien on vahvistanut, että tämä tavoite on saavutettu, kun tuensaaja on palauttanut sääntöjenvastaisena tukena saamansa rahamäärät, jolloin se on menettänyt markkinoilla kilpailijoihinsa verrattuna saamansa edun ja tuen maksamista edeltänyt tilanne on palautettu⁽³⁹⁾.
- (198) Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999⁽⁴⁰⁾ 14 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että ”sääntöjenvastaisista tukea koskeissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta [...]”.
- (199) Koska kyseessä olevat toimenpiteet, joiden arvo on yhteensä 66 099 317,94 euroa (valtion 31,33 miljoonan euron osuus pääomankorotuksesta (toimenpide 1), 34,5 miljoonan euron lainana myönnetty pelastamistuki (toimenpide 2) ja 269 317,94 euron koulutustuki (toimenpide 5)), toteutettiin perussopimuksen 108 artiklan vastaisesti ja koska ne on tämän vuoksi katsottava sääntöjenvastaisiksi ja sisämarkkinoille soveltumattomiksi tueksi, määrät on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa ennen niiden myöntämistä markkinoilla vallinnut tilanne. Takaisinperinnän olisi katettava ajanjakso, jonka ajan tuensaaja sai etua, toisin sanoen ajanjakso, joka alkaa siitä, kun tuki asetettiin tuensaajan käyttöön, ja päättyy siihen, kun se on tosiasiallisesti peritty takaisin. Takaisinperittäville summille lasketaan korkoa, jota kertyy tuen tosiasialliseen takaisinperintään asti.

6. PÄÄTELMÄT

- (200) Toimenpiteen 3 osalta voidaan todeta, että perussopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisella menettelyllä ei enää ole kohdetta, koska Kypros ei toteuttanut toimenpidettä.
- (201) Komissio katsoo, että Cyprus Airwaysin hyväksi myönnetty toimenpiteet 1 (valtion osuus pääomankorotuksesta), 2 (pelastamistukilaina), 4 (rakenneuudistustuki) ja 5 (koulutustuki) ovat perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea ja että ne eivät sovellu sisämarkkinoille, koska pelastamis- ja rakenneuudistustuesta vuonna 2004 annetuissa suuntaviivoissa asetetut edellytykset eivät täyttyneet eikä muita soveltuvuusperusteita esitetty.
- (202) Toimenpiteistä 1, 2, 4 ja 5 komissio katsoo, että Kypros on pannut ne täytäntöön perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.
- (203) Lopuksi komissio toteaa, että Kypros on suostunut siihen, että tämä päätös hyväksytään ja annetaan tiedoksi englannin kielellä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Maaliskuun 6 päivänä 2013 aloitetulla perussopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisella muodollisella tutkintamenettelyllä, joka koskee Kyproksen Cyprus Airwaysille mahdollisesti maksamia vapaaehtoisia korvauksia, ei enää ole kohdetta, koska Kypros on luopunut toimenpiteen toteuttamisesta. Sen vuoksi tämä menettely päätetään.

⁽³⁷⁾ Ks. asia C-70/72, komissio v. Saksa, tuomio 12.7.1973, Kok., s. 813, 13 kohta.

⁽³⁸⁾ Ks. yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok., s. I-4103, 75 kohta.

⁽³⁹⁾ Ks. asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 12.12.1999, Kok., s. I-030671, 64 ja 65 kohta;

⁽⁴⁰⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 659/1999, annettu 22 päivänä maaliskuuta 1999, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1).

2 artikla

Määrältään vähintään 66 099 317,94 euron valtiontuki, joka muodostuu valtion 31,33 miljoonan euron osuudesta pääomakorotuksesta, 34,5 miljoonan euron pelastamistukilainasta ja 269 317,94 euron koulutustuesta ja jonka Kypros on myöntänyt Cyprus Airwaysille perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti, ei sovellu sisämarkkinoille.

3 artikla

Mikään valtiontuki, jonka Kypros on myöntänyt tai saattaa haluta myöntää Cyprus Airwaysille toimenpiteen 4 yhteydessä 2 artiklassa tarkoitettujen määrien lisäksi, ei sovellu sisämarkkinoille.

4 artikla

1. Kyproksen on perittävä 2 artiklassa tarkoitettu sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin tuensaajalta. Kyproksen on lisäksi perittävä kaikki 3 artiklassa tarkoitettu sisämarkkinoille soveltumaton lisätuki takaisin tuensaajalta.
2. Takaisinperittävistä summista on maksettava korkoa siitä päivästä alkaen, jona ne asetettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään asti.
3. Korolle on laskettava korkoa komission asetuksen (EY) N:o 794/2004⁽⁴¹⁾ V luvun ja asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 271/2008⁽⁴²⁾ mukaisesti.
4. Toimenpiteen 4 osalta Kyproksen on ilmoitettava komissiolle, onko se myöntänyt kyseisen toimenpiteen yhteydessä lisätukea 2 artiklassa tarkoitettujen määrien lisäksi, ja sen on myös ilmoitettava komissiolle tällaisten myönnettyjen lisätukien tarkat määrät ja myöntämispäivämäärät.
5. Toimenpiteen 5 osalta Kyproksen on ilmoitettava komissiolle päivämäärät, jolloin yksittäiset summat on myönnetty.
6. Kyproksen on poistettava toimenpide 4 ja peruutettava kaikki 2 ja 3 artiklassa tarkoitettujen tuen jäljellä olevat maksuerät tämän päätöksen hyväksymispäivästä lukien.

5 artikla

1. Edellä 2 ja 3 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin viipymättä ja tehokkaasti.
2. Kyproksen on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

6 artikla

1. Kyproksen on toimitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavat tiedot:
 - a) Edellä 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa edellytetyt tiedot;
 - b) tuensaajalta takaisin perittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko)⁽⁴³⁾;
 - c) yksityiskohtainen kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;
 - d) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.
2. Kyproksen on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi toteutettujen kansallisten toimenpiteiden edistymisestä, kunnes 2 ja 3 artiklassa tarkoitettujen tuen takaisinperintä on saatettu päätökseen. Sen on annettava viipymättä komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava yksityiskohtaisia tietoja tuensaajilta takaisinperityn tuen ja koron määristä.

⁽⁴¹⁾ Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta, EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁴²⁾ Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

⁽⁴³⁾ Nämä tiedot on esitettävä tämän päätöksen liitteessä 1 olevan taulukon muodossa.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu Kyproksen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 9 päivänä tammikuuta 2015.

Komission puolesta

Margrethe VESTAGER

Komission jäsen

LIITE

TIEDOT MAKSETUISTA, TAKAISINPERITTÄVISTÄ JA TAKAISINPERITYISTÄ TUKIMÄÄRISTÄ (KAIKKI MÄÄRÄT EUROINA)

Tuensaaja – toimenpide	Maksetun tuen kokonaismäärä	Takaisinperittävä kokonaismäärä (Pääoman määrä)	Jo palautetun tuen kokonaismäärä	
			Pääoma	Korko
Cyprus Airways – Valtion osallistuminen pääomankorotukseen	31 330 000 ⁽¹⁾	31 330 000		
Cyprus Airways – Pelastamistukilaina	34 500 000 ⁽²⁾	34 500 000		
Cyprus Airways – Koulutustuki	269 317,94 ⁽³⁾	269 317,94		
<i>[Taulukkoa on mukautettava, jos toimenpiteen 4 osana on myönnetty muita tukia.]</i>				

⁽¹⁾ Päätöksen johdanto-osan (110) kappaleessa tarkoitettu määrä.

⁽²⁾ Päätöksen johdanto-osan (111) kappaleessa tarkoitettu määrä.

⁽³⁾ Päätöksen johdanto-osan (111) kappaleessa tarkoitettu määrä.