

**KOMISSION PÄÄTÖS,**

tehty 7 päivänä maaliskuuta 2007

**Valtiontuki C 10/2006 (ex N 555/2005) — Cyprus Airways Public Ltd —  
Rakennemuutostussuunnitelma**

(tiedoksiannettu numerolla C(2007) 300)

(Ainoastaan kreikankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/137/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

2 kohdassa tarkoitetun menettelyn. Menettelyn numero on C 10/2004.

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

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

on mainittujen artiklojen mukaisesti pyytänyt asianomaisia esittämään huomautuksensa <sup>(1)</sup>,

sekä katsoo seuraavaa:

**I. MENETTELY**

- (1) Komissio päätti 3. toukokuuta 2005 antaa luvan pelastustuen (N69/2005) myöntämiseen Cyprus Airways Public Ltd:lle (päätös 2005/1322).
- (2) Kyproksen viranomaiset ilmoittivat päiväämättömällä, 9. marraskuuta 2005 saapuneeksi kirjatulla kirjeellä (DG TREN A/28405) Euroopan komissiolle Cyprus Airways Public Ltd. -yhtiötä koskevasta rakennemuutostussuunnitelmasta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja noudattaen edellä mainittua pelastamistukea koskevaa sitoumustaan. Komission pääsihteeristö kirjasi ilmoituksen saapuneeksi 14. marraskuuta 2005 viitteellä SG(05)A10041 ja asialle annettiin numero N 555/2005.
- (3) Komissio pyysi 18. marraskuuta 2005 Kyproksen viranomaisilta selventäviä lisätietoja (D(05)125084). Kyproksen viranomaiset vastasivat komission kysymyksiin 23. tammikuuta 2006 päivättyllä kirjeellä, joka kirjattiin saapuneeksi 24. tammikuuta 2006 (viitteellä DG TREN A/11819). Brysselissä järjestettiin 14. joulukuuta 2005 Kyproksen tasavallan ja komission edustajien välinen kokous. Seuraava korkean tason kokous pidettiin Brysselissä 30. tammikuuta 2006, ja silloin keskusteltiin asian edistymisestä.
- (4) Komissio aloitti 22. maaliskuuta 2006 tekemällään päätöksellä, joka annettiin tiedoksi Kyproksen hallitukselle 23 päivänä maaliskuuta 2006 päivättyllä kirjeellä (SG-Grefe (2006) D/201246), perustamissopimuksen 88 artiklan

(5) Komission päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkaistiin myös *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* <sup>(2)</sup>. Komissio pyysi asianomaisia esittämään huomautuksensa kyseisestä asiasta. Kyproksen viranomaiset toimittivat huomautuksensa komissiolle 20. huhtikuuta 2006 päivättyllä kirjeellään.

(6) Komissio sai menettelyn aloittamista koskevassa ilmoituksessa annetun määräajan kuluessa asianomaisilta osapuolilta yhden huomautuksen. Tämä huomautus lähetettiin sitten Kyproksen viranomaisten tarkasteltavaksi (viitteellä D (2006) 213376), ja Kyproksen huomautukset vastaanotettiin 28. heinäkuuta 2006 (ne kirjattiin saapuneeksi 1. elokuuta 2006 viitteellä A/28810). Kyproksen viranomaisilta saatiin lisätietoja 19. joulukuuta 2006 päivättyllä faksilla (joka kirjattiin saapuneeksi 31. joulukuuta 2006 viitteellä A/40766). Lisätietoja ja -huomautuksia saatiin faksilla 28. helmikuuta 2007.

**II. TOSISEIKAT**

- (7) Vuonna 1947 julkiseksi osakeyhtiöksi perustetun Cyprus Airways Public Ltd. -yhtiön pääasiallisena toimintana on matkustajien ja rahdin ilmakuljetus sekä muut lentoliikennepalvelut. Yhtiön pääosakkeenomistaja on Kyproksen valtio (69,62 %), ja loput osakkeet ovat noin 4 200 yksityisen piensijoittajan hallussa.
- (8) Cyprus Airways Public Ltd. (jäljempänä 'Cyprus Airways') kuuluu Cyprus Airways -ryhmään (jäljempänä 'ryhmä').
- (9) Yhtiö harjoittaa nykyisin säännöllistä liikennettä Euroopassa ja Lähi-idässä sijaitseviin kohteisiin, ja sillä on käytössään 11 ilma-alusta: kaksi vuonna 2002 toimitettua A319-alusta, jotka omistaa Cyprus Airways; seitsemän vuoden 1989 toukokuun ja vuoden 1993 maaliskuun välillä toimitettua A320-200s-alusta, jotka omistaa Cyprus Airways; yksi ilma-alus, joka oli aikaisemmin vuokrattu Eurocyprilalle miehistöineen ja kaksi vuosina 2002 ja 2003 toimitettua (vuokrattua) A330-200-alusta.

<sup>(1)</sup> EUVL C 113, 13.5.2006, s. 2.<sup>(2)</sup> Katso alaviite 1.

- (10) Kun rakenneuudistussuunnitelmaa koskeva ilmoitus tehtiin, Cyprus Airways Public Ltd omisti 100-prosenttisesti muut ryhmään kuuluvat yhtiöt, jotka olivat:

*Eurocypria Airlines*

- (11) Tämä yhtiö (jäljempänä 'Eurocypria') harjoittaa tilauslentoja yli 50 eurooppalaiselta lentokentältä. Sen käytössä on viisi ilma-alusta: neljä vuokrattua Boeing 737-800 -alusta, jotka on hankittu vuoden 2003 helmi- ja huhtikuun välisenä aikana ja joiden matkustajakapasiteetti on 189 matkustajaa alusta kohti, sekä Cyprus Airwaysin Eurocyprialle miehistöineen vuokraama A320-alus (A320).

*Hellas Jet SA*

- (12) Hellas Jet SA (jäljempänä 'Hellas Jet') perustettiin Ateenassa 1. heinäkuuta 2002, ja se aloitti toimintansa 24. kesäkuuta 2004. Hellas Jetin oli määrä olla uusi Ateenaan asettautunut eurooppalainen lentoyhtiö. Se liikennöi kolmella vuokratulla Airbus A320 -aluksella, joiden kotikenttä on Ateenan kansainvälinen lentokenttä. Liiketoimintasuunnitelma ei kuitenkaan toteutunut, ja reittilennot keskeytettiin vuoden 2005 toukokuussa. Tästä yrityksestä koitui taloudellista tappiota, joka kesäkuuhun 2005 mennessä oli tullut maksamaan ryhmälle yhteensä 29,5 miljoonaa Kyproksen puntaa (51,4 miljoonaa euroa).

*Zenon National Distribution Centre Ltd.*

- (13) Tämä tytäryhtiö (jäljempänä 'Zenon') tarjoaa palveluja kyproslaisille matkatoimistoille. Zenon toimittaa ja jakelee erityisesti verkkotekniikalla tietoa, jonka avulla matkatoimistot voivat tehdä lentokoneiden paikanvarauksia, hoitaa lipunmyyntiä sekä tehdä hotelli- ja autovarauksia.

*Cyprus Airways (Duty Free Shops) Ltd.*

- (14) Tämä yhtiö aloitti toimintansa vuonna 1996, jolloin se otti hoidettavakseen Larnacan ja Paphoksen lentokenttien verovapaiden myymälöiden toiminnan. Kun rakenneuudistussuunnitelmaa koskeva ilmoitus tehtiin, tarkoituksena oli, että Larnacan ja Paphoksen lentokenttien verovapaiden myymälöiden toiminnasta vastaa uusi toimiluvan haltija, joka ei enää kuulu ryhmään. Tämä toteutui kesäkuussa 2006.

### III. MENETTELYN ALOITTAMINEN

- (15) Komission päätös aloittaa perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely perustui moniin seikkoihin, jotka kävivät ilmi rakenneuudistussuunnitelman tarkastelun yhteydessä. Komissio epäili, noudattiko suunnitelma asiaa koskevia yhteisön puitesääntöjä eli vuonna 2004 annettuja yhteisön suuntaviivoja <sup>(3)</sup>, jotka koskevat valtiontukea vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivat').

*55 miljoonan Kyproksen punnan (96 miljoonan euron) suuruinen pitkäaikainen laina ja toimenpiteet kustannusten leikkaamiseksi*

- (16) Tämän rakenneuudistussuunnitelman keskeisenä perustana on Kyproksen valtion takaama markkinaehtoinen laina, jota myönnetään kymmeneksi vuodeksi ja jota käytetään ensi kädessä pelastamistuen hyväksynnän jälkeen toukokuussa 2005 otetun 30 miljoonan Kyproksen punnan (51 miljoonan euron) suuruisen lyhytaikaisen lainan takaisinmaksuun. Jäljelle jäävä lainasumma käytetään lentoyhtiön rakenneuudistukseen.

- (17) Rakenneuudistussuunnitelman ensimmäisten 24 kuukauden aikana keskitytään lähinnä kustannusten leikkaamiseen ja valikoivaan tulojen lisäämiseen. Hallitus ja yhtiön johto arvioivat, että kokonaiskustannuksia on tarpeen vähentää 13 prosenttia. Tämä oli tarkoitus saavuttaa vähentämällä henkilöstöä noin 20 prosenttia ja alentamalla samalla henkilöstön palkkatasoa keskimäärin 15 prosenttia. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöstöstä, jonka määrä 1. syyskuuta 2005 oli 1 840 henkilöä, oli tarkoitus rakennesuunnitelman mukaan irtisanoa 385 henkilöä. Irtisanomisten avulla saavutetaan noin 7 miljoonan Kyproksen punnan (12 miljoonan euron) suuruiset vuotuiset säästöt. Henkilöstökustannuksia muuten leikkaamalla saadaan aikaan noin 4,6 miljoonan Kyproksen punnan (8 miljoonan euron) lisäsäästöt.

- (18) Komissio ei ollut vakuuttunut siitä, että suunnitelmalla voitaisiin palauttaa yhtiön pitkän aikavälin elinkelpoisuus mahdollisimman lyhyessä ajassa ja ilman tulevaisuudessa tarvittavaa lisätukea. Komissio totesi myös, ettei sillä ollut riittävästi tietoja, jotta se voisi ottaa kantaa siihen, onko rakenneuudistussuunnitelman tukiosaa pidetty mahdollisimman pienenä. Komissio asetti myös kyseenalaiseksi sen, oliko yhtiölle myönnettävä pitkä aikavälin laina tarpeen maksaa takaisin 10 vuoden aikana. Komissio sanoi, ettei sen käytössä ole riittävästi tietoja, jotta se voisi päätellä, ovatko rahoitussuunnitelmat järkviä tai ovatko niiden perustana olevat oletukset todenmukaisia. Se olisi erittäin kiinnostunut kuulemaan yhtiön kilpailijoiden näkemyksen tästä asiasta.

*Eurocyprian myynti*

- (19) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan Cyprus Airwaysin tilausliikennettä harjoittava tytäryhtiö Eurocypria myydään valtiolle ulkopuolisen asiantuntijan määrittämään hintaan. Hinnaksi oli alustavasti arvioitu 15 miljoonaa Kyproksen puntaa (26 miljoonaa euroa). Eurocypria erotetaan näin ollen Cyprus Airways -ryhmästä, minkä jälkeen se liikennöi täysin erillisenä yksikkönä. Cyprus Airways voi käyttää saamansa (valtion sille maksaman) myyntituoton rakenneuudistuksensa rahoittamiseen. Komissio suhtautui varuudella Eurocyprian myyntiin sekä siihen, miten myyntihinta oli määritelty. Jos Eurocypriasta maksettu hinta ei ole markkinahinta, kyseinen summa on katsottava valtiontueksi.

<sup>(3)</sup> EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

*Pääoman lisäys*

- (20) Rakenneuudistussuunnitelman toinen osa, joka toteutetaan 18 kuukauden kuluttua suunnitelman käynnistämisestä, on 14 miljoonan Kyproksen punnan (24 miljoonan euron) pääomankorotus. Kaikkien osakkeenomistajien (valtion ja yksityisten osakkeenomistajien) odotetaan osallistuvan siihen suhteellisen osakkuutensa mukaisesti. Tästä pääomankorotuksesta valtion osuus on 9,8 miljoonaa Kyproksen punttaa (17 miljoonaa euroa), ja yksityisten osakkaiden osuus noin 4,2 miljoonaa Kyproksen punttaa (7,3 miljoonaa euroa). Komissio ilmoitti menettelyä aloitettaessa, ettei se voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, jonka mukaan valtion osallistuminen pääomankorotukseen voisi olla valtiontukea.

*Vastasuoritteet*

- (21) Komissio epäili, että rakenneuudistussuunnitelmassa ehdotetut vastasuoritteet eivät ehkä olisi riittäviä tuesta aiheutuvan markkinoiden vääristymisen korjaamiseksi. Suunnitelmaan sisältyi melko pieniä Cyprus Airwaysin kaluston ja reittiverkoston supistuksia. Tilausliikennettä harjoittava Eurocypria-tytäryhtiö oli tarkoitus myydä ja lisäksi oli tarkoitus lakkauttaa toinen tytäryhtiö Hellas Jet ja luopua sen kolmesta ilma-aluksesta. Komissio suhtautui varauksella erityisesti siihen, että Eurocypria oli tarkoitus myydä Cyprus Airwaysin pääosakkeenomistajalle. Komissio kehotti yhtiön kilpailijoita ilmaisemaan näkemyksensä tästä asiasta.

*Tuensaajan oma rahoitusosuus*

- (22) Cyprus Airwaysin kokoisten yhtiöiden olisi yleensä itse rahoitettava noin puolet rakenneuudistuskustannuksista. Komissio suhtautuu varauksella yhtiön oman rahoitusosuuden tasoon ja siihen, mitä olisi pidettävä yhtiön omana rahoitusosuutena.

#### IV. MENETTELYN AIKANA SAADUT HUOMAUTUKSET

##### **Kyproksen viranomaisten esittämät ensimmäiset huomautukset**

- (23) Kyproksen viranomaiset vastasivat menettelyn aloittamiseen siten, että ne yrittivät selvittää joitakin komission esille ottamia seikkoja.

*55 miljoonan Kyproksen punnan (96 miljoonan euron) suuruinen pitkäaikainen laina ja toimenpiteet kustannusten leikkaamiseksi*

- (24) Cyprus Airwaysin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyvien kysymysten osalta rakenne-

uudistussuunnitelmassa ehdotettiin, että (55 miljoonan Kyproksen punnan suuruusella pitkäaikaisella lainalla sekä Eurocyprian myyntituotolla rahoitetut) rakenneuudistuskustannukset jakautuisivat seuraavasti:

Kausi	Summa (miljoonaa Kyproksen punttaa)	Kuvaus
2006	30	Pelastamistuen takaisinmaksu
2006	10,6	Erorahat
2006	2	Muut irtisanomisiin liittyvät kustannukset
2006–2008	5	Cyprus Airwaysin käyttöpääoma
2006–2008	13,5	Ennakoidut pääomamenot
2006–2010	10	Kassavajeet
<b>Yhteensä</b>	<b>71,1</b>	

- (25) Sekä Kyproksen viranomaiset että lentoyhtiö ovat myöntäneet yhtiön tulevan toiminnan osalta, ettei aikaisemmin käytössä ollut Cyprus Airwaysin strategista toimintamallia enää voida soveltaa siinä kilpailuympäristössä, jossa yhtiö nykyään toimii. Perusongelma on se, että Cyprus Airwaysin toiminnan kustannustaso vastaa täysimittaisen reittiliikenteen harjoittajan kustannuksia, kun vapaa-ajan matkoihin keskittyneet Kyproksen vapautuneet lentoliikennemarkkinat takaavat vain sellaisen tulotason, joka vastaa Cyprus Airwaysin todellisten kilpailijoiden eli tilauslentoyhtiöiden ja/tai halpalentoyhtiöiden tulotasoa.

- (26) Cyprus Airwaysilla on sen tämänhetkisessä liiketoimintaympäristössä, ja ottaen huomioon Kyproksen täysin vapautuneet lentoliikennemarkkinat, vain rajalliset mahdollisuudet kasvattaa toimintaansa tai lisätä tulojaan. Edes lentoliikennemarkkinoille ennustettu 4 prosentin kasvu ei antaisi Cyprus Airwaysille mahdollisuutta päästä eroon tämänhetkisistä vaikeuksistaan ilman lisätoimia. Tämän vuoksi yhtiö on sitoutunut toteuttamaan ankaran rakenneuudistuksen, johon sisältyviä merkittäviä kustannusleikkauksia ei voida välttää.

- (27) Yhtiö arvioi rakenneuudistussuunnitelmassa, että sen kokonaiskustannuksia olisi vähennettävä 13 prosentilla. Tämä oli tarkoitus saavuttaa vähentämällä henkilöstökustannuksia noin 20 prosenttia ja alentamalla samalla henkilöstön palkkatasoa keskimäärin 15 prosenttia.

- (28) Näiden kustannusleikkausten lisäksi yhtiön on toteutettava muita käynnissä olevan rakenneuudistus-suunnitelman osia. Kustannusleikkaukset ovat tässä aikaisessa vaiheessa merkittäviä yhtiön pitkän aikavälin elinkelpoisuuden takaamiseksi. Nyt on tarkoitus antaa lentoyhtiölle mahdollisuus asemoida itsensä uudelleen markkinoilla, jotta se voisi jatkaa toimintaansa ja jotta se voisi ilman sille maksettavia lisätukia saada keskipitkällä aikavälillä kohtuullisen tuoton tehdyille investoinneille. Vuonna 2007 on tarkoitus toteuttaa toinen sarja kustannusleikkauksia, joissa keskitytään ulkoistamiseen ja kyseisen toimialan parhaisiin toimintatapoihin.

**Cyprus Airwaysin tuottojen ja tappioiden kehitys (ennuste) (\*)**

Tuhatta Kyproksen puntaa

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kokonaistuotto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kokonaiskustannukset	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liiketoiminnan tulos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Myyntivoitto tai -tappio (ennen veroja)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (29) Yhtiön tulevan muutoksen pohjana on edellä mainituista matalammista kustannuksista saadun hyödyn vakauttaminen ja yhtiön vakaa kasvu. Nämä näkökohdat huomioon ottaen rakenneuudistus-suunnitelmassa ennustetaan matkustajaliikenteen kehittyvän vuosina 2004–2010 seuraavalla tavalla:

**Cyprus Airwaysin matkustajaliikenteen kehitys (ennuste) (\*)**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kyproksen kokonaisliikenne (miljoonaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cyprus Airwaysin liikenne (miljoonaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cyprus Airwaysin markkinaosuus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

*Eurocyprian myynti*

- (30) Kyproksen hallitus ilmoitti Eurocyprian myynnin yhteydessä, että se oli PricewaterhouseCoopersin (PwC:n) Cyprus Airwaysille tekemän, Eurocyprian markkinahintaa koskevan aikaisemman arvion lisäksi tilannut toisen arvion HSBC:ltä määrittääkseen myyntihinnan vakiintuneiden ja hyväksytyjen menetelmien perusteella. Eurocyprian myynti valtiolle tapahtuisi näin ollen tavanomaisten kaupan edellytysten mukaisesti.
- (31) PwC käytti yhtiötä arvioidessaan diskontatun kassavirran menetelmää, ja se vertaili epäsuoria tunnuslukuja markkinalähtöiseen lähestymistapaan. Se tarkasteli myös liiketoimia, joissa saman toimialan vastaavia yhtiöitä oli ostettu tai myyty.
- (32) PwC ilmoitti, että yhtiö saa tulonsa matkustajapaikkojen myynnistä matkanjärjestäjille. Kuljetettuja matkustajia oli vuonna 2005 yhteensä 662 561, ja matkustajamäärän odotettiin vuoden 2006 aikana nousevan 829 092 matkustajaan. Vuodelle 2006 ennakoitujen tulot perustuivat aiempiin sopimuksiin. Vuoden 2005 toimintakustannusten merkittävimpiä osatekijöitä olivat: lentopolttoaine (30 %), lentokoneiden vuokrat (22 %) ja lentokentällä sekä lennon aikana aiheutuvat kustannukset (15 %), miehistökustannukset (11,5 %) sekä huolto- ja suunnittelukustannukset (9,5 %).

(\*) Liikesalaisuus.

## Keskeiset suoritusmittarit

	2004 <sup>(1)</sup>	2005 <sup>(2)</sup> M	2006 <sup>(3)</sup> E	2007E	2008E	2009E
Liikennöityjä lentoja yhteensä	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kuljetetut matkustajat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tulot yhteensä (tuhatta Kyproksen puntaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bruttovoitto (tuhatta Kyproksen puntaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Liikevoitto (-tappio) (tuhatta Kyproksen puntaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitto (tappio) ennen veroja (tuhatta Kyproksen puntaa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Tarkastetut tilinpäätöksiäkirjat.

<sup>(2)</sup> M = tulostilit, joita ei vielä ole tarkastettu.

<sup>(3)</sup> E = arvio.

(\*) Business secret.

- (33) Eurocypria ennakoii varainhoitovuodelle 2005 noin 440 000 Kyproksen punnan suuruista voittoa, mikä tarkoitti edellisiin vuosiin verrattuna huomattavaa suorituskyvyn laskua. Syynä esitettyihin lukuihin oli vuonna 2005 tapahtunut polttoainehintojen jyrkkä nousu, jota ei voitu siirtää matkustajien maksettavaksi matkanjärjestäjien kanssa tehtyjen sopimusten luonteen vuoksi.
- (34) Diskontatun kassavirran menetelmä antaa käsityksen siitä, minkälaisia tuloksia tulevien vapaiden kassavirtojen arvoon perustuva liiketoiminta voi tulevaisuudessa antaa. Sen tarkoituksena on laskea sijoittajille maksettavien tulevien kassavirtojen tämänhetkinen arvo. Tuloksena saadut kassavirrat on diskontattava edellytetyn tuottoarvon perusteella, jotta saataisiin aikaan arvio liiketoiminnan tämänhetkisestä arvosta.
- (35) Eurocyprian johto valmisteli nelivuotisen (2006–2009) rahoitussuunnitelman, jonka perusteella voitiin päätellä yrityksen ”loppuarvo”, millä tarkoitetaan sitä summaa, jonka sijoittaja olisi tällä hetkellä valmis maksamaan oikeudesta liiketoiminnasta edellä mainitun neljän vuoden jakson jälkeen saataviin kassavirtoihin. Loppuarvoksi saatiin 14,54 miljoonaa Kyproksen puntaa, josta sitten diskontattiin 9,35 prosentin pääomakustannusten painotettu keskiarvo. Lopputuloksena oli yrityksen 14,21 miljoonan Kyproksen punnan nettonykyarvo.
- (36) Nettonykyarvoon sovellettiin tämän jälkeen joitakin herkkyysanalyyssejä, jotta voitaisiin ottaa huomioon lukuisia mahdollisia parametrejä, kuten Yhdysvaltain dollariin ja Kyproksen punnan välisen vaihtokurssin vaihtelut (monet yhtiön kustannuksista ovat dollarimääräisiä kun sen tulot puolestaan ovat eri valuutoissa), erilaiset kasvuennusteet ja polttoainehintojen vaihtelut. Nämä herkkyysanalyysit korostivat Eurocyprian suurta herkkyyttä (yhteinen tekijä suurimmalle osalle yhteisön lentoyhtiöitä) valuuttakurssien ja polttoainehintojen vaihtelulle.
- (37) Edellä kuvatun analyysin perusteella PwC päätteli suuntaa antavasti, että Eurocyprian arvo sijoittuu 12,5–16 miljoonan Kyproksen punnan välille.
- (38) PwC suoritti Eurocyprian arvosta myös vertailevan markkina-analyysin, jossa se vertasi Eurocypriaa muihin vastaavanlaisiin tai vastaaventyypistä toimintaa harjoittaviin yrityksiin. Tätä pidetään validina vertailumenetelmänä, sillä samantyyppisten liikeyritysten toimintaehdot ja tulevaisuudennäkymät riippuvat yhteisistä tekijöistä, kuten tuotteiden ja palveluiden yleisestä kysynnästä sekä kustannusrakenteesta ja toimintaympäristöistä.
- (39) Koska vertailukohtana ei ollut pörssinoteerattuja tilauslentoyhtiöitä, PwC käytti vertailussa erilaisia halpalentoyhtiöitä sekä tilaus- ja reittilentoyhtiöitä. Laskelma tehtiin ennen korkoja, veroja, poistoja ja kuoletuksia (EBITDA eli Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) laskettujen tämänhetkisten ja ennakoitujen tulojen pohjalta, ja sen mukaan yrityksen pääoman suuntaa antava arvo sijoittuisi 12,5–13,5 miljoonan Kyproksen punnan välille. PwC huomautti, että tämä tulos on samansuuntainen kuin diskontatun kassavirran menetelmällä saatu tulos.
- (40) PwC teki vielä kolmannen, lopullisen Eurocypriaa koskevan arvion, joka perustui tuoreisiin liiketoimiin ja jolla voitiin PwC:n mukaan arvioida kahden aikaisemmin mainitun menetelmän kohtuullisuutta. Tämä lähestymistapa perustuu ajatukseen, jonka mukaan liiketoimeen halukkaiden ostajan ja myyjän tavanomaisen kaupan edellytysten mukaisesti asettama hinta on hyvä arvon indikaattori. PwC käytti maailmanlaajuisen verkostonsa välityksellä saatavilla olevia tietoja ja päätteli tämän menetelmän avulla Eurocyprian suuntaa antavaksi arvoksi noin 10,5–13 miljoonaa Kyproksen puntaa. PwC totesi, että tämäkin tulos on samansuuntainen kuin diskontatun kassavirran menetelmällä saatu tulos.

- (41) Näin ollen ja edellä esitettyjen analyysien perusteella PwC päätteli, että Eurocyprian arvo sijoittuisi 12,5–15,5 miljoonan Kyproksen punnan välille.
- (42) PwC lisäsi vielä, että sen esittämä Eurocyprian arvoa koskeva arvio perustui sellaisiin yhtiötä koskeviin rahoitus-suunnitelmiin, joissa Eurocypria olisi edelleen Cyprus Airwaysiin jollakin tavalla yhteydessä. PwC:n mukaan tällainen yhteys aiheuttaisi esimerkiksi joitakin esteitä yhtiön laajenemiselle ja rajoittaisi sen kasvua ottaen huomioon, että Eurocypria on Cyprus Airwaysin tytäryhtiö. Eurocyprian asema Cyprus Airwaysin tytäryhtiönä rajoittaa sen mahdollisuuksia kilpailukykyiseen hinnoitteluun palveluiden ulkoistamisessa. Jos Eurocypria pysyy osana ryhmää, on myös todennäköistä, ettei se voi kilpailla samoilla reiteillä Cyprus Airwaysin kanssa.
- (43) Tämän perusteella PwC päättelee, että Eurocyprian arvo olisi todennäköisesti korkeampi, jos se olisi näistä rajoituksista riippumaton erillinen yksikkö.
- (44) HSBC suoritti toisen arvion. HSBC omaksui samanlaisen lähestymistavan kuin PwC. HSBC:n alkuperäisen arvion mukaan Eurocyprian pääoman kokonaisarvo olisi 13 miljoonaa Kyproksen puntaa. HSBC suoritti sitten arvoa koskevan vertailevan arvioinnin, jossa se tarkasteli Eurocypriaan verrattavissa olevia pörssinoteerattuja yhtiöitä. Tuloksena saatiin Eurocyprian arvoksi 11,8 miljoonaa Kyproksen puntaa.
- (45) HSBC viittasi yhtiön herkkyyteen ennen kaikkea polttoainoiden hinnoittelun vaihtelulle ja päätteli, että yhtiön arvon painotettu keskiarvo sijoittuisi 12,3–13,8 miljoonan Kyproksen punnan välille.

#### *Pääoman lisäys*

- (46) Pääoman lisäyksellä olisi tarkoitus kattaa negatiivista nettoarvoa, joka on seurausta Cyprus Airwaysin pääomaa kuluttaneista aikaisemmin kertyneistä tappioista. Pääoman lisäys toteutetaan uusmerkinnällä, jota tarjotaan osakkeenomistajille määräsuhteen mukaisesti: 70 % osakkeista tarjotaan valtiolle ja 30 % yksityisille osakkeenomistajille. Kyproksen hallituksen mukaan tämä pääoman lisäys on sijoitus, joka vastaa markkinataloussijoittajan tekemää sijoitusta.

#### *Vastasuoritteet*

- (47) Vastasuoritteiden osalta Kyproksen viranomaiset toistivat näkemyksensä siitä, että lentoyhtiö on itse asiassa uudistanut toimintaansa vuodesta 2004 lähtien. Lentoyhtiö luopui tässä yhteydessä vuoden 2004 lopulla kahdesta ilma-aluksesta ja useista reiteistä sekä pienensi liikennöintitiheyttä joillakin muilla reiteillään. Kun otetaan huomioon, että lentoyhtiön kalusto koostui vuonna 2004 yhteensä 12 ilma-aluksesta, tämä supistus oli viranomaisten mukaan erittäin merkittävä ja vastaavanlaajuisella toiminnan lisäsupistuksella olisi tässä vaiheessa negatiivinen vaikutus lentoyhtiön pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen.
- (48) Kyproksen viranomaiset väittivät myös, että Hellas Jetiä koskeva myyntipäätös ja päätös olla uusimatta kolmen

Hellas Jetin vuokraaman ilma-aluksen sopimusta merkitsi koko ryhmän kapasiteetin merkittävästi pienenemistä, joka olisi tulkittava vastasuoritteeksi. Vastaavasti Eurocyprian myynti pienentäisi ryhmän kalustoa edelleen 6 ilma-aluksella, ja myynnin jälkeen nämä kaksi yhtiötä olisivat oikeudellisesti ja rahoituskellisesti riippumattomia.

- (49) Kyproksen viranomaisten mielestä rakenneuudistuksen puitteissa ei ole enää mahdollista toteuttaa vastasuoritteita ilman että rakenneuudistuksen tavoitteen toteutuminen vaarantuu. Kyproksen viranomaiset korostivat sitä, että Cyprus Airways on erittäin pieni toimija yhteisön ilmailumarkkinoilla ja että sen toiminta ei todennäköisesti vaikuta alan kilpailuympäristöön.
- (50) Kypros muodostaa lähinnä kohdemarkkina-alueen, jonka markkinat ovat vapautuneet jo jonkin aikaa sitten. Tällä hetkellä noin 99 lentoyhtiötä harjoittaa reitti- ja tilauslentoja Kyprokselle ja sieltä pois. Kun asiaa tutkitaan tarkemmin, voidaan todeta, että 80 % liikenteestä on yhteisön tai Euroopan talousalueen sisäistä liikennettä, ja tässä liikenteessä markkinat on täysin vapautettu. Lisäksi 8–9 % liikenteestä koostuu kolmansista maista peräisin olevista tilauslennosta, jotka nekin toimivat täysin vapautuneilla markkinoilla. Jäljelle jäävät 10–11 % koostuu Lähi-idästä ja Persianlahden alueelta peräisin olevasta liikenteestä. Tämän liikenteen ilmailupoliittiseen tilanteeseen vaikuttavat kahdenväliset sopimukset Kyproksen ja näiden valtioiden välillä. Kyproksen viranomaiset ovat tässä yhteydessä sitä mieltä, että Kyproksen ilmailumarkkinoiden lisävapauttamiselle on vain erittäin rajalliset mahdollisuudet kansallisin toimin.

#### *Tuensaajan oma rahoitusosuus*

- (51) Kyproksen viranomaiset halusivat selvittää joitakin omaan rahoitusosuuteensa liittyviä seikkoja. Cyprus Airways ei ole onnistunut asettamaan omistamaansa lentokalustoa liikepankeilta hakemiensa lainojen vakuudeksi lähinnä ilmailun suhteellisen iän vuoksi (yhtiön omistamat 7 A320-ilma-alusta toimitettiin sille vuosina 1989–1993). Cyprus Airways on tehnyt lainahakemuksia, mutta se on saanut kielteisiä vastauksia useilta liikepankeilta. Hallitus selitti myös, että kaluston osittaista myyntiä ei pidetty realistisena vaihtoehtona, koska sen seurauksena yhtiö ei voisi jatkaa toimintaansa. Eurocyprian myynti oli tämän vuoksi ainoa realistinen vaihtoehto, ja hallituksen mielestä tytäryhtiön myynti pitäisi katsoa omaksi rahoitusosuudeksi.
- (52) Hellas Jet puolestaan lopetti säännöllisen lentoliikennetoimintansa toukokuussa 2005 ja alkoi reittiliikennepalveluiden sijaan toimia lentokoneiden välittäjänä ja tilauslentojen harjoittajana. Se teki tätä varten sopimuksen Trans World Aviation -nimisen kreikkalaisen yrityksen kanssa. Yhtiön pääomasta oli jo myyty 51 % ja hallitus neuvotteli parhaillaan yhtiön jäljellä olevan osan myynnistä.
- (53) Kyproksen viranomaisten mielestä myös vuoden 2007 puoliväliin suunniteltu pääomankorotus on osa rakenneuudistukseen kuuluvaa omaa rahoitusosuutta. Viranomaisten mielestä omana rahoitusosuutena olisi pidettävä myös

vuonna 2005 tapahtunutta ilma-aluksen (5 miljoonaa Kyproksen punttaa), A320-ilma-aluksen varamoottorin (1,7 miljoonaa Kyproksen punttaa) ja varaosien (700 000 Kyproksen punttaa) myyntiä, joista saatiin yhteensä 7,4 miljoonaa Kyproksen punttaa.

- (54) Lopuksi Kyproksen viranomaiset kiinnittivät oman rahoitusosuuden ja rakenneuudistuksen välisen suhteen osalta komission huomion pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen kohtaan 56, jossa säädetään seuraavaa:

*Tuen hyväksymisedellytykset voivat kuitenkin olla asetettavien vastasuoritteiden ja tuensaajan rahoitusosuuden osalta joustavampia tukialueilla, jollei alakohtaisissa valtioneuvoston säännöissä säädetä toisin.*

- (55) Viranomaiset huomauttivat vielä, että vuosien 2000–2006 osalta koko Kyprosta pidetään yhtenä alueena, joka kuuluu EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan soveltamisalaan, ja että Cyprus Airways on erityisen tärkeä Kyproksen taloudelle, joka perustuu paljolti matkailuun. Tämän vuoksi lentoyhtiön toimintakapasiteetin pienentäminen edelleen joko vastasuoritteiden tai erittäin korkean oman rahoitusosuuden johdosta aiheuttaa väistämättä kauaskantoisia seurauksia matkailualalle sekä yleisesti alueelliselle kehitykselle.

#### **Kolmansien osapuolten esittämät huomautukset**

- (56) Yksi asianomainen osapuoli lähetti huomautuksensa esitety määräajan kuluessa sen jälkeen, kun Kyproksen viranomaisille osoitettu kirje oli julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.
- (57) Komissio totesi, etteivät yhtiön kilpailijat esittäneet huomautuksia menettelyn aloittamisen yhteydessä.

#### **PASYPI (Pancyprian Airline Pilots Union, Pancypria-lentoyhtiön lentäjien yhdistys)**

- (58) Huomautuksen lähetti Pancypria Airlinen lentäjien yhdistys PASYPI, joka halusi esittää näkemyksensä Cyprus Airwaysin rakenneuudistussuunnitelmasta ja yhtiön hyvästä ja tehokkaasta johtamisesta. He esittivät, että jos nykyinen rakenneuudistussuunnitelma hyväksytään "tämänhetkisen johtamisajattelun" puitteissa, yhtiölle saattaa koitua "erittäin tuhoisia" seurauksia.
- (59) Cyprus Airways ei ollut PASYPI:n mielestä esittänyt työntekijöilleen kunnollista ja toteuttamiskelpoista liiketoimintasuunnitelmaa, koska komissio oli hyväksynyt yhtiölle myönnettävän pelastamistuen. Rakenneuudistustoimia ei ollut sovellettu yhtiön hallintoon eikä sen toimintaan, mikä oli seurausta poliittisista intresseistä ja kytköksistä.
- (60) Yhdistyksen mukaan yhtiön palveluksessa on liikaa henkilökuntaa ja yhtiön johdon laatimat suunnitelmat henkilöstön vähentämiseksi siten, että ne vastaisivat kansainvälistä standardia ja vertailukelpoisia lukuja, eivät olleet toimineet. Epäonnistumisen syiksi ilmoitettiin poliittiset paineet ja näkökohdat.

- (61) PASYPI huomauttaa, etteivät yksityiset osakkeenomistajat osallistu yhtiön elinkelpoisuuden tukemiseen ja että kustannusten vähentämiseen osallistuvat eri osapuolista vain työntekijät.

- (62) Lentäjien yhdistys kritisoi myös yhtiön hallintoa siitä, miten se oli kohdellut kahta tytäryhtiötä eli Eurocypriaa ja Hellas Jetiä. Eurocyprian osalta yhdistys kysyi, onko tämän yhtiön myynnillä kielteisiä ja rajoittavia vaikutuksia Cyprus Airwaysin tulevaisuuteen ja laajenemiseen. Hellas Jetin osalta yhdistys toteaa, ettei johto ole koskaan kertonut henkilökunnalle yhtiön tappioista eikä ilmoittanut, toimiiko yhtiö edelleen.

- (63) Lopuksi lentäjien yhdistys toteaa, että lentoyhtiö tarvitsee uuden liiketoimintasuunnitelman ja että se on yksityistettävä.

#### **Kyproksen viranomaisten vastaus kolmansien osapuolten esittämiin huomautuksiin**

- (64) Kyproksen viranomaiset aloittivat vastauksensa lentäjien yhdistykseltä saamiinsa huomautuksiin toteamalla, etteivät sen esittämät väitteet olleet perusteltuja ja että ne eivät pohjautuneet vakaisiin liiketoiminnallisiin perusteisiin tai taustaan.

- (65) Hallitus kiisti jyrkästi viittaukset siihen, että yhtiön toimintaan olisi puututtu poliittisesti, ja totesi, että vaikka hallitus onkin nimittänyt suurimman osan johtokunnan jäsenistä, heillä oli samat velvollisuudet kuin minkä tahansa muun julkisen pörssiyhtiön johtokunnan jäsenillä. Johtokunta tekee ainoastaan yhtiön parhaan edun mukaisia päätöksiä.

- (66) Hallitus totesi rakenneuudistussuunnitelmasta, että suunnitelman soveltaminen oli käynnissä ja että yhtiössä tapahtuvat muutokset olivat jo havaittavissa. Vuosikohtaisten säästöjen määrä vastasi rakenneuudistussuunnitelmassa kaavailtua 19,5 miljoonan Kyproksen punnan säästöavoitetta. Suunnitelman perusajatuksena oli vähentää kustannuksia, jotta lentoyhtiö voisi uudistaa toimintaansa kilpailukykyisesti. Koska työvoimakustannukset olivat merkittävä tekijä, henkilökuntaan kohdistuvia vaikutuksia kuten irtisanomisia tai palkkojen laskua ei voitu välttää.

- (67) Hallitus kumosi PASYPI:n esittämät väitteet liiasta henkilökunnasta ja totesi, että irtisanottujen, ennen vuoden 2006 yhtiön jättävien työntekijöiden määrä oli arvion mukaan 414 rakenneuudistussuunnitelmassa kaavailtujen 385 työntekijän sijaan.

- (68) Pääomankorotuksen suhteen hallitus selitti, että se oli tarkoitus toteuttaa vuoden 2007 puolivälissä, jolloin rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta saadut konkreettiset tulokset näkyvät selvästi. Tarkoituksena on säilyttää ennallaan yhtiön yksityisten ja julkisten osakkeenomistajien välinen suhde.

- (69) Hallitus selitti, että Eurocyprian myyntiä pidettiin toimenä, joka auttaisi Cyprus Airwaysiä saavuttamaan yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoihin sisältyvät yhtiön omaa rahoitusosuutta koskevat tavoitteet. Se totesi, että Eurocyprian myynti riippumattoman hinta-arvion mukaiseen hintaan (13,425 miljoonaa Kyproksen punttaa) oli tarkoitus toteuttaa vuoden 2006 elokuun alussa.
- (70) Hellas Jetin osalta hallitus ilmoitti, että Cyprus Airwaysin, Hellas Jetin ja Trans World Aviation SA:n (jonka toimiminenä Kreikassa on Air Miles) välisen kolmikantasopimuksen mukaan Cyprus Airways oli sopinut Hellas Jetin myymisestä Trans World Aviationille 2 miljoonan euron hintaan (1,16 miljoonaa Kyproksen punttaa). Ne totesivat, että Cyprus Airwaysin tarkoituksena oli ollut pienentää Hellas Jetin liiketappioita mahdollisimman paljon ja luopua tästä yhteisyrityksestä heti kun sen aikaisemmin Hellas Jetin kaluston osalta antamien takeiden voimassaolo päättyi, ja väittivät, että tätä summaa olisi pidettävä omana rahoitusosuutena.
- (71) Hallitus hylkäsi lentäjien yhdistyksen esittämän pyynnön uudesta rakenneuudistussuunnitelmasta ja vakuutti, ettei tämänhetkistä liiketoimintasuunnitelmaa ole tarpeen tarkistaa. Hallitus ei sulkenut pois mahdollisuutta yksityistä yhtiöä, jos se saisi houkuttelevan tarjouksen.
- (72) Kyproksen viranomaiset toimittivat komission pyynnöstä 19. joulukuuta 2006 päivätyllä kirjeellä vuoden 2007 puoliväliin suunniteltua pääomankorotusta koskevia lisätietoja. Viranomaisten mukaan julkinen osakeyhtiö ei Kyproksen yhtiöoikeuden säännösten mukaisesti saa tarjota merkittäväksi osakkeita, joiden hinta alittaa niiden nimellisarvon. Cyprus Airwaysin osakkeita myytiin siihen aikaan Kyproksen arvopaperipörssissä hintaan, joka sijoittui 0,15–0,16 Kyproksen punnan välille, vaikka niiden nimellinen osakekohtainen arvo oli 0,50 Kyproksen punttaa. Koska vaikutti siltä, että osakkeiden liikkeeseenlaskua nimellisarvoa vastaavaan tai sen ylittävään hintaan ei voida pitää onnistuneena toimenä, olisi osakepääoman nimellisarvoa tarpeen alentaa.
- (73) Menettely osakepääoman nimellisarvoa vähentämiseksi on jo aloitettu, ja yhtiö vähentää tätä arvoa poistamalla aikaisemmin kertyneitä tappioita (mikä on sen yhtiöjärjestyksen mukaan sallittua). Cyprus Airwaysin johtokunta aloitti pääomankorotusta koskevan menettelyn 12. joulukuuta 2006 pitämässään kokouksessa järjestämällä liikkeeseenlaskun merkintäsitoumuksen. Liike- ja sijoituspankki Cisco (joka on yksityisessä omistuksessa olevan Bank of Cyprusin tytäryhtiö) on ilmoittanut olevansa halukas ehdotetun liikkeeseenlaskun merkintäsitoumuksen. Ciscoille maksetaan palkkio Cyprus Airwaysin pääomankorotuksen merkintäsitoumukselta, ja tämä palkkio vastaa tämänkaltaisesta liiketoimesta maksettua markkinahintaista korvausta. Sijoituspankin aiesopimuksen kopio on toimitettu komission yksiköille.
- (74) Seuraavana kehitysvaiheena oli vuoden 2007 tammikuun puolivälissä järjestetty ylimääräinen yhtiökokous, jossa 75 prosentin enemmistö osakkaista hyväksyi erityisresoluution

osakepääoman vähentämisestä. Kyproksen alioikeuden (District Court) olisi sitten ratifioitava erityisresoluutio ja rekisteröitävä se yhtiörekisteriin. Koko menettelyn odotetaan kestävän 6–7 kuukautta (oikeusistuimelle on tässä laskettu 3 kuukautta käsittelyaikaa).

#### V. TUEN ARVIOIMINEN

#### Onko kyseessä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki?

- (75) EY:n perustamissopimuksen 87 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 yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (76) Valtionavun käsitettä sovelletaan mihin tahansa suoraan tai välillisesti myönnettyyn etuun, joka on rahoitettu valtion varoin itse valtion tai siirretyn toimivallan nojalla välittäjänä toimivan elimen toimesta.
- (77) Komissio tunnisti menettelyn aloittamisen yhteydessä kolme rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvää tekijää, jotka saattavat olla valtionapua, ja komission on näin ollen tarkasteltava niitä voidakseen määritellä, onko kyseessä valtionapu.

#### Lainatakuu

- (78) Cyprus Airwaysin rakenneuudistuskustannukset katetaan osittain ja väliaikaisesti liikepankin takaamalla 55 miljoonan Kyproksen punnan (96 miljoonan euron) markkinaehtoisella lainalla. Kuten tutkintamenettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä on selitetty, Kyproksen viranomaiset aikovat antaa Cyprus Airwaysille valtion lainatakuun tämän lainan kattamiseksi.
- (79) EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtioonantamiseen takauksina annettua komission tiedonannossa <sup>(4)</sup> määritetään kriteerit, joilla varmistetaan, että takaus ei ole valtioonantamista (katso 4 kohdan 2 alakohtaa). Kaksi tärkeää kumulatiivista edellytystä ovat seuraavat:
- Takaus voitaisiin periaatteessa saada rahoitusmarkkinoilta markkinaehdoilla.
  - Tuista maksetaan markkinahinta.
- (80) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kumpikaan näistä kriteereistä ei täyty, sillä Cyprus Airways ei maksa valtiolle markkinoilla noudatettavia maksuja sen eduksi koituvasta takauksesta, ja kun otetaan huomioon sen vaikea taloudellinen tilanne ja sen jo saama pelastamistuki on erittäin epätodennäköistä, että yhtiö olisi yksin voinut saada tällaisen takauksen.
- (81) Lisäksi takaus on myönnetty valtion varoista, koska sen antajana on suoraan valtio. Takauksen saajana on yksi yhtiö (Cyprus Airways), joka kilpailee muiden yhteisön lentoyhtiöiden kanssa. Kilpailutilanne on korostunut erityisesti

<sup>(4)</sup> EYVL C 71, 11.3.2000, s. 14.



sen jälkeen, kun lentoliikennemarkkinoiden vapautumisen kolmas vaihe ("kolmas paketti") tuli voimaan 1. tammikuuta 1993. Takaus vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja yhteismarkkinoihin, koska se koskee jäsenvaltioiden väliseen kuljetustoimintaan osallistuvaa yhtiötä ja vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua näillä markkinoilla.

- (82) Valtiontakausta pidetään tämän vuoksi EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaisena valtion tukena. Myös Kyproksen viranomaiset hyväksyvät tämän päätelmän, sillä ne ovat takauksen osalta pyrkineet täyttämään pelastamis- ja rakenneuudistusten suuntaviivoihin sisältyvät edellytykset.
- (83) Vaikka Kyproksen viranomaisten oli alkuperäisen suunnitelman mukaan tarkoitus antaa takaus koko 55 miljoonan Kyproksen punnan suuruiselle lainalle, viranomaiset päättivät pienentää takauksen kattaman rakenneuudistuslainan osuuden enintään 45 miljoonaan Kyproksen puntaan, jotta ne voisivat rajata tuen minimiin ja taata sen, että yhtiö osallistuu riittävässä määrin omien rakenneuudistuskustannustensa maksamiseen. Lisäksi Kyproksen viranomaiset tarkensivat, että takauksen saanut laina osa ja takaamaton laina osa ovat erillisiä lainoja, eikä takaamaton laina ole millään lailla riippuvainen takauksen saaneesta lainasta. Tämä tarkoittaa sitä, että lentoyhtiön on järjestettävä vähintään 10 miljoonan Kyproksen punnan osuus 55 miljoonan Kyproksen punnan liikelainasta ilman valtiontakausta tai muita valtion toimia.

#### *Eurocyprian myynti*

- (84) Kyproksen viranomaiset ovat ilmoittaneet, että Eurocyprian myynti on saatettu päätökseen vuoden 2006 elokuussa ja että yhtiö myytiin valtiolle 13,425 miljoonan Kyproksen punnan hintaan. Komission on tämän vuoksi tutkittava, kuinka tähän hintaan päädyttiin, tarkasteltava sen paikkansapitävyyttä ja määriteltävä, liittyikö liiketoimeen valtionapua. Tutkintamenettelyn aloittamista koskevan päätöksen 59 kohdan ja seuraavien kohtien mukaan kyseessä saattaisi olla valtiontuki, erityisesti siinä tapauksessa, jos yhtiöstä maksettu hinta on liian korkea verrattuna sen markkinahintaan.
- (85) Komissio huomautti tässä yhteydessä, että tähän summaan on päädytty kahden, sekä myyjän että ostajan pyynnöstä laaditun asiantuntijalausannon perusteella. Komissio on analysoinut asiantuntijalausannon yksityiskohtaisesti, ja se päättelee niiden perusteella, että hinta vastaa käypää markkinahintaa. Se huomauttaa myös, että myyntihinta on joka tapauksessa pienempi kuin rakenneuudistussuunnitelmassa ja tutkintamenettelyn aloittamisen yhteydessä kaavailtu 15 miljoonaa Kyproksen puntaa. Komissio päättelee näin ollen, että Eurocyprian myynti ei ole valtiontukea Cyprus Airwaysille, koska yhtiön myyntihinta ei ylittänyt sen todellista arvoa.
- (86) Komissio toteaa vielä, että Kyproksen viranomaiset olivat ilmaisseet aikomuksensa, jonka mukaan Eurocypria toimii jatkossa täysin itsenäisenä, Cyprus Airways -ryhmän ulkopuolisena yhtiönä. Komissio katsoo, että koska Eurocypria pysyy valtion omistuksessa, on olemassa vaara siitä, että yhtiö ei toimi täysin riippumattomasti suhteessa entiseen emoyhtiönsä. Tämän vuoksi komissio aikoo asettaa Kyprokselle ehtoja voidakseen varmistua siitä, että nämä kaksi yhtiötä ovat ja pysyvät erillisinä riittävän kauan ja että ne hoitavat kaiken keskinäisen liiketoimintansa tavanomaisen kaupan edellytysten mukaisesti.

#### *Pääomankorotus*

- (87) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan vuoden 2007 puolivälissä eli noin 18 kuukautta rakenneuudistuksen alun jälkeen Cyprus Airwaysin pääomaa korotetaan noin 14 miljoonalla Kyproksen punnalla. Kyproksen viranomaisten tarkoituksena on toteuttaa tämä pääomankorotus siten, että nykyisten osakkeenomistajien väliset omistussuhteet säilyvät ennallaan eli että yhtiön yksityisten ja julkisten osakkeenomistajien välinen suhde ei muutu. Tämä tarkoittaa sitä, että valtion maksuosuus korottaa pääomaa 9,8 miljoonalla Kyproksen punnalla (17 miljoonalla eurolla tai 70 prosentilla) ja että muiden osakkeenomistajien osuus lisää pääomaa 4,2 miljoonalla Kyproksen punnalla (7,3 miljoonalla eurolla tai 30 prosentilla).
- (88) Komissio on tämän vuoksi päättänyt määritellä, onko tässä tilanteessa maksettavaksi suunniteltu pääomankorotuksen julkinen osuus valtiontukea. Komissio käyttää päätöksensä laatimisen perustana markkinatalousarvioita, eli lähestymistapaa, jonka yhteisöjen tuomioistuimen tuomio<sup>(5)</sup> on vahvistanut. Yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan sen määrittelemiseksi, onko julkinen rahoitus valtion tukea, on otettava huomioon minkälaisia todellisia mahdollisuuksia edunsaajayhtiöllä olisi saada vastaavat varat käyttöönsä tavallisilta pääomamarkkinoilta. Kyseessä ei ole valtion tuki silloin, kun uusi julkinen pääoma saadaan sellaisissa olosuhteissa, jotka yksityinen sijoittaja voi hyväksyä toimiessaan tavallisin markkinatalouden ehdoin.
- (89) Julkisen sijoittajan käyttäytymistä on siis verrattava yksityisen sijoittajan oletettuun käyttäytymiseen, kuten sellaisen yksityisen holding-yhtiön tai yksityisen konsernin käyttäytymiseen, joka noudattaa kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa ja jota ohjaavat pidemmän aikavälin kannattavuusnäkökulmat<sup>(6)</sup>. Vastaavasti komissio on sitä mieltä, että julkisista varoista saadut rahoitusosuudet eivät ole valtion tukea, jos yksityiset osakkeenomistajat osallistuvat toimintaan vähintään osuudella, joka vastaa niiden omistamien osakkeiden määrää, ja toiseksi jos olosuhteet vastaavat julkisen sijoittajan tilannetta ja lopuksi jos yksityisten osakkeenomistajien merkittävillä osakkeilla on todellista taloudellista merkitystä. Komission mielestä

<sup>(5)</sup> Katso asia C-482/99, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, sekä asia C-328/99, *Italia v komissio*, julkisasiamies Geelhoedin kanta 27.9.2001 ja asia C-399/00, *SIM 2 Multimedia SpA v komissio*, julkisasiamies Geelhoedin kanta 27.9.2001.

<sup>(6)</sup> Asia C-305/89, *Italia v. komissio*, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1603, 20 kohta, ns. Alfa Romeo -tapaus.

julkisten ja yksityisten sijoittajien tasavertainen asema on taattu silloin, kun joku liikepankki tai sijoittaja suostuu etukäteen ja markkinaehdoilla takaamaan yksityisten sijoittajien osallistumisen pääomankorotukseen samoin ehdoin, joita julkiselle sijoittajalle tarjotaan. Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (7) ja Euroopan yhteisöjen tuomioistuin ovat säännöllisesti soveltaneet tätä rahoitusosuuksien vastaavuuteen perustuvaa lähestymistapaa.

(90) Käsiteltävänä olevassa tapauksessa liike- ja sijoituspankki Cisco on suostunut markkinaehdoilla vastaamaan yksityisten sijoittajien merkintäsitoumuksesta sen määrän osalta, joka vastaa 30 prosenttia ehdotetusta pääomankorotuksesta. Kyproksen viranomaiset ovat lisäksi tarkentaneet, että kaikki osakkeenomistajat ostavat osakkeita samaan hintaan, jonka Cyprus Airways ja Cisco määrittelevät yhdessä, ja samoilla markkinaehdoilla kuin yksityiset sijoittajat.

(91) Komissio on saanut tähän liittyen kopion 14. joulukuuta 2006 päivätystä aiesopimuksesta, jonka Cisco lähetti Cyprus Airwaysille ja jossa pankki hyväksyy pääomankorotusoperaation menestystä koskevan sopimuksen laatimisen. Cisco on lisäksi tarkastellut rakenneuudistus suunnitelmaa ja pääomankorotusta yksityiskohtaisesti ennen kuin se sitoutui vastaamaan yksityisten sijoittajien investoinneista. Lisäksi se aikoo ennen lopullisen sopimuksen tekemistä tehdä due diligence –tarkastuksen (tai teettää sellaisen), jollainen kaikkien sijoittajien on tehtävä ennen operaation käynnistämistä. Tällä tavoin pankki voi varautua operaation kaikin tarvittavin vakuuksin ja takauksin ja mukauttaa tarjousta ottamiinsa riskeihin. On huomattava, että tämä pankki ei ole suoraan tai välillisesti kyseisen jäsenvaltion määräysvallassa. Lopullinen takaussopimus allekirjoitetaan Cison kanssa lähellä osakeannin alkua, ja se sisältää lausekkeet ja sitoumukset, jotka tämällyyppiisiin sopimuksiin yleensä sisältyvät parhaiden kansallisten ja kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.

(92) Lopullisen takaussopimuksen tekemiselle asetetut ehdot voidaan jakaa kahteen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat ehdot liittyvät suhteellisen tavanomaisiin tekijöihin eivätkä vaikuta suoraan komission tekemään arviointiin vaan pelkästään sopimuksen käytännön täytäntöönpanoon. Niitä ovat muun muassa seuraavat:

- a) Sellaisia poikkeuksellisia olosuhteita ei saa olla, jotka voivat vaikuttaa kielteisesti operaation toteutukseen.
- b) Pankille on toimitettava kaikki relevantit tiedot Cyprus Airwaysin taloudesta, rahoituksesta ja hallinnosta.
- c) Pankin on oltava mukana operaation menettelyiden määrittelyssä.

(93) Toiseen ryhmään kuuluvat pankin aiesopimuksessaan mainitsemat ehdot voivat sen sijaan vaikuttaa komission arviointiin, minkä vuoksi ne on analysoitava yksityiskohtaisesti. Kyseiset ehdot ovat seuraavat:

- a) Osakkeiden merkintähinnan ja pörssikurssin välinen ero.
- b) Rahoituslaitoksen operaatiosta korvaukseksi perimät palkkiot/korvaukset.
- c) Pankin ja valtion (Cyprus Airwaysin pääosakkeenomistaja) laatima sopimus siitä, että ne molemmat osallistuvat osakepääoman korotukseen.

(94) Mitä tulee uusien osakkeiden merkintähintaan, Cisco ja Cyprus Airways ovat päättäneet, että liikkeelle laskettavien uusien osakkeiden hinta tai korkein ja alin noteeraus määritetään yhdessä markkinakäytäntöjen mukaisesti operaation alussa vallitsevissa osakemarkkinaolosuhteissa. Kypros on vahvistanut komissiolle, että käytössä on yhtenäinen hinta kaikkia merkitsijoita varten ja ettei takaajalle myönnetä erityistä alennusta.

(95) Mitä tulee toiseksi pankeille palkkioina suoritaviin korvauksiin, nämä korvaukset perustuvat siihen osaan operaation arvosta (30 %), joka merkitään vapailta markkinoilla. Kyproksen viranomaiset ovat ilmoittaneet, että Ciscolle maksettava palkkio vastaa markkinakäytäntöjä Euroopan keskeisillä pörssimarkkinoilla, kun on kyse vastaavien osakesijoitusoperaatioiden toteutuksen takaamisesta markkinoilla. Komissio voi näin ollen päätellä, että Cyprus Airwaysin ja Cison välinen liiketoimi on tämällyyppiisiin operaatioihin sovellettavien markkinaehtojen mukainen ja ettei se johda siihen, että pankki maksaa alemmaa hintaa osakkeista, jotka se mahdollisesti merkitsee. Näin ollen pankille maksettavilla palkkioilla ei ole sellaista vaikutusta, että pankki voisi niiden vuoksi osallistua operaatioon edullisemmin ehdoin kuin valtio tai muut osakkeenomistajat.

(96) Mitä tulee kolmanneksi sekä valtion että pankin esittämään vaatimukseen siitä, että toinen osapuoli osallistuu pääomankorotukseen, komissio painottaa, että tämä molempien osapuolten esittämä vaatimus on olennainen ja ratkaiseva seikka, joka takaa pääomankorotuksen onnistumisen.

(97) Komissio panee myös merkille Kyproksen viranomaisten antaman sitoumuksen toimittaa komissiolle pankkien kanssa tehdyt lopulliset sopimukset, jotka sisältävät kyseiset viralliset ja varauksettomat merkintäsitoumukset, välittömästi niiden tekemisen jälkeen ja ennen kuin valtion viranomaiset ovat osallistuneet uuteen pääomankorotukseen. Toinen Kyproksen viranomaisten antama sitoumus on se, että ne esittävät operaation jälkeen selvityksen, missä laajuudessa kyseiseen pääomankorotukseen on tosiasiallisesti osallistuttu. Tältä osin komissio lähtee siitä, ettei ole olemassa liitännäis- tai implisiittisiä sopimuksia, joiden nojalla Kyproksen valtio voisi vapauttaa pankin velvoitteestaan, jos markkinat eivät merkitsisi pääomankorotuksen osakeantia riittävässä määrin. Komissio kiinnittää mitä

(7) Asia T-296/97, *Alitalia v komissio*, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 12.12.2000, Kok. 2000, s. II-3871, 81 kohta.

suurinta huomiota siihen, että näitä sitoumuksia noudatetaan tiukasti, sillä komission on niiden perusteella voitava tarkistaa, että tämän päätöksen ehtoja noudatetaan.

- (98) Tämä operaatio antaa yksityisille markkinoille mahdollisuuden merkitä uusannin osakkeita merkittävässä määrin (jopa 30 prosentin enimmäismäärään asti) samoin ehdoin kuin julkiset osakkeenomistajat, koska osakkeiden hinta on sama ja kuhunkin osakkeeseen liittyvät oikeudet ovat samat kaikkien osakkeenomistajien osalta.
- (99) Yhteenvedon voidaan tämän analyysin ja komission vakiintuneen käytännön sekä yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan todeta, että valtion osallistumista pääomankorotukseen yhdessä yksityisten sijoittajien kanssa on tarkasteltava erillisenä ja muista rakenneuudistustoimista riippumattomana toimena. Vuoden 2007 puoliväliin suunniteltuun pääomankorotukseen osallistuvat samanaikaisesti sekä julkiset että yksityiset osakkeenomistajat, ja siksi valtion osallistumista ei voi pitää valtion tukena, mikäli täytetään edellä esitetyt ehdot siitä, että pääomankorotuksesta vastaa liikepankki siten, että taataan sekä julkisten että yksityisten sijoittajien osakkeenomistajien tosiasiallinen, samanaikainen osallistuminen ja että julkisten ja yksityisten osakkeenomistajien väliset omistussuhteet säilyvät ennallaan.
- (100) Komissio huomauttaa kuitenkin, että yhteisön tuomioistuimen oikeuskäytännössä todetaan, että *pelkästään se seikka, että julkinen yritys on jo tehnyt tytäryhtiönsä pääomasijoituksia, joita on pidetty tukena, ei lähtökohtaisesti estä pitämästä myöhempää pääomasijoitusta sellaisena sijoituksena, joka täyttää markkinatalouden ehdoin toimivan yksityisen sijoittajan käyttäytymiseen perustuvan arviointiperusteen*. Kuitenkin, kun kyseessä on se, että sama sijoittaja on tehnyt kahden vuoden aikana kolme pääomasijoitusta, joista kaksi ensimmäistä eivät tuottaneet mitään, komission kuuluu tarkastaa, voitiinko kolmas pääomasijoitus järkevästi erottaa kahdesta ensimmäisestä ja voitiinko sitä pitää itsenäisenä sijoituksena yksityisen sijoittajan käyttäytymiseen perustuvaa arviointiperustetta sovellettaessa.

*Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että seikkoja, joilla on tässä tapauksessa merkitystä arvioitaessa sitä, voitiinko kolmas pääomasijoitus järkevästi erottaa kahdesta ensimmäisestä ja voitiinko sitä pitää itsenäisenä sijoituksena yksityisen sijoittajan käyttäytymiseen perustuvaa arviointiperustetta sovellettaessa, ovat erityisesti kyseisten pääomasijoitusten aikajärjestys, niiden tarkoitus ja tytäryhtiön tilanne, silloin kun kunkin pääomasijoituksen tekemisestä päätettiin<sup>(8)</sup>.*

- (101) Käsiteltävänä olevan tapauksen osalta komissio huomauttaa, että vaikka valtio ja yksityiset osakkeenomistajat voivat pääomankorotuksen yhteydessä merkitä osakkeita samaan hintaan ja vaikka kuhunkin uuteen osakkeeseen liittyvät oikeudet ovat samat kaikkien osakkeenomistajien osalta, valtio toimii kuitenkin samalla edunsaajan merkittävän lainan takaajana. Tämän seikan vaikutus ulottuu pitkälle pääomankorotuksen jälkeen, ja valtio ostaa lisäksi rakenneuudistuksen kohteena olevan yhtiön tytäryhtiön. Kun otetaan huomioon pääomankorotuksen ja näiden kahden

toimen yhteisvaikutus, ei kuitenkaan ole välttämätöntä arvioida tarkasti, tapahtuuko valtion ja yksityisten osakkeenomistajien osallistuminen pääomankorotukseen aivan toisiaan vastaavin ehdoin, sillä komission mielestä edellä esitetyn analyysin perusteella on selvää, että vaikka valtion osallistumista pääomankorotukseen pidettäisiin sopivan yhteismarkkinoille.

### Arvioinnin oikeusperusta

- (102) Koska komissio on todennut, että Cyprus Airwaysin rakenneuudistuksen osittaiseen rahoittamiseen tarkoitettu valtion takaama 55 miljoonan Kyproksen punnan pitkäaikainen laina on valtion tukea ja että valtion osallistuminen pääomankorotukseen saattaa sisältää valtion tueksi katsottavia osatekijöitä, komission on tarkasteltava tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille.
- (103) Tämän vuoksi on tarpeen tutkia kyseisen tuen soveltuvuutta ottaen huomioon EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohta, jossa määrätään poikkeuksista 87 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yhteismarkkinoille soveltumattomuutta koskevaan yleissääntöön.
- (104) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan poikkeuksia ei sovelleta käsiteltävänä olevaan asiaan, koska kyseiset tukitoimenpiteet eivät ole luonteeltaan sosiaalisia eikä niitä myönnetä yksittäisille kuluttajille. Niillä ei myöskään korvata luonnonmullistusten tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamaa vahinkoa, eikä niitä myönnetä Saksan liittotasavallan alueille, joihin Saksan jako on vaikuttanut.
- (105) Tässä asiassa ei voida soveltaa 87 artiklan 3 kohdan a, b ja d alakohdan poikkeuksia, koska tuella ei edistetä taloudellista kehitystä alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma, sillä ei edistetä Euroopan yhteistä etua koskevaa tärkeää hanketta tai poisteta jäsenvaltion taloudessa olevaa vakavaa häiriötä eikä sillä edistetä kulttuuria tai kulttuuriperintöä.
- (106) Näin ollen ainoastaan 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta voidaan soveltaa. 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti valtion tuki on mahdollista hyväksyä tietyin taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

- (107) Yhteisön puitteina voidaan näin ollen tuen soveltuvuutta koskevaa päätöstä tehtäessä käyttää yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivoja sekä jo aikaisemmin mainittuja vuoden 1994 suuntaviivoja.

### Suunniteltujen toimenpiteiden soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (108) Komission on tämän vuoksi arvioitava, noudatetaanko rakenneuudistussuunnitelmassa sovellettavien suuntaviivojen säännöksiä. Peruseriaatteena (yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 31 kohta) ”*olisi sen*

<sup>(8)</sup> Asia T-11/95, *BP Chemicals Ltd v. komissio*, Kok. 1998, s. II-3235, kohdat 170 ja 171.

vuoksi oltava, että rakenneuudistustuki hyväksytään vain, kun voidaan osoittaa, ettei sen myöntäminen ole yhteisön edun vastaista. Tämä on mahdollista vain silloin kun tuki täyttää tiukat perusteet ja kun mahdolliset kilpailua vääristävät vaikutukset tasapainottuvat yrityksen toiminnan jatkumisen tuomilla eduilla (...) ja periaatteessa riittävillä vastasuoritteilla kilpailijoiden hyväksi.”

- (109) Suuntaviivoissa luetellaan sitten joitakin edellytyksiä, joiden täyttyessä tukea voidaan myöntää.

#### Yrityksen tukikelpoisuus

- (110) Komission on ensin määriteltävä, voidaanko Cyprus Airwaysille myöntää rakenneuudistustukea yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaisesti. Suuntaviivojen 9 kohdassa todetaan, että vaikeuksissa olevalle yritykselle ei ole yhteisön määritelmää ja lisätään, että ”komissio katsoo (...) kuitenkin, että kyse on vaikeuksissa olevasta yrityksestä, jos yritys ei pysty omilla taikka omistajilta/osakkailta tai luotonantajilta saaduilla varoilla pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa lähes varmasti yrityksen toiminnan loppumiseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen”.

- (111) Suuntaviivoissa (10 kohta) todetaan, että ”yritys katsotaan periaatteessa näissä suuntaviivoissa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi sen koosta riippumatta seuraavissa olosuhteissa: a) jos kyse on yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu ja joka on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana”.

- (112) Lisäksi 11 kohdassa todetaan, että ”vaikka mikään 10 kohdassa esitetystä olosuhteista ei ole käsillä, yrityksen voidaan silti katsoa olevan vaikeuksissa, etenkin jos vaikeuksissa olevan yrityksen tavanomaiset merkit, kuten kasvavat tappiot, liikevaihdon supistuminen, varastojen kasvu, ylikapasiteetti, tulorahojuksen pienentyminen, lisääntyvä velkaantuminen, korkokustannusten nousu ja nettoarvon heikentyminen tai sen katoaminen, ovat nähtävissä”.

- (113) Komissio totesi menettelyn aloittamisen yhteydessä, että Cyprus Airways on yhtiö, jonka osakkaiden vastuu on rajattu ja joka on menettänyt huomattavan osan rekisteröidystä pääomastaan. 31. joulukuuta 2003 Cyprus Airwaysin rekisteröity pääoma oli 55 miljoonaa Kyproksen punttaa (95 miljoonaa euroa), mutta 31. joulukuuta 2004 mennessä se oli edellisten 12 kuukauden aikana menettänyt 26,2 miljoonaa Kyproksen punttaa (44,8 miljoonaa euroa) eli lähes 50 % osakepääomastaan.

- (114) Komissio totesi, että ryhmän tappiot (joiden syynä oli lähinnä Cyprus Airways) kasvoivat 20,9 miljoonasta Kyproksen punnasta vuonna 2003 yhteensä 39,4 miljoonaa Kyproksen puntaan vuoden 2004 loppuun mennessä. Cyprus Airwaysin osakkeenomistajien pääoma oli näin ollen pienentynyt 55,6 miljoonasta Kyproksen punnasta (95 miljoonasta eurosta) vuonna 2003 yhteensä 14,4 miljoonaa Kyproksen puntaan (25 miljoonaa euroon) vuonna 2004. Kun otetaan huomioon yhtiön vaikea taloudellinen tilanne, on erittäin epätodennäköistä, että

yhtiö voisi saada markkinatalouden ehtoihin perustuvaa rahoitusta.

- (115) Komissio päätteli tämän vuoksi 3. toukokuuta 2005 tekemässään Cyprus Airwaysille myönnettävää pelastamistukea koskevassa päätöksessä, että Cyprus Airways tosiaan on yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukainen vaikeuksissa oleva yritys. Komissio päätyi samaan lopputulokseen myös menettelyn aloittamisen yhteydessä. Cyprus Airwaysille voidaan näin ollen myöntää rakenneuudistustukea yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen mukaisesti.

#### Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

- (116) Toinen (yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 35 kohdassa esitetty) täytettävä edellytys on seuraava: ”Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, ja suunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella”.

- (117) Suuntaviivojen 37 kohdan mukaan ”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”.

- (118) Tähän mennessä yhtiö on rakenneuudistuksen puitteissa pienentänyt kustannuksiaan 19,5 miljoonalla Kyproksen punnalla ja irtisanonut enemmän henkilökuntaa kuin rakenneuudistussuunnitelmassa edellytettiin. Rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyi 385 työntekijän vähentäminen (työntekijöitä yhteensä 1800), ja lopulta 414 työntekijää käytti hyväkseen mahdollisuutta lähteä yhtiöstä. Tämä kustannuspohjan merkittävä pieneneminen, yhtiöön jäävien työntekijöiden osalta neuvotellut palkkaleikkaukset sekä tuotannon kasvu ja paremmat työmenetelmät luovat merkittäviä säästöjä, ja niiden on tarkoitus antaa yhtiölle tarvittavaa joustovaraa ja sopeutumiskykyä tavoitteiden saavuttamista varten.

- (119) Komission mielestä Cyprus Airwaysin pitäisi kyetä menestyksekkäästi toteuttamaan rakenneuudistuksensa määräjän puitteissa. Vaikka pelastamistuen myöntämisestä (toukokuussa 2005) on kulunut vasta 18 kuukautta, yhtiön tulokset ovat jo hieman odotettua parempia. Jatkossa yhtiön olisi tulosten parantamiseksi kiinnitettävä huomiota työntekijöidensä mielipiteisiin siitä, kuinka tarvittava rakenneuudistus on suoritettava. Rakenneuudistuksen hallinnointi on erittäin tärkeää tämäntyyppisissä tapauksissa, ja kolmansilta osapuolilta saadut huomautukset osoittavat, että erityisesti tässä tapauksessa hallinnointi voi olla erityisen tärkeää.

- (120) Valtion osittain takaaman 55 miljoonan Kyproksen punnan (96 miljoonan euron) pitkäaikaisen lainan osalta Kyproksen viranomaiset ovat osoittaneet, että tämä summa (ja Eurocyprian myynnistä saatava myyntituotto) käytetään tulevana vuosina lentoyhtiön rakenneuudistusta varten

maksetun pelastamistuen takaisinmaksuun. Vuoden 2007 puoliväliin suunniteltu 14 miljoonan Kyproksen punnan pääomankorotus käytetään jäljellä olevan velkasumman pienentämiseen. Rakennemuutostussuunnitelmaa toteutetaan tiiviisti yhdessä kustannussäästösuunnitelman kanssa, jotta tulot voitaisiin maksimoida. Yhtiön tuloja on tarkoitus vähitellen kasvattaa, jotta jäljellä olevaa lainasaldoa voitaisiin maksaa takaisin tulojen avulla.

- (121) Komission on myös arvioitava, vastaavatko rakennemuutostuksen perustana olevat oletukset todellisia olosuhteita ja vastaavatko ennusteet suuntaviivoihin sisältyviä edellytyksiä Yhteisön pelastamis- ja rakennemuutostustuen suuntaviivojen 35 kohdassa edellytetään, että ”tämä suunnitelma, joka sisältää kaikki tarpeelliset tiedot, kuten selvityksen markkinoista, on esitettävä komissiolle. Elinkelpoisuuden paranemisen on perustuttava pääasiassa rakennemuutostussuunnitelman 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 kehitymisestä esitetyt arviot ovat yleisesti hyväksytyjä. Rakennemuutostus edellyttää luopumista sellaisesta toiminnasta, joka olisi rakennemuutostuksesta huolimatta edelleen tappiollista”.
- (122) Tässä yhteydessä voidaan tarkistaa, että rakennemuutostussuunnitelman tämä osa on toteutunut suunnitelmien mukaisesti. Komissio viittaa tässä tapauksessa liikennemäärien ja markkinoiden kehityksen osalta kahteen riippumattomaan tutkimukseen, jotka suoritettiin Eurocyprian arvioinnin yhteydessä, siinä määrin, kuin nämä liittyvät Kyproksen ilmailumarkkinoiden kehitykseen.
- (123) Rakennemuutostussuunnitelman mukaan Kyproksen lentoliikenteen oletetaan kasvavan keskimäärin 3,5 prosentilla vuodessa jakson 2005–2010 aikana, kun taas Cyprus Airwaysin liikenne kasvaa arvioiden mukaan keskimäärin 2,4 prosentilla vuodessa jaksolla 2005–2010. PwC:n laatiman raportin mukaan Kyproksen lentoliikenteen kokonaiskasvuennuste on kansainvälisen lentokuljetusliiton IATA:n mukaan 4,3 % vuosina 2006–2008. Tämä viittaisi siihen, että suunnitelmassa huomioon otetut oletukset olivat järkeviä. Näin ollen rakennemuutostussuunnitelmaan sisältyvät Cyprus Airwaysin tuloksia koskevat ennusteet vaikuttavat uskottavilta, kun otetaan huomioon muut yhtiön toteuttamat rationalisoinnit.
- (124) Edellä esitetyt tekijät huomioon ottaen komissio on sitä mieltä, että Cyprus Airways kykenee liiketoimintasuunnitelmansa mukaisesti saavuttamaan taloudellisen elinkelpoisuutensa kohtuullisessa ajassa.

Vastasuoritteet

Cyprus Airways

- (125) Yhteisön pelastamis- ja rakennemuutostustuen suuntaviivojen 38 kohdassa edellytetään seuraavaa: ”jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset, on toteutettava vastasuoritteita niin, että tavoitellut myönteiset vaikutukset ovat kielteisiä suuremmat. Muutoin tuen katsotaan olevan ristiriidassa yhteisen edun kanssa ja sen vuoksi soveltumaton yhteismarkkinoille”.

(126) Suuntaviivojen 39 kohdassa tarkennetaan vielä, että ”vastasuoritteisiin voi kuulua omaisuuserien myynti, kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistukset ja kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen. Arvioidessaan, ovatko vastasuoritteet asianmukaisia, komissio ottaa huomioon markkinarakenteen ja kilpailuedellytykset varmistaakseen, etteivät tällaiset toimenpiteet heikennä markkinarakennetta (...)”.

(127) Komission on tämän vuoksi tarkasteltava rakennemuutostusta ja määriteltävä, onko Cyprus Airwaysin ja Cyprus Airways -ryhmän suhteen toteutettu tarvittavat toimet, jotta tuen kilpailua vääristävät vaikutukset voitaisiin minimoida.

(128) Yhtiö aloitti vuoden 2004 lopussa toimintasuunnitelman täytäntöönpanon ja poisti kalustostaan kaksi ilma-alusta, joista toinen vuokrattiin miehistöineen Eurocyprialle. Yhtiö luopui joistakin aikaisemmin harjoittamistaan reiteistä, kuten Varsovasta, Budapestistä ja Colombosta.

(129) Tässä yhteydessä lentoyhtiön kalusto pieneni yhdellä ilma-aluksella vuoden 2004 lopussa. Rakennemuutostussuunnitelman täytäntöönpanon hetkellä Cyprus Airways harjoitti toimintaansa 10 ilma-aluksella (joista 2 oli A319-, 6 A320-200- ja 2 A330-200-alusta) ja vuokrasi lisäksi miehistöineen Eurocyprialle yhtä A320-200-alusta. Tämä vuokrajärjestely päättyi vuoden 2006 kesäkauden lopussa. Lisäksi komissio huomauttaa, että lentoliikenteen kasvuennusteet vaihtelevat keskimäärin 3,5 prosentista 4,3 prosenttiin vuodessa jakson 2005–2010 aikana, kun taas Cyprus Airwaysin liikenne kasvaa arvioiden mukaan keskimäärin 2,4 prosentilla vuodessa jaksolla 2005–2010, mikä johtaa siihen, että yhtiön markkinaosuus pienenee jakson aikana 26,6 prosentista enintään 23,2 prosenttiin. Komissio pitää todennäköisenä ajatusta, jonka mukaan yhtiön kaluston tai markkinaosuuden pienentäminen edelleen voisi vaarantaa sen mahdollisuudet palauttaa toimintakykynsä ilman että siitä koituisi merkityksellisiä kaupallisia mahdollisuuksia kilpailijoille.

(130) Komissio pyysi menettelyn aloittamisen yhteydessä erityisesti kolmansien osapuolten näkemyksiä tähän liittyen, mutta se ei saanut asiaa koskevia huomautuksia.

(131) Lisäksi komissio korostaa sitä, että yhteisön pelastamis- ja rakennemuutostustuen suuntaviivojen 55 kohdassa edellytetään seuraavaa: ”Taloudellinen ja sosiaalinen yhteenkuuluvuus on (...) yksi yhteisön ensisijaisista tavoitteista. (...) Komission on siis otettava huomioon aluekehitystarpeet arvioidessaan tukialueilla myönnettävää rakennemuutostustukea”. Lisäksi suuntaviivoissa (56 kohta) edellytetään, että ”tuen hyväksymisedellytykset voivat kuitenkin olla asetettavien vastasuoritteiden ja tuensaajan rahoitusosuuden osalta joustavampia tukialueilla (...)”.

(132) Tässä yhteydessä on muistettava, että 1 toukokuuta 2004 ja 31 joulukuuta 2006 välisellä jaksolla (\*) koko Kypros oli tukikelpoinen EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan, 3 kohdan c alakohtaan sisältyvän poikkeuksen mukaisesti.

(\*) Valtion tuki CY 14/2003 — KYPROS -aluetukikartta 2004–2006 (C(2004) 1757/1, 28.4.2004).

Vuosina 2007–2013 kahden 50 prosenttia Kyproksen väestöstä kattavan alueen olisi EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan, 3 kohdan c alakohtaan sisältyvän poikkeuksen mukaisesti oltava tukikelpoisia vastaanottamaan alueellista investointitukea, jonka intensiteetti on 15 prosenttia. Kyproksella on useita alueellisia ja siksi pysyviä ominaispiirteitä, jotka vaikuttavat sen sosiaalis-taloudelliseen kehitykseen. Kyproksen syrjäinen eteläinen sijainti aiheuttaa välittömiä ongelmia, jotka liittyvät muille Euroopan unionin alueille pääsemiseen, ja tämän seurauksena lento- ja meriliikenne, ja erityisesti lentoliikenne, on maan kannalta erityisen tärkeässä asemassa. Tämä on tärkeää, sillä lentomatkat on ainoa luotettava keino järjestää liikeyritysten matkustajaliikenne. Eurostatin vuoden 2003 eri maiden ”ilmaluriippuvuutta” kuvaavista tilastoista<sup>(10)</sup> käy ilmi, että Kypros on kaikista jäsenvaltioista riippuvaisin lentoliikenteestä.

#### Päätelmä

- (133) Ottaen huomioon edellä mainitut seikat, Kyproksen lentoliikennemarkkinoiden erityispiirteet sekä sen seikan, että Cyprus Airways on jo vähentänyt kalustoaan ja että aikaisempi tytäryhtiö Eurocypria toimii nyt oikeudellisesti ja rahoituksellisesti itsenäisenä yrityksenä eikä Cyprus Airways enää omista tai kontrolloi sitä, komissio päättää, että Kyproksen viranomaiset ovat ehdottaneet riittäviä vastasuoritteita korjatakseen rakenneuudistuksen aiheuttamaa markkinoiden vääristymistä.

#### Tuki on rajattava välttämättömään

- (134) Yhteisön pelastamis- ja rakenneuudistustuen suuntaviivojen 43 kohdassa edellytetään, että ”tukimäärä ja -intensiteetti on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen, sen osakkaiden tai yhtymän, johon yritys kuuluu, käytettävissä olevat varat. Tässä arvioinnissa otetaan huomioon aikaisemmin mahdollisesti myönnetty pelastamistuki”. Komission mielestä tämä edellytys täyttyy.
- (135) Kuten edellä on mainittu, rakenneuudistuskustannukset ovat yhteensä 71,1 miljoonaa Kyproksen puntaa. Toisaalta on otettava huomioon, että rakenneuudistuksen rahoittamiseen on varattu 55 miljoonaa Kyproksen puntan laina (joka on osittain valtion takaama), Eurocyprian myyntituotto eli 13,425 miljoonaa Kyproksen puntaa sekä muista lähteistä, erityisesti omaisuuserien myynnistä saatavat noin 8,5 miljoonaa Kyproksen puntaa. Suunnitellusta pääomankorotuksesta saatavia varoja ei tulisi lisätä näihin toimiin, sillä ne käytetään täysimääräisesti 55 miljoonaa Kyproksen puntan suuruisen lainan osittaiseen takaisinmaksuun. Ne eivät näin ollen kasvata rakenneuudistukseen käytettyjen resurssien kokonaismäärää, vaan ainoastaan korvaavat niitä vastaavan osan lainasta. Varojen kokonaismäärä on näin ollen noin 76,9 miljoonaa Kyproksen puntaa. Tämä summa on komission mielestä hyväksyttävä, ja se päättää, ettei jatkuvasti käytettävissä olevia varoja ole suhteessa liikaa verrattuna vastaaviin kustannuksiin, sillä suurin osa

rakenneuudistukseen käytettävistä varoista koostuu lainasta, jonka takaisinmaksu yhtiön on järjestettävä sen omasta tuotosta. Nämä varat eivät näin ollen ole jatkuvasti käytettävissä olevia varoja, ja yhtiön on vastattava lopullisista rakenneuudistuskustannuksista.

- (136) Komissio huomauttaa lisäksi, että Kyproksen viranomaisten sitoumus pienentää 55 miljoonaa Kyproksen puntan lainaa varten myönnetyn hallituksen takauksen määrää tarkoittaa itse asiassa valtion tuen rajoittamista verrattuna alkuperäiseen suunnitelmaan.

#### Oman rahoitusosuuden määrä

- (137) Oman rahoitusosuuden osalta suuntaviivoissa (43 kohdassa) edellytetään, että ”tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella. Tällainen rahoitusosuus on merkki markkinoiden uskosta elinkelpoisuuden palautumiseen. Rahoitusosuuden on oltava todellinen ja mahdollisimman suuri, eikä siihen voida laskea arvioituja tulevia voittoja, kuten kassavarajoja”. Tämän jälkeen suuntaviivoissa ilmoitetaan, minkä tasoista omaa rahoitusta tavallisesti pidetään sopivana. Cyprus Airwaysin kokoiselle yhtiölle oman rahoituksen taso olisi 50 prosenttia.
- (138) Komission arvion mukaan rakenneuudistuskustannukset olisivat noin 71,1 miljoonaa Kyproksen puntaa.
- (139) Omana rahoitusosuutena olisi pidettävä seuraavia summia: vähintään 4,2 miljoonaa Kyproksen puntaa, joka vastaa yksityisten sijoittajien tulevaa osuutta 14 miljoonaa Kyproksen puntan pääomankorotuksesta; 55 miljoonaa Kyproksen puntan liikelainaan sisältyvä, lentoyhtiön markkinoilta lainaama vähintään 10 miljoonaa Kyproksen puntan osuus, jolle ei myönnetä valtiotakausta tai muita valtion tukitoimia; sekä erilaisten (edellä 53 kohdassa mainittujen) omaisuuserien myynnistä saatava noin 8,5 miljoonaa Kyproksen puntan myyntituotto.

- (140) Kyproksen viranomaiset ovat myös sitä mieltä, että Eurocyprian myyntituottoa tulisi pitää omana rahoitusosuutena. Komission käytäntö<sup>(11)</sup> tällaisissa tapauksissa on seuraava: jos omaisuuserästä maksetaan tällaisessa kaupassa niiden todellinen arvo (riippumatta siitä, kuka ostaja on), myyntitulot eivät ole valtion tukea omaisuuttaan myyvälle yritykselle. Tämän omaisuuden myyntituottoa voidaan käyttää rakenneuudistuksen rahoittamiseen ja sitä on pidettävä omana rahoitusosuutena. Tämä tarkoittaa sitä, että Eurocyprian myynnistä saatua 13,425 miljoonaa Kyproksen puntan myyntituottoa olisi myös pidettävänä omana rahoitusosuutena. Tätä päätelmää vahvistavat käsiteltävänä olevassa tapauksessa vielä Kyproksen viranomaisten sitoumus sekä komission asettama edellytys, jonka mukaan Eurocypria toimii täysin erillisenä yksikkönä ja kilpailee tosiasiallisesti Cyprus Airlinesin kanssa.

<sup>(11)</sup> 15.10.2003 tehty RTP:tä koskeva komission päätös (2005/406/EY), EUVL L 142, 6.6.2005, s. 1 ja 7.7.2004 tehty Alstomia koskeva komission päätös (2005/418/EY), (EUVL L 150, 10.6.2005) (erityisesti sen 125 ja 215 kohta).

<sup>(10)</sup> Kyproksen osalta lentomat kustajien suhdetta väestöön kuvaava suhdeluku on 8,50, kun se EU-25-maissa on 1,30.

(141) Oma rahoitusosuus on näin laskettuna vähintään 36,2 miljoonaa Kyproksen puntaa. Se kattaa näin ollen 51 prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista. Komissio päätelee näin ollen, että edellytys riittävästä osallistumisesta rakenneuudistuskustannuksiin täyttyy tässä tapauksessa.

(142) Komissio korostaa vielä, että rakenneuudistuskustannukset katetaan pääosin 55 miljoonan Kyproksen punnan lainalla, joka yhtiön on valtion osittaisesta takauksesta huolimatta maksettava takaisin sen omasta tuotosta, eikä 55 miljoonan Kyproksen punnan valtion tuesta<sup>(12)</sup>. Yhtiön on itse tehtävä tulosta voidakseen ajan mittaan kattaa omasta rakenneuudistuksesta aiheutuvat kustannukset — tämän menettelyn vaikutus on verrattavissa tilanteeseen, jossa se olisi itse rahoittanut rakenneuudistuksensa, mutta valtion takaaman liikelainan ansiosta yhtiölle koituvat rahoitusvaikutukset jakautuvat nyt useamman vuoden osalle.

Edellä esitetyn perusteella komissio

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

#### 1 artikla

Kyproksen valtion Cyprus Airways Public Ltd:lle myöntämää rakenneuudistustukea pidetään EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan, 3 kohdan c alakohdan mukaisesti yhteismarkkinoille soveltuvana sillä edellytyksellä, että 2–5 artikloissa säädetty edellytykset täyttyvät.

#### 2 artikla

Kyproksen on 31 päivään joulukuuta 2007 mennessä jätettävä komissiolle rakenneuudistussuunnitelman edistymistä ja hallintoa koskeva raportti.

#### 3 artikla

1. Kyproksen on varmistettava, että Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria ovat ja pysyvät tosiasiallisesti kilpailevina yrityksinä. Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria toimivat oikeudellisesti erillisinä yksikköinä. Cyprus Airways Public Ltd ja Eurocypria eivät kumpikaan saa hankkia toistensa osakkeita eikä niiden välillä saa suorittaa mitään vastaavaa pääomaan liittyvää operaatiota, kuten fuusiota. Kaikki Cyprus Airways Public Ltd:n ja Eurocyprian välinen liiketoiminta hoidetaan tavanomaisen kaupan edellytysten mukaisesti.

2. 1 kohtaa sovelletaan kunnes joko

- a) Kyproksen valtion Cyprus Airways Public Ltd:lle takaama laina on maksettu takaisin tai

- b) kunnes Kyproksen valtiolla ei enää ole suoraa eikä epäsuoraa osake-enemmistöä ja/tai määräävää asemaa kummankaan yrityksen pääoman osalta.

#### 4 artikla

Kyproksen on varmistettava, että Cyprus Airways Public Ltd:n vuoden 2007 puoliväliin suunnitellun 14 miljoonan Kyproksen punnan (24,3 miljoonan euron) pääomankorotuksen yhteydessä noudatetaan seuraavia edellytyksiä:

- a) pääomankorotus tapahtuu vasta sen jälkeen, kun nimetty liikepankki on allekirjoittanut virallisen ja varauksettoman merkintäsitoumussopimuksen, jolla se takaa operaation toteutuksen tavalliseen tapaan, lukuun ottamatta force majeure -tilanteisiin, sota- ja terroritekoihin ja muihin vastaaviin liittyviä tavallisesti mainittuja olosuhteita,
- b) valtio voi merkitä pääomankorotuksesta enintään 70 prosenttia,
- c) valtio merkitsee uusia osakkeita samoin oikeuksin, samoin ehdoin ja samaan yksikköhintaan kuin yksityiset sijoittajat ilman että tämä vaikuttaa pankin ehdottamaan merkintäsitoumuksen täytäntöönpanoa koskevaan aikatauluun,
- d) operaatioon ei saa liittyä liitännäis- tai implisiittisiä sopimuksia, joiden nojalla valtio voisi vapauttaa pankin velvoitteestaan, jos markkinat eivät merkitsisi pääomankorotuksen osakeantia riittävässä määrin, tai myöntää pankille erityistä alennusta merkintähinnasta.

#### 5 artikla

Kyproksen on toimitettava komissiolle kaikki raportit ja asiakirjat, jotka liittyvät valtion, pankin ja Cyprus Airways Public Ltd:n yksityisten osakkeenomistajien osallistumiseen sekä erityisesti pankin kanssa tehdyt lopulliset sopimukset ja raportit, joilla perustellaan palkkiot ja mahdollisesti osakkeiden hinta pääomankorotuksen yhteydessä.

#### 6 artikla

Tämä päätös on osoitettu Kyproksen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 7 päivänä maaliskuuta 2007.

*Komission puolesta*

Jacques BARROT

*Komission varapuheenjohtaja*

<sup>(12)</sup> Tältä osin katso 14.7.2004 tehty MobilCom AG:tä koskeva komission päätös (2005/346/EY), (EUVL L 116, 4.5.2005) (erityisesti sen 173 kohta).