

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1073****z dnia 9 stycznia 2015 r.****w sprawie pomocy państwa SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) wdrożonej przez Cypr na rzecz Cyprus Airways (Public) Ltd***(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 9362)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami<sup>(1)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA****1.1. PIERWSZE FORMALNE POSTĘPOWANIE WYJAŚNIAJĄCE (SA.35888)**

- (1) W lutym 2012 r. służby Komisji dowiedziały się za pośrednictwem prasy, że rząd cypryjski rozważa interwencję na rzecz Cyprus Airways (Public) Ltd (zwanego dalej „Cyprus Airways” lub „przedsiębiorstwem”). W celu wyjaśnienia, czy istnieje prawdopodobieństwo pojawienia się jakichkolwiek kwestii dotyczących pomocy państwa, Komisja wszczęła postępowanie z urzędu.
- (2) Pismami z dnia 20 lutego 2012 r., 15 czerwca 2012 r. i 23 sierpnia 2012 r. Komisja zwróciła się o dostarczenie informacji. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi w dniach 6 kwietnia 2012 r. i 30 sierpnia 2012 r. Dnia 4 października 2012 r. w Brukseli odbyło się spotkanie Komisji z przedstawicielami władz cypryjskich i Cyprus Airways.
- (3) Dnia 13 grudnia 2012 r. władze cypryjskie powiadomiły Komisję o pomocy państwa na ratowanie Cyprus Airways (SA.35888). Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje pismem z dnia 19 grudnia 2012 r. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi dnia 4 stycznia 2013 r.
- (4) Pismem z dnia 6 marca 2013 r. („decyzja z dnia 6 marca 2013 r.”) Komisja powiadomiła Cypr o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) w odniesieniu do niektórych środków pomocy opisanych poniżej w sekcji 3.2.1 („pierwsze formalne postępowanie wyjaśniające”).
- (5) Decyzja Komisji z dnia 6 marca 2013 r. o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(2)</sup>. Komisja zaprosiła władze cypryjskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag na temat domniemanych środków pomocy.
- (6) Dnia 31 maja 2013 r. Komisja otrzymała uwagi od władz cypryjskich. W okresie od 4 kwietnia do 3 lipca 2013 r. Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron. Dnia 10 września 2013 r. Komisja otrzymała uwagi władz cypryjskich dotyczące uwag zainteresowanych stron.

**1.2. DRUGIE FORMALNE POSTĘPOWANIE WYJAŚNIAJĄCE (SA.37220 I SA.38225)**

- (7) W ramach wcześniejszego zgłoszenia z dnia 22 lipca 2013 r. władze cypryjskie przekazały Komisji projekt planu restrukturyzacji, a dnia 23 października 2013 r. powiadomiły o zaktualizowanej wersji tego planu („plan restrukturyzacji z 2013 r.”) (SA.37220). Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje pismem z dnia 15 listopada 2013 r. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi dnia 10 stycznia 2014 r.

<sup>(1)</sup> SA.35888: Dz.U. C 152 z 30.5.2013, s. 12; SA.37220 i SA.38225: Dz.U. C 117 z 16.4.2014, s. 125.

<sup>(2)</sup> Por. przypis 1.

- (8) W ramach regularnego monitorowania zatwierdzonych lub objętych wyłączeniem programów służby Komisji oceniły realizację cypryjskiego programu pomocy szkoleniowej<sup>(3)</sup>. Komisja zwróciła się o informacje między innymi na temat pomocy szkoleniowej na rzecz Cyprus Airways (SA.38225) w pismach z dnia 3 grudnia 2012 r., 15 lutego 2013 r. i 6 maja 2013 r. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi dnia 19 grudnia 2012 r., 14 marca 2013 r. i 30 maja 2013 r.
- (9) Pismem z dnia 4 lutego 2014 r. („decyzja z dnia 4 lutego 2014 r.”) Komisja powiadomiła Cypr o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do środków pomocy opisanych w sekcji 3.2.2 („drugie formalne postępowanie wyjaśniające”).
- (10) Decyzja Komisji z dnia 4 lutego 2013 r. została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(4)</sup>. Komisja zaprosiła władze cypryjskie i zainteresowane strony do zgłaszania uwag na temat domniemanych środków pomocy.
- (11) Dnia 31 marca 2014 r. Komisja otrzymała uwagi od władz cypryjskich. Dnia 16 marca 2014 r. Komisja otrzymała uwagi od trzech zainteresowanych stron. Dnia 26 czerwca 2014 r. Komisja otrzymała uwagi od władz cypryjskich dotyczące uwag zainteresowanych stron.
- (12) Pismami z dnia 11 kwietnia 2014 r. i 2 lipca 2014 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje. Władze cypryjskie udzieliły odpowiedzi dnia 11 maja 2014 r. i 8 sierpnia 2014 r.
- (13) Pismem z dnia 14 listopada 2014 r. Cypr zgodził się odstąpić od swoich praw wynikających z art. 342 Traktatu w związku z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1/1958 oraz zgodził się na przyjęcie i ogłoszenie niniejszej decyzji w języku angielskim.

## 2. CYPRYJSKI RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO

- (14) Cypr posiada dwa międzynarodowe porty lotnicze, w Larnace (LCA – blisko stolicy, Nikozji) i w Pafos (PFO). Ze względu na niewielkie rozmiary wyspy większość podróży opuszczających Cypr lub udających się na Cypr może łatwo dotrzeć do obu portów lotniczych.
- (15) Najwięcej pasażerów przybywa ze Zjednoczonego Królestwa i z Rosji, znacznie mniejsza ich liczba pochodzi z Niemiec, Szwecji i Grecji. Napływ pasażerów waha się w zależności od pory roku: w miesiącach letnich (lipiec–sierpień) przyjeżdża ponad trzy razy więcej pasażerów niż w miesiącach zimowych (grudzień–luty). Ruch z Grecji nie podlega jednak znaczącym wahaniom sezonowym.
- (16) Średni udział Cyprus Airways w rynku wynosi około 15 % ruchu z wyspy i na wyspę (dane z 2012 r.), jednak jego udział w rynku waha się w zależności od sezonu. Najważniejszymi rynkami dla przedsiębiorstwa są trasy między Cyprem a Grecją i między Cyprem a Zjednoczonym Królestwem. Do połowy 2013 r. Cyprus Airways działało aktywnie także na greckim rynku lotów krajowych. Niektóre trasy na Bliski Wschód również stanowiły tradycyjne rynki Cyprus Airways.
- (17) Większość europejskich przewoźników lotniczych tradycyjnie działało na tych samych rynkach co Cyprus Airways. Niektóre trasy prowadzące na Cypr są jednak obsługiwane sezonowo. Od niedawna Cyprus Airways zmagają się także z konkurencją ze strony tanich przewoźników lotniczych, niekiedy mających swoją bazę na Cyprze.
- (18) Gospodarka cypryjska jest w trudnej sytuacji, o czym świadczy spadek PKB od 2009 r., wzrost deficytu budżetowego i bezrobocia. Ze względu na pogorszenie warunków finansowych Cypr otrzymywał wsparcie finansowe od państw członkowskich należących do strefy euro i z Międzynarodowego Funduszu Walutowego („MFW”).

<sup>(3)</sup> SA.27573 (2012/MX) – System ciągłych programów szkoleniowych dla indywidualnych przedsiębiorstw – Cypr, zatwierdzony przez Cypr decyzją Komisarza ds. kontroli pomocy państwa, opublikowaną w cypryjskim Dzienniku Urzędowym nr 8025 z dnia 21 listopada 2008 r.

<sup>(4)</sup> Por. przypis 1.

- (19) W wyniku recesji na Cyprze, ale także w innych państwach europejskich, zmalała liczba pasażerów podróżujących na Cypr i z Cypru. Średnia taryfa lotnicza także znacznie spadła. Przyszłe wyniki rynku cypryjskiego będą zależały od ożywienia gospodarczego w Europie, ale także od sytuacji gospodarki lokalnej.

### 3. OPIS ŚRODKÓW POMOCY

#### 3.1. BENEFICJENT

- (20) Podstawową działalnością przedsiębiorstwa Cyprus Airways, powstałego w 1947 r., jest transport lotniczy osób i towarów oraz pozostałe usługi lotnicze. Przedsiębiorstwo jest notowane na cypryjskiej giełdzie papierów wartościowych. Od początku 2013 r., w wyniku podwyższenia kapitału podstawowego (objętego obydwoma formalnymi postępowaniami wyjaśniającymi), głównym udziałowcem przedsiębiorstwa jest państwo cypryjskie posiadające 93,67 % udziałów, natomiast pozostałe udziały należą do inwestorów prywatnych.
- (21) Pod koniec 2013 r. Cyprus Airways oferowało regularne przewozy lotnicze do około 15 miejsc docelowych oraz posiadało flotę złożoną z sześciu statków powietrznych (Airbus A320) i zatrudniało około 600 pracowników. W związku z tym zaliczało się ono do dużych przedsiębiorstw<sup>(5)</sup>.
- (22) W 2005 r. Cyprus Airways otrzymało pomoc na ratowanie w wysokości 30 mln CYP (około 51 mln EUR), a w 2007 r. – szereg środków restrukturyzacyjnych obejmujących głównie: (i) pożyczki w wysokości 55 mln CYP (około 96 mln EUR), z czego pożyczka w wysokości 45 mln CYP (około 78 mln EUR) została zabezpieczona gwarancją rządową; oraz (ii) podwyższenie kapitału w wysokości 14 mln CYP (około 24 mln EUR), w którym uczestniczyli na takich samych zasadach udziałowcy publiczni i prywatni. Przedmiotowe środki, które obejmowały plan restrukturyzacji („plan restrukturyzacji z 2007 r.”), zostały zatwierdzone przez Komisję jako pomoc państwa na restrukturyzację zgodną z rynkiem wewnętrznym<sup>(6)</sup>.
- (23) Cyprus Airways otrzymuje roczne odszkodowanie z tytułu strat poniesionych w wyniku wprowadzenia przez Turcję zakazu przelotowego dla cypryjskich statków powietrznych. Podstawę odszkodowania stanowi program pomocy zatwierdzony przez Komisję zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) Traktatu. Beneficjentami programu są cypryjscy przewoźnicy lotniczy<sup>(7)</sup>.

#### 3.2. OPIS ŚRODKÓW

##### 3.2.1. Pierwsze formalne postępowanie wyjaśniające

- (24) Dnia 6 marca 2013 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do następujących środków:

##### 3.2.1.1. Środek 1: wkład państwa w podwyższenie kapitału podstawowego w 2012 r.

- (25) W okresie od września 2012 r. do grudnia 2012 r. państwo wypłaciło 31,33 mln EUR na rzecz Cyprus Airways w formie „przedpłaty” na poczet planowanego podwyższenia kapitału podstawowego o łączną kwotę 45 mln EUR. Kwotę wypłacono w transzach.
- (26) W listopadzie 2012 r. Komisji przekazano nowy biznesplan („plan zmian”). Plan zakładał poprawę sytuacji przedsiębiorstwa w ciągu pięciu lat dzięki podwyższeniu kapitału, poprawie czynników generujących koszty i czynników produktywności oraz dzięki nowym inwestycjom i reorganizacji przedsiębiorstwa w „przewoźnika lotniczego oferującego szereg usług do wyboru w konfiguracji jednoklasowej”. W planie przewidziano minimalną rentowność już w drugim roku jego realizacji. Plan podlegał zatwierdzeniu przez istniejących udziałowców, którzy będą uczestniczyć w podwyższeniu kapitału niezbędnym do realizacji planu. Ostatecznie plan nie został zrealizowany.
- (27) W momencie przyznania środka 1 władze cypryjskie twierdziły, że państwo działało jak inwestor prywatny w celu zabezpieczenia swoich aktywów do czasu sfinalizowania planu zmian i podwyższenia kapitału przez wszystkich udziałowców.

<sup>(5)</sup> Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36).

<sup>(6)</sup> Decyzja Komisji z dnia 3 maja 2005 r. w sprawie N69/2005 (Dz.U. C 191 z 5.8.2005, s. 4) i decyzja Komisji 2008/137/WE z dnia 7 marca 2007 r. – Pomoc państwa C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plan restrukturyzacji (Dz.U. L 49 z 22.2.2008, s. 25).

<sup>(7)</sup> Decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.32523 (11/N) (Dz.U. C 230 z 1.8.2012, s. 1).

- (28) Ponadto władze cypryjskie oczekiwały, że podwyższenie kapitału zostanie przeprowadzone na zasadzie proporcjonalnego udziału udziałowców prywatnych obejmującego dodatkową kwotę 13,67 mln EUR. Wkład prywatnych udziałowców wyniósł jednak tylko 106 000 EUR, a zatem kapitał podstawowy przedsiębiorstwa wzrósł jedynie o 31,4 mln EUR. Udziały państwa w Cyprus Airways wzrosły odpowiednio z 69,62 % do 93,67 %.

3.2.1.2. *Środek 2: pomoc na ratowanie*

- (29) Dnia 13 grudnia 2012 r. władze cypryjskie zgłosiły pomoc na ratowanie na rzecz Cyprus Airways, wynoszącą 73 mln EUR. Jak stwierdziły w zgłoszeniu władze cypryjskie, wspomniana kwota odpowiadała potrzebom Cyprus Airways w zakresie przepływów pieniężnych netto do dnia 30 czerwca 2013 r., tj. w okresie sześciu miesięcy. Pomoc na ratowanie miała zostać przekazana w formie pożyczki rządowej o odsetkach w wysokości 1,76 % i miała zostać zwrócona do dnia 30 czerwca 2013 r.
- (30) Władze cypryjskie stwierdziły, że z kwoty 73 mln EUR, stanowiącej pomoc na ratowanie Cyprus Airways, otrzymało już kwotę 16,3 mln EUR w ramach środka 1. W swojej decyzji z dnia 6 marca 2013 r. Komisja zauważyła, że władze cypryjskie zgłosiły pomoc na ratowanie w formie pożyczki, natomiast płatność w wysokości 16,3 mln EUR stanowiła część podwyższenia kapitału.
- (31) Władze cypryjskie twierdziły, że pomoc na ratowanie była konieczna, aby wesprzeć Cyprus Airways przez krótki okres. Władze przyznały, że udzieliły pomocy na restrukturyzację w 2007 r., ale wyjaśniły, że zaistniały wyjątkowe okoliczności, które uniemożliwiły wstępną realizację planu restrukturyzacji z 2007 r. i które niekorzystnie wpłynęły na długoterminową rentowność przedsiębiorstwa. Wspomniane okoliczności dotyczyły sytuacji finansowej na Cyprze i w Grecji, tj. na dwóch głównych rynkach, na których działa Cyprus Airways, oraz niestabilnej sytuacji politycznej na Bliskim Wschodzie, skutków wprowadzenia przez Turcję zakazu przelotowego dla cypryjskich statków powietrznych, wejścia na rynek nowego taniego konkurenta, rzekomo dotowanego przez system państwowy, a także niedokapitalizowanej pozycji Cyprus Airways.

3.2.1.3. *Środek 3: dobrowolne odszkodowanie*

- (32) Zgodnie ze zgłoszeniem z dnia 13 grudnia 2012 r., dnia 4 grudnia 2012 r. cypryjska Rada Ministrów podjęła decyzję o przyznaniu dobrowolnego odszkodowania personelowi Cyprus Airways, który zostanie zwolniony w ramach restrukturyzacji. Zgodnie z tą decyzją dobrowolne odszkodowanie można przyznać, pod warunkiem że: (i) jest ono zgodne z zasadami pomocy państwa; (ii) związki zawodowe działające w przedsiębiorstwie zatwierdziły nowy biznesplan (tj. plan zmian); oraz (iii) nie przekracza ono 50 % wartości zwykłego odszkodowania wypłacanego zwolnionemu personelowi przez cypryjski fundusz na rzecz zwolnionego personelu.

3.2.2. **Drugie formalne postępowanie wyjaśniające**

- (33) Dnia 4 lutego 2014 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające w odniesieniu do następujących środków:

3.2.2.1. *Środek 4: pomoc na restrukturyzację*

- (34) Dnia 23 października 2013 r. władze cypryjskie zgłosiły pomoc na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways w wysokości 102,9 mln EUR, wraz z nowym planem restrukturyzacji (tj. planem restrukturyzacji z 2013 r.) niezwiązanym z planem zmian, o którym mowa w motywie 26 wyżej. Kwota pomocy na restrukturyzację obejmowała:

- a) udział państwa w podwyższeniu kapitału w wysokości 31,33 mln EUR, przyznany już w 2012 r. (środek 1);
- b) transze pożyczki na ratowanie przyznanej już Cyprus Airways (środek 2) o łącznej wartości 34,5 mln EUR. Cyprus Airways nie zwróciłoby przyznanej kwoty, a odpowiadające zadłużenie zostałoby przekształcone w kapitał własny;
- c) w 2007 r. oraz w ramach zatwierdzonego pakietu restrukturyzacyjnego państwo cypryjskie udzieliło gwarancji w wysokości 45 mln CYP (około 78 mln EUR) na zabezpieczenie pożyczki, którą Cyprus Airways zaciągnęło w Hellenic Bank (zob. motyw 22 wyżej). Pożyczka ta była regularnie spłacana przez Cyprus Airways w dwóch ratach rocznie, a w sierpniu 2013 r. pozostająca kwota należności wynosiła 28,5 mln EUR. W ramach zgłoszonej pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwo nie spłaciłoby pozostającej kwoty należności na rzecz Hellenic Bank. W rezultacie skorzystano by z gwarancji rządowej, która stworzyłaby nowe zadłużenie Cyprus Airways wobec państwa, ponieważ państwo musiałoby spłacić przedmiotową pożyczkę. Wspomniane zadłużenie w wysokości 28,5 mln EUR zostałoby następnie przekształcone przez państwo w kapitał własny Cyprus Airways;

- d) fundusz emerytalny Cyprus Airways dla cypryjskich pracowników (z wyłączeniem pilotów) to program o zdefiniowanym świadczeniu, opłacany ze składek pracowników oraz Cyprus Airways. Ostatecznie przedsiębiorstwo dysponuje całą kwotą przeznaczoną na fundusz emerytalny na podstawie uprawnień pracowników wynikających z umowy („siła nabywczą”). Przedsiębiorstwo zapewnia także siłę nabywczą funduszu emerytalnego. Z powodu słabych wyników inwestycyjnych w ramach funduszu emerytalnego odnotowano znaczny deficyt, którego wartość na dzień 1 stycznia 2013 r. wynosiła 12 mln EUR przy założeniu kontynuowania działalności (tj. zakładając, że Cyprus Airways nadal będzie funkcjonować) lub 14,9 mln EUR przy założeniu zakończenia działalności. W ramach pomocy na restrukturyzację państwo cypryjskie przeznaczy kwotę 8,6 mln EUR na pokrycie deficytu funduszu emerytalnego przy założeniu kontynuowania działalności, zaś pozostała kwota zostanie pokryta w ramach transakcji dotyczących nieruchomości (dochody ze sprzedaży majątku przedsiębiorstwa w Nikozji i przeniesienie majątku przedsiębiorstwa w Atenach na fundusz emerytalny).
- (35) Elementy a) i b) pomocy na restrukturyzację odpowiadają środkom 1 i 2, które następnie zgłoszono w ramach pomocy na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways.
- (36) Ponadto w planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano także ewentualną krótkoterminową pożyczkę udzieloną przez państwo w wysokości 10 mln EUR, która – według władz cypryjskich – byłaby udzielana na warunkach rynkowych. Przewidywana data udzielenia pożyczki ani jej warunki nie były jednak jasne, a kwota pożyczki nie jest uwzględniona w łącznej kwocie 102,9 mln EUR.
- (37) Władze cypryjskie wyjaśniły, że plan restrukturyzacji z 2007 r. był początkowo realizowany zgodnie z harmonogramem. Dochody przedsiębiorstwa zaczęły jednak spadać w 2009 r. w wyniku kryzysu finansowego w Unii, w szczególności w Grecji i na Cyprze. Inne czynniki, które spowodowały nowe trudności przedsiębiorstwa, obejmują zakaz przelotowy wprowadzony przez Turcję, który uniemożliwia Cyprus Airways dotarcie do potencjalnych rynków, takich jak Rosja, Armenia i Ukraina w konkurencyjnych czasach lotu, a także zamieszki na Bliskim Wschodzie oraz działalność tanich konkurentów posiadających bazę na Cyprze.

#### 3.2.2.2. Plan restrukturyzacji z 2013 r.

- (38) W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano, że okres restrukturyzacji potrwa od kwietnia 2012 r. (pierwsza sprzedaż aktywów w ramach wkładu własnego przedsiębiorstwa na pokrycie kosztów restrukturyzacji) do końca 2017 r. Celem tego planu jest przywrócenie rentowności Cyprus Airways, począwszy od roku obrotowego 2014. Władze cypryjskie wyjaśniły jednak, że w planie restrukturyzacji z 2013 r. nie uwzględniono podstawowego modelu działalności przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo podjęło już kilka środków przewidzianych w ramach planu restrukturyzacji z 2013 r.

#### Restrukturyzacja floty i działalności

- (39) W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano zmniejszenie floty do sześciu statków powietrznych (z 13 na początku kwietnia 2012 r.). Zmniejszenie to przeprowadzono do dnia 10 grudnia 2013 r. dzięki sprzedaży dwóch posiadanych statków powietrznych w kwietniu 2012 r. i wygaśnięciu umów leasingu na pozostałych pięć statków powietrznych. Z pozostałej floty sześciu statków powietrznych pięć wynajmowanych przez Cyprus Airways byłoby eksploatowanych, natomiast jeden, będący własnością przedsiębiorstwa, służyłby jako zapasowy.
- (40) Zmniejszenie floty znalazłoby odzwierciedlenie w ograniczeniu liczby tras do 13. Od kwietnia 2012 r. zamknięto już następujące trasy: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED<sup>(8)</sup>. Zaplanowano także zamknięcie następujących tras: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE i LCA-LHR, które zostałyby zastąpione trasą LCA-STN<sup>(9)</sup>. Ponadto przedsiębiorstwo ograniczyłoby częstotliwość na trzech trasach, mianowicie LCA-LON, LCA-SKG i LCA-HER<sup>(10)</sup>. Przewidziano zachowanie następujących tras: 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<sup>(11)</sup>. Według władz cypryjskich w planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano zatem zmniejszenie zdolności przewozowych o 35 % pod względem liczby dostępnych miejsc na kilometr (ASK)<sup>(12)</sup> w porównaniu ze zdolnością przewozową w 2012 r.
- (41) W planie przewidziano lepszą alokację czasów lotu, aby zmaksymalizować wykorzystanie floty. Trasę do Londynu zmieniono z Heathrow na Stansted i uważa się ją za strategiczną ze względu na jej atrakcyjność.

<sup>(8)</sup> ATH: Ateny; SKG: Saloniki; HER: Heraklion-Kreta; RHO: Rodos; LED: Sankt Petersburg.

<sup>(9)</sup> FCO: Rzym Fiumicino; VIE: Wiedeń, LHR: Londyn Heathrow, STN: Londyn-Stansted.

<sup>(10)</sup> LON: łączna nazwa portów lotniczych na obszarze Londynu.

<sup>(11)</sup> AMS: Amsterdam Schiphol; CDG: Paryż Charles de Gaulle; SVO: Moskwa Szeremietiewo; SOF: Sofia; FRA: Frankfurt nad Menem; MUC: Monachium; ZRH: Zurych; TLV: Tel. Awiw; BEY: Bejrut.

<sup>(12)</sup> Liczba dostępnych miejsc na kilometr.

## Środki w zakresie redukcji kosztów

- (42) W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano obniżenie kosztów bezpośrednich łącznie o 45,7 mln EUR do końca roku obrotowego 2014 w ramach scenariusza podstawowego. W ramach tych obniżonych kosztów kwota 16,2 mln EUR wynikała ze zmniejszenia wolumenu, w tym części zwolnień personelu i cięć wynagrodzeń związanych z tym zmniejszeniem, natomiast pozostała kwota 29,5 mln EUR pochodziła z dodatkowych oszczędności. Główne elementy obejmują zwolnienia pracowników (17,6 mln EUR); obniżenie innych kosztów personelu (4,5 mln EUR); obniżenie kosztów paliwa (wynikające z ujednoliconej floty złożonej ze statków powietrznych Airbus A320 o dostosowanej zdolności przewozowej – 12,5 mln EUR); koszty zaoszczędzone na pasażerach (np. zrezygnowanie z opcji cateringu w klasie ekonomicznej – 5,5 mln EUR); obniżenie i renegotjowanie opłat za obsługę naziemną w porcie lotniczym LCA (4,2 mln EUR); obniżenie i renegotjowanie opłat lotniskowych i opłat trasowych (3,3 mln EUR); wyeliminowanie kosztów związanych z leasingiem statków powietrznych (4,5 mln EUR).
- (43) Oprócz zmniejszenia floty i liczby tras, do stycznia 2014 r. wdrożono następujące środki: zrezygnowano z cateringu w klasie ekonomicznej, renegotjowano opłaty za obsługę naziemną w porcie lotniczym LCA, co dało oszczędności wynoszące 1,2 mln EUR (w przeciwieństwie do kwoty 0,6 mln EUR oszczędności przewidywanych w planie restrukturyzacji z 2013 r.); obniżono o 10 % wynagrodzenia i składki na fundusz emerytalny. W najbliższej przyszłości nie oczekuje się jednak obniżenia opłat za lądowanie i opłat za postój w porcie lotniczym LCA ze względu na toczące się spory dotyczące innych opłat, które na tym etapie uniemożliwiają renegotjację opłat za lądowanie i za postój.
- (44) Jeżeli chodzi o zwolnienia personelu, liczba pracowników zmniejszyła się z 1 037 w grudniu 2011 r. do 650 w styczniu 2014 r., przy czym dalsze zwolnienia dotyczące 321 pracowników wydają się już ustalone, ale nie zostały jeszcze przeprowadzone. Władze cypryjskie wyjaśniły, że nie przyznano żadnych dobrowolnych odszkodowań z tytułu tych zwolnień.

## Inicjatywy dotyczące przychodów

- (45) Jeżeli chodzi o nowe inicjatywy dotyczące przychodów, w planie restrukturyzacji z 2013 r. w ramach scenariusza podstawowego zakłada się podnoszenie cen o 2–3 % rocznie, począwszy od 2015 r. W ramach najgorszego scenariusza w planie restrukturyzacji z 2013 r. zakłada się spadek dochodów o 1 % w 2014 r. i brak wzrostu po 2015 r. Ponadto w planie odniesiono się do dodatkowych przychodów z usług dodatkowych świadczonych pasażerom, nie podano jednak żadnych kwot.

## Przywrócenie rentowności – założenia

- (46) W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa od 2014 r. W planie w ramach scenariusza podstawowego rozważono następujące wyniki finansowe, zakładając, że restrukturyzacja finansowa (w ramach środka 4) zostanie zrealizowana przed końcem 2013 r.:

Tabela 1

## Przewidywane zyski i straty (scenariusz podstawowy) (w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Przychody	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
EBIT	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Wynik netto przed opodatkowaniem	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
EBIT w %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Rezerwy kapitałowe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rezerwy ogółem	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Kapitał własny ogółem	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) Jeżeli chodzi o rentowność, w planie restrukturyzacji z 2013 r. rozważono następującą rentowność:

Tabela 2

**Przewidywana rentowność**

	(%)			
	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
ROE (stopa zwrotu z kapitału własnego)	21,2	54,1	53,5	41,3
ROCE (stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału)	1,2	6,1	11,4	13,0

- (48) Oprócz wymienionych powyżej środków restrukturyzacyjnych wyniki oparto na następujących założeniach:
- zmniejszeniu liczby pasażerów i zmniejszeniu przychodów wynikającemu ze zmniejszenia sieci;
  - oszczędnościach w zakresie kosztów paliwa ze względu na zwiększone wykorzystywanie systemu zarządzania paliwem. Założono, że cena paliwa jest stała;
  - planowanym rozłożeniu w czasie spłaty zadłużenia wobec strony trzeciej skutkującym brakiem naliczanych lub spłacanych odsetek i brakiem nowych pożyczek;
  - stabilnym stosunku kursu walutowego USD/EUR do 2017 r.;
  - braku zabezpieczenia przed zmianą ceny paliwa lub ryzykiem walutowym USD/EUR z powodu braku możliwości zapewnienia jakiegokolwiek zabezpieczenia dla takich instrumentów.
- (49) Rentowność zapewniały głównie pozostałe loty na trasach LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF i LCA-SVO, które jako jedyne generowały dodatni EBIT w okresie restrukturyzacji. Przewidywano, że utrzymywane trasy będą generować zerowy lub ujemny zysk netto.
- (50) W planie restrukturyzacji z 2013 r. uwzględniono najlepszy (najbardziej optymistyczny) i najgorszy (najbardziej pesymistyczny) scenariusz. Najgorszy scenariusz odzwierciedlał jedynie spadek przychodów opisany w motywie 45 wyżej prowadził (na poziomie EBIT) do straty w wysokości 0,3 mln EUR w 2014 r., 0 EUR w 2015 r. i zysku w wysokości 0,3 mln EUR w latach 2016–2017.
- (51) W planie przyznano, że istnieją pewne rodzaje ryzyka związanego z przywróceniem rentowności, jednak nie uwzględniono ich wpływu na różne scenariusze, a zwłaszcza na najgorszy scenariusz. W szczególności:
- ryzyko makroekonomiczne, związane przede wszystkim z możliwym wzrostem cen ropy naftowej lub zmianą kursu walutowego USD/EUR. W odniesieniu do tych dwóch rodzajów ryzyka w planie osobno wyliczono wpływ zmiany w wysokości 1 % odpowiednio na kwotę około 310 000 EUR i 425 000 EUR w ciągu roku;
  - ryzyko zwiększonej konkurencji na trasach do Tel Awiwu (z powodu deregulacyjnej umowy otwartego nieba, która ma doprowadzić do zwiększenia konkurencji na tej trasie od 2015 r.) i do Moskwy (z powodu oczekiwanego zwiększenia częstotliwości połączeń obsługiwanych przez konkurenta Cyprus Airways, przedsiębiorstwo Transaero). Nie przedstawiono modelu potencjalnego wpływu tego rodzaju ryzyka na przyszłe dochody Cyprus Airways.

**Koszty i finansowanie restrukturyzacji**

- (52) Łączne koszty restrukturyzacji wyniosły 147,4 mln EUR i zostaną podzielone według następujących kategorii:

Tabela 3

**Koszty restrukturyzacji (w mln EUR)**

Skumulowane straty	99,7
--------------------	------

Inne koszty restrukturyzacji (rozliczenie leasingu statków powietrznych, uprawnienia wynikające z odprawy itp.)	10,4
Kapitał obrotowy	37,4
Łączne koszty restrukturyzacji	147,4

- (53) W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano, że łączna pomoc na restrukturyzację wyniesie 102,9 mln EUR, tj. 69,8 % kosztów restrukturyzacji. Przedsiębiorstwo przyczyni się do pokrycia kosztów restrukturyzacji („wkład własny”) poprzez sprzedaż lub przeniesienie aktywów o szacowanej łącznej wartości 54,46 mln EUR. W planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano, że wkład własny będzie obejmował następujące elementy:

Tabela 4

**Proponowany wkład własny w planie restrukturyzacji z 2013 r.**

	Kwota (w mln EUR)	Szacowana data realizacji
Sprzedaż dwóch statków powietrznych Airbus A319	22,1	Zakończona w kwietniu 2012 r.
Sprzedaż wieczornego przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR	15	W trakcie negocjacji
Sprzedaż porannego przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR	10	Koniec 2014 r.
Sprzedaż części zamiennych	3,5	2,0 mln EUR w 2013 r. 1,1 mln EUR w 2014 r. 0,4 mln EUR w 2015 r.
Sprzedaż majątku w Nikozji	3,1	Zakończona dnia 6 sierpnia 2013 r.
Przeniesienie majątku w Atenach na fundusz emerytalny	0,76	Umowa w sprawie przeniesienia zawarta w sierpniu 2013 r.
Całkowity sugerowany wkład własny	54,46	

- (54) Jeżeli chodzi o zakończone procedury sprzedaży (dwa statki powietrzne Airbus A319, majątek w Nikozji), władze cypryjskie przedłożyły umowy sprzedaży stanowiące potwierdzenie kwot zakładanych w planie restrukturyzacji z 2013 r. W odniesieniu do niezrealizowanych procedur sprzedaży władze cypryjskie przedłożyły wyceny przeprowadzone przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa dotyczące dwóch przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR i majątku w Atenach.

## Unikanie nadmiernych zakłóceń konkurencji

- (55) Władze cypryjskie zaproponowały rozważenie niektórych z wymienionych powyżej środków jako środków wyrównawczych w celu zminimalizowania wpływu na konkurencję i konkurentów. W szczególności:
- rezygnację z rentownych tras<sup>(13)</sup> stanowiących 8,8 % dostępnych miejsc na kilometr w 2012 r.: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO. Ponadto zmniejszenie zdolności przewozowej na rentownych trasach: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. Władze cypryjskie uznały, że całkowita liczba dostępnych miejsc na kilometr została zmniejszona o 24 % na rentownych trasach w porównaniu ze zdolnością przewozową w 2012 r.;
  - sprzedaż dwóch przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR. Ze względu na fakt, że port lotniczy LHR jest w pełni skoordynowany, władze cypryjskie uznały, że wspomniane dwa przydziały czasu na start lub lądowanie stanowiłyby wystarczającą rekompensatę dla potencjalnych konkurentów;

<sup>(13)</sup> W planie restrukturyzacji z 2013 r. trasy, które wnoszą dodatni wkład brutto w koszty przedsiębiorstwa, tj. przychody pomniejszone o koszty zmienne, uznano za rentowne trasy.



- c) zmniejszenie floty o siedem statków powietrznych.
- (56) Władze cypryjskie utrzymują, że udział państwa w podwyższeniu kapitału w 2012 r. nie stanowił pomocy państwa, obejmował jednak środek 1 w zgłoszonej przez nie pomocy na restrukturyzację. Władze twierdziły także, że plan restrukturyzacji z 2013 r. był rozsądny, zawierał wystarczające środki wyrównawcze, wkład własny przedsiębiorstwa był możliwie jak najwyższy oraz że plan ten pozwoliłby na przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa w perspektywie średnioterminowej.
- (57) Podsumowując, władze cypryjskie wyjaśniły znaczenie transportu lotniczego dla gospodarki cypryjskiej i ponownie powołały się na wystąpienie wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które powinny umożliwić Cyprus Airways otrzymanie dodatkowej pomocy na restrukturyzację. Do tych okoliczności władze dodały także funkcjonowanie „nielegalnego” portu lotniczego w okupowanej północnej części Cypru, które tureccy przewoźnicy lotniczy rzekomo wykorzystują do przewożenia turystów z miast europejskich na Cypr.

#### 3.2.2.3. Środek 5: pomoc szkoleniowa

- (58) Według władz cypryjskich Cyprus Airways otrzymało w latach 2010–2011 pomoc szkoleniową w wysokości 269 317,94 EUR w ramach systemu ciągłych programów szkoleniowych dla indywidualnych przedsiębiorstw, wdrożonego przez władze cypryjskie na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 800/2008<sup>(14)</sup> („ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych”).
- (59) W przeciwieństwie do swojej argumentacji dotyczącej zgłoszonych środków (zob. np. motyw 68), w swoich uwagach na temat programu pomocy szkoleniowej, a w szczególności w uwadze z dnia 14 marca 2013 r., władze cypryjskie twierdziły, że Cyprus Airways nie znajdowało się w trudnej sytuacji w momencie przyznania przedmiotowej pomocy szkoleniowej. W związku z tym władze cypryjskie uważają, że środek był zgodny z krajowym programem pomocy szkoleniowej, który opiera się na ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń blokowych, a zatem jest zgodny z rynkiem wewnętrznym.

### 3.3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

#### 3.3.1. Pierwsze formalne postępowanie wyjaśniające

- (60) W decyzji z dnia 6 marca 2013 r. (motywy 41–46) Komisja doszła do wstępnego wniosku, że Cyprus Airways mogło zostać uznane za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu komunikatu Komisji w sprawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw („wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.”)<sup>(15)</sup> co najmniej od 2010 r.
- (61) W związku z tym Komisja doszła do wstępnego wniosku, że środki 1, 2 i 3 stanowiły pomoc państwa, i wyraziła wątpliwości dotyczące zgodności tych środków z rynkiem wewnętrznym. Wydawało się, że wspomniane środki nie są zgodne z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. z uwagi na brak planu restrukturyzacji dotyczącego podwyższenia kapitału oraz z uwagi na formę pomocy stanowiącej pomoc na ratowanie, która wydawała się obejmować także część zastrzyku kapitałowego. Komisja wyraziła także wątpliwości dotyczące zasady „pierwszy i ostatni raz”, zgodnie z którą przedsiębiorstwo może otrzymać pomoc na ratowanie lub na restrukturyzację tylko raz na 10 lat. Komisja zakwestionowała w szczególności to, czy uzasadnienia przedstawione przez władze cypryjskie świadczyłyby o wyjątkowych i nieprzewidywalnych okolicznościach, które pozwalałyby na udzielenie dalszej pomocy na restrukturyzację.

#### 3.3.2. Drugie formalne postępowanie wyjaśniające

- (62) W decyzji z dnia 4 lutego 2014 r. Komisja podtrzymała swój wstępny wniosek, że Cyprus Airways można uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji od 2010 r. W związku z tym Komisja doszła do wstępnego wniosku, że środek 4 (który obejmuje także środki 1 i 2) oraz środek 5 stanowiły pomoc państwa, i wyraziła wątpliwości dotyczące ich zgodności z rynkiem wewnętrznym, ponieważ środki te nie wydają się zgodne z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. (środki 1, 2 i 4) ani z ogólnym rozporządzeniem w sprawie wyłączeń blokowych (środek 5).

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

<sup>(15)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2), którego ważność przedłużono w 2009 r. (Dz.U. C 156 z 9.7.2009, s. 3) i w 2012 r. (Dz.U. C 296 z 2.10.2012, s. 3). Mimo że Komisja przyjęła i opublikowała nowe wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1), w swojej decyzji nadal będzie się ona odnosić do wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., ponieważ środki będące przedmiotem postępowania zgłoszono przed dniem 1 sierpnia 2014 r. Ponadto w zakresie, w jakim pomoc państwa została już przyznana bez zgody Komisji, a zatem z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu (tj. środki 1 i 5), pomoc ta została przyznana przed wejściem w życie nowych wytycznych.

- (63) W szczególności Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, że plan restrukturyzacji opierał się na rozsądnych założeniach oraz że doprowadziłby do przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa w rozsądnym terminie zgodnie z odpowiednią praktyką. Komisja uznała także, że poziom wkładu własnego przedsiębiorstwa nie był wystarczający, i wyraziła wątpliwości co do tego, czy zaproponowane środki wyrównawcze rzeczywiście dotyczyły tras nieprzynoszących strat.
- (64) Co więcej, Komisja ponownie wyraziła swoje wątpliwości dotyczące okoliczności uzasadniających odstąpienie od zasady „pierwszy i ostatni raz”. Komisja zauważyła, że Cyprus Airways zwiększyło liczbę swoich lotów krajowych w Grecji w latach 2011–2013, a zatem świadomie zwiększało swoją obecność na rynku greckim. Turecki zakaz przelotowy dla cypryjskich statków powietrznych i funkcjonowanie portu lotniczego na okupowanym terytorium wyspy także może nie kwalifikować się jako wyjątkowe okoliczności, ponieważ taki stan rzeczy istniał od dłuższego czasu.
- (65) W każdym razie Komisja zauważyła, że kwota przyznana jako pomoc szkoleniowa powinna stanowić część pomocy na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways, a zatem należało uwzględnić ją także w planie restrukturyzacji z 2013 r.
- (66) W decyzji z dnia 4 lutego 2014 r. Komisja nie zajęła stanowiska w sprawie klasyfikacji pomocy państwa w postaci możliwej pożyczki krótkoterminowej w wysokości 10 mln EUR, ponieważ jej warunki były niejasne.

#### 4. UWAGI DOTYCZĄCE FORMALNYCH POSTĘPOWAŃ WYJAŚNIAJĄCYCH

##### 4.1. UWAGI CYPRU

- (67) Mimo że niniejsza decyzja odnosi się do trzech odrębnych postępowań, Komisja zauważa, że ich zakres w pewnym stopniu się pokrywa, ponieważ odnoszą się one do tego samego beneficjenta, a niektóre środki są takie same. W związku z tym Komisja uznała za stosowne podsumowanie uwag Cypru dotyczących obu formalnych postępowań wyjaśniających razem.
- (68) W swoich uwagach dotyczących pierwszego formalnego postępowania wyjaśniającego władze cypryjskie potwierdziły, że Cyprus Airways było przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji od 2009 r.
- (69) Jeżeli chodzi o wkład państwa w podwyższenie kapitału podstawowego w 2012 r., władze cypryjskie początkowo twierdziły, że państwo działało jak rozważny inwestor prywatny w celu ochrony wartości swoich inwestycji i uniknięcia negatywnego wpływu na działalność handlową na Cyprze związaną z Cyprus Airways. Brak zaangażowania ze strony pozostałych udziałowców przypisano ówczesnej trudnej sytuacji gospodarczej na Cyprze. Władze cypryjskie zgodziły się jednak uwzględnić udział państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego w 2012 r. w zgłoszonej pomocy na restrukturyzację.
- (70) W odniesieniu do pomocy na ratowanie władze cypryjskie twierdziły, że była to minimalna kwota środków pieniężnych potrzebna przedsiębiorstwu do momentu sporządzenia nowego planu restrukturyzacji, zastępującego plan zmian. Twierdziły one, że stopa procentowa w wysokości 1,66 %<sup>(16)</sup> była stopą procentową dla przedsiębiorstw o stabilnej sytuacji finansowej. Władze zwróciły również uwagę na społeczne skutki upadłości Cyprus Airways w przypadku braku pomocy na ratowanie, a także na znaczenie przedsiębiorstwa, jeżeli chodzi o siatkę połączeń wyspy.
- (71) W odniesieniu do dobrowolnego odszkodowania władze cypryjskie twierdzą, że Cyprus Airways nie było zobowiązane do wypłaty żadnego takiego odszkodowania zwolnionym pracownikom. W związku z tym, gdyby państwo miało zapewnić dobrowolne odszkodowanie, nie przyniosłoby to korzyści Cyprus Airways, ponieważ nie zwolniłoby przedsiębiorstwa z wypłaty wszelkich płatności należnych z tytułu umowy.
- (72) Jeżeli chodzi o czas trwania okresu restrukturyzacji, władze wskazały na wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., w których wymaga się, aby okres restrukturyzacji był „możliwie najkrótszy”, oraz na przytoczone przypadki, w których Komisja zatwierdziła okresy restrukturyzacji dłuższe niż pięć lat<sup>(17)</sup>. Władze wyjaśniły także, że okres do grudnia 2012 r. został w zasadzie „niewykorzystany” ze względu na zmianę zarządu, przygotowywanie i brak realizacji planu zmian oraz pogarszającą się sytuację finansową przedsiębiorstwa, co uniemożliwiło realizację pierwotnego planu, tj. podwyższenie kapitału na zasadzie równorzędności, bez udziału państwa i bez zaciągnięcia pożyczki na ratowanie.

<sup>(16)</sup> Przedstawiona stopa procentowa jest niższa od tej podanej w zgłoszeniu dotyczącym pomocy na ratowanie, zob. motyw 29.

<sup>(17)</sup> Decyzja Komisji z dnia 22 lutego 2006 r. w sprawie N 464/2005, pomoc na restrukturyzację na rzecz AB Kauno ketaus liejykla (Dz.U. C 270 z 7.11.2006, s. 2); decyzja Komisji z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie NN 92/1999, środki na rzecz Centrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen (Dz.U. C 328 z 23.11.2001, s. 5); decyzja Komisji z dnia 1 czerwca 2005 r. w sprawie N 584/2004, pomoc na restrukturyzację na rzecz AB Vingriai (Dz.U. C 187 z 30.7.2005, s. 15); decyzja Komisji 2010/3/WE z dnia 6 listopada 2008 r. w sprawie pomocy państwa C 19/05 (ex N 203/05) udzielonej przez Polskę dla Stoczni Szczecińskiej (Dz.U. L 5 z 8.1.2010, s. 1).

- (73) W odniesieniu do planu restrukturyzacji z 2013 r. władze cypryjskie podtrzymały swoje stanowisko, że pozwoliłby on przedsiębiorstwu na przywrócenie rentowności, mimo ryzyka związanego ze zwiększeniem konkurencji i ewentualną utratą pasażerów z powodu wycofania cateringu w klasie ekonomicznej. Władze twierdziły także, że plan opierał się na rozsądnych założeniach dotyczących sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, skuteczności utrzymywanej sieci, wahań cen paliw i kursu walutowego EUE/USD. Ponadto władze wskazały, że w planie restrukturyzacji z 2013 r. przewidziano średnioterminowe i długoterminowe inicjatywy dotyczące przychodów, których nie uwzględniono w obliczeniach zawartych w planie restrukturyzacji z 2013 r., takie jak ewentualne wprowadzenie metod marketingu bezpośredniego i sprzedaży bezpośredniej.
- (74) Jeżeli chodzi o trasy przynoszące straty, które zgodnie z planem restrukturyzacji z 2013 r. miały zostać utrzymane, władze cypryjskie twierdziły, że wszystkie te trasy zapewniały dodatni wkład brutto (tj. pokrywający co najmniej ich koszty zmienne), a przedsiębiorstwo musiało utrzymywać wielkość krytyczną swojej sieci w celu pozyskiwania pasażerów.
- (75) Ponadto władze cypryjskie wskazały na elementy planu restrukturyzacji z 2013 r., które rozwinęły się lepiej niż oczekiwano, takie jak skuteczne obniżenie kosztów obsługi naziemnej w porcie lotniczym LCA. Władze wyjaśniły także, że nie istniał żaden niespłacony dług wobec przedsiębiorstwa zajmującego się obsługą naziemną w porcie lotniczym LCA.
- (76) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, władze cypryjskie wskazały, że wszystkie trasy, które planuje się zamknąć lub na których planuje się zmniejszyć zdolność przewozową, z wyjątkiem jednej<sup>(18)</sup>, były rentowne na poziomie wkładu brutto w 2012 r., tj. pokrywały koszty zmienne. Władze przedstawiły także tabelę z liczbą dostępnych miejsc na kilometr na poszczególnych trasach.
- (77) W kwestii pomocy ograniczonej do minimum oraz wkładu własnego władze przedstawiły dodatkowe aktywa, które Cyprus Airways planowało sprzedać w celu zwiększenia poziomu wkładu własnego, a mianowicie pozostałe posiadane statki powietrzne i dwa silniki. W międzyczasie sprzedano dwa przydziały czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR za łączną cenę, która była wyższa niż przewidywano, dzięki czemu dodatkowo zwiększono przewidziany wkład własny do poziomu 41,8 % kosztów restrukturyzacji.
- (78) Władze cypryjskie potwierdziły, że fundusz emerytalny, mimo iż jest częścią Cyprus Airways, stanowi jednak odrębny podmiot prawny, oraz że przeniesienie majątku w Atenach oznaczało, że Cyprus Airways straci nad nim kontrolę. W związku z tym władze twierdziły, że przeniesienie majątku w Atenach na fundusz emerytalny było prawdziwym wkładem własnym, który pozwolił na obniżenie kosztów restrukturyzacji wynikających z pokrycia deficytu.
- (79) W rzeczywistości władze cypryjskie wyjaśniły także, że pomoc na restrukturyzację w ramach środka 4 została dostosowana do realizowanego wkładu własnego tak, aby suma tych dwóch kwot pokryła wyłącznie koszty restrukturyzacji. Wyższe przychody w ramach wkładu własnego oznaczałyby zatem mniejszą pomoc na restrukturyzację.
- (80) W związku z tym ostateczny zaproponowany wkład własny przedstawiał się następująco:

Tabela 5

**Zaktualizowany sugerowany wkład własny po przedstawieniu uwag przez Cypr**

	Kwota (w mln EUR)	Realizacja – Ocena
Sprzedaż dwóch statków powietrznych Airbus A319	22,1	Zakończona w kwietniu 2012 r.
Sprzedaż wieczornego przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR	6,3	Umowa w sprawie przeniesienia zawarta w marcu 2014 r.
Sprzedaż porannego przydziału czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR	22,8	Umowa w sprawie przeniesienia zawarta w czerwcu 2014 r.

<sup>(18)</sup> Wydawało się, że trasa LCA-ATH-LCA generuje ujemny wkład brutto w 2012 r. Władze cypryjskie wyjaśniły, że trasa ta funkcjonuje w połączeniu z innymi trasami krajowymi w Grecji, a na odcinku między portami lotniczymi LCA a ATH była rentowna na poziomie wkładu brutto. Władze cypryjskie nigdy nie przedstawiły jednak danych uzasadniających to twierdzenie.

	Kwota (w mln EUR)	Realizacja – Ocena
Sprzedaż części zamiennych	3,5	Brak oceny eksperta – szacowane kwoty: 2,0 mln EUR w 2013 r. 1,1 mln EUR w 2014 r. 0,4 mln EUR w 2015 r. Zrealizowana na podstawie dowodów przedstawionych przez władze cypryjskie: 0,86 mln EUR
Sprzedaż majątku w Nikozji	3,1	Zakończona dnia 6 sierpnia 2013 r.
Przeniesienie majątku w Atenach na fundusz emerytalny	0,76	Poparte oceną eksperta – umowa w sprawie przeniesienia zawarta w sierpniu 2013 r.
Sprzedaż jednego statku powietrznego Airbus A320	2,5	Brak oceny eksperta – sprzedaż w toku
Sprzedaż dwóch silników	0,51	Zakończona dnia 28 kwietnia 2014 r.
Całkowity sugerowany wkład własny	<b>61,57</b>	

- (81) Władze cypryjskie przyznały, że przewidywany wkład własny w wysokości 41,8% jest mniejszy niż poziom wymagany w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. (50% kosztów restrukturyzacji w przypadku dużych przedsiębiorstw). Władze twierdziły jednak, że sprawa Cyprus Airways była jedną ze szczególnie trudnych, co powinno uzasadnić mniejszy wkład własny, w szczególności ze względu na sytuację gospodarczą i finansową państwa oraz turecki zakaz przelotowy. Władze zwróciły także uwagę na znaczne zmniejszenie zdolności przewozowej.
- (82) Jeżeli chodzi o zasadę „pierwszy i ostatni raz”, władze cypryjskie w różnych uwagach podtrzymały swoje argumenty dotyczące wpływu kryzysu finansowego na Grecję i Cypr, tureckiego zakazu przelotowego dla cypryjskich statków powietrznych, funkcjonowania „nielegalnego” portu lotniczego w okupowanej północnej części Cypru, niestabilnej sytuacji politycznej na Bliskim Wschodzie oraz podkreśliły fakt, że przyznanie pomocy na ratowanie lub na restrukturyzację nie powinno być wystarczającym powodem, aby zakazać dalszej pomocy dla tego samego beneficjenta.
- (83) Władze cypryjskie twierdziły, że zwiększenie liczby lotów krajowych Cyprus Airways w Grecji w latach 2011–2013 było dowodem na to, że wpływ kryzysu był trudny do przewidzenia oraz że na niektórych trasach na Bliski Wschód, stanowiących „niebagatelną” część przychodów przedsiębiorstwa, odnotowano znaczny spadek liczby pasażerów, np. spadek liczby pasażerów podróżujących z Egiptu o 94%. Stosowne ostrzeżenia dotyczące niekorzystnego wpływu sytuacji gospodarczej w Europie i zamieszek na Bliskim Wschodzie na Cyprus Airways, które można znaleźć już w sprawozdaniach rocznych przedsiębiorstwa z 2007, 2008 i 2009 r. i o których Komisja wspomniała w decyzji z dnia 6 marca 2013 r., uznano za „ogólne oświadczenia”.
- (84) Władze cypryjskie wskazały również, że całkowita liczba pasażerów na rynku cypryjskim przez ostatnie lata utrzymywała się na stosunkowo stabilnym poziomie, jednak większość pasażerów pochodzi obecnie z Izraela i Rosji. Turecki zakaz przelotowy oznaczał, że działanie na rynku rosyjskim będzie niekorzystne dla Cyprus Airways ze względu na dodatkowy czas lotu. Ponadto władze przedstawiły dowody świadczące o tym, że choć od 2008 r. nieznacznie spadła liczba pasażerów na rynku greckim, znacznie spadły średnie opłaty za przelot w tym kraju (w tym także za loty krajowe).
- (85) Jeżeli chodzi o pożyczkę krótkoterminową w wysokości 10 mln EUR, władze cypryjskie wyjaśniły, że zamierzały sprzedać wieczorny przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR za wysoką cenę, w związku z czym przyznanie pożyczki nie byłoby konieczne.
- (86) Ponadto władze cypryjskie uzasadniły udzielenie pomocy szkoleniowej w latach 2010–2011, argumentując, że Cyprus Airways znalazło się w trudnej sytuacji dopiero pod koniec 2011 r. Było to sprzeczne z ich wcześniejszymi uwagami (zob. motyw (68) wyżej).

## 4.2. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (87) W ramach dwóch formalnych postępowań wyjaśniających uwagi zostały złożone przez Air France Consulting, trzech konkurentów (Ryanair, International Airlines Group i trzeciego konkurenta, który nie chciał ujawnić swojej tożsamości), związki zawodowe Cyprus Airways<sup>(19)</sup> oraz beneficjenta.
- (88) Air France Consulting, które przygotowało plan zmian, wyjaśniło, że w planie tym przewidziano zmianę na lepsze w ciągu roku i poprawę sytuacji finansowej Cyprus Airways w ciągu dwóch lat, oraz dodało, że wymagany kapitał można zapewnić poprzez restrukturyzację finansową, a nie gotówkową. Air France Consulting wyraziło także swoje przekonanie o wiarygodności planu zmian i stwierdziło, że plan opierał się na rozwijaniu przez Cyprus Airways działalności poza Atenami na międzynarodowych trasach europejskich. Ponadto stwierdziło, że decyzje podjęte przez Cyprus Airways w 2013 r. (zmniejszenie floty do sześciu statków powietrznych, zwolnienie 490 pracowników) pogorszą tylko niestabilną sytuację finansową przedsiębiorstwa jeszcze bardziej.
- (89) Trzej konkurenci nie zgodzili się z argumentami władz cypryjskich dotyczącymi znaczenia Cyprus Airways dla infrastruktury i rozwoju Cypru oraz zgłosili gotowość do rozszerzenia swoich tras na Cypr i z Cypru.
- (90) Jeżeli chodzi o istnienie pomocy i zgodność, konkurenci zgodzili się z Komisją, że udziału państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego przedsiębiorstwa nie można uznać za działanie, jakie podjąłby inwestor prywatny.
- (91) Konkurenci zakwestionowali także przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa, wyrażając wątpliwości co do skuteczności utrzymywanej sieci i floty oraz co do realności założeń przyjętych w planie i przewidywanej rentowności, zwłaszcza w odniesieniu do oszczędności paliwa i dodatkowych przychodów z podniesienia opłat. Konkurenci zwrócili także uwagę na zwiększone ryzyko konkurencji na dochodowych trasach, które Cyprus Airways planuje utrzymać, oprócz tras do Tel Awiwu i Moskwy.
- (92) Konkurenci wątpliwość także w istnienie prawdziwie wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności, które uzasadniłyby odstępstwo od zasady „pierwszy i ostatni raz”. Ponadto konkurent, który nie chciał ujawnić swojej tożsamości, uważał, że rentowność tras zaproponowanych jako środki wyrównawcze należy mierzyć na poziomie zysku netto, tj. z uwzględnieniem przyznaných kosztów stałych, a nie wyłącznie na poziomie brutto, tj. z uwzględnieniem jedynie kosztów zmiennych.
- (93) Co więcej, przedsiębiorstwo Ryanair wyraziło wątpliwości co do tego, czy przedsiębiorstwo będzie mogło przeprowadzić planowaną redukcję personelu z powodu sprzeciwu związków zawodowych i zasugerowało, że jeżeli pomoc na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways zostanie uznana za zgodną, może to nastąpić pod warunkiem że przedsiębiorstwo zrezygnuje z tras, które przez trzy lata od zatwierdzenia nadal były nierentowne. Przedsiębiorstwo Ryanair twierdziło także, że wraz z innymi przedsiębiorstwami podlegało takim samym warunkom w związku z zamieszkami na Bliskim Wschodzie i kryzysem gospodarczym w Grecji i na Cyprze. Mimo to przedsiębiorstwo Ryanair twierdziło, że inne przedsiębiorstwa były w stanie dostosować się i rozwinąć w nowym środowisku, podając jako przykład rozwój własnej działalności na rynkach greckich i cypryjskich w ostatnich latach. Ponadto w swoich uwagach z dnia 6 czerwca 2014 r. przedsiębiorstwo Ryanair zwróciło uwagę na artykuł prasowy z dnia 19 maja 2014 r., w którym wskazano, że rząd cypryjski zobowiązał się do przekazania kwoty 4 mln EUR na rzecz zwolnionych pracowników Cyprus Airways, oraz w którym twierdzono, że stanowi to dalszą pomoc państwa na rzecz Cyprus Airways.
- (94) Cyprus Airways i jego związki zawodowe poparły argumenty władz cypryjskich i podtrzymały swoje stanowisko dotyczące rentowności przedsiębiorstwa oraz jego znaczenia dla gospodarki i siatki połączeń Cypru.

## 4.3. UWAGI CYPRU DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (95) Władze cypryjskie nie uznały za konieczne komentowania planu zmian i uwag Air France Consulting, z uwagi na istnienie zaktualizowanego planu restrukturyzacji. Władze powtórzyły, jak istotną rolę odgrywa Cyprus Airways w gospodarce i siatce połączeń wyspy oraz twierdziły, że zamieszki na Bliskim Wschodzie stanowiły wyjątkową i nieprzewidywalną sytuację mającą wpływ na Cyprus Airways. Władze wątpliwość, czy konkurenci byłiby w stanie wypełnić jakiegokolwiek luki w siatce połączeń wynikające z upadłości Cyprus Airways, biorąc pod uwagę sezonowość rynku.

<sup>(19)</sup> PASYPI-PALPU (Cypryjski Związek Pilotów Linii Lotniczych), SYNIKA (Związek Zawodowy Pracowników Cyprus Airways), ASYSEKA (Niezależny Związek Zawodowy Pracowników Grupy Cyprus Airways), SIDIKEK PEO (Związek Zawodowy Pracowników przedsiębiorstw publiczno-prywatnych, miejskich i komunalnych na Cyprze), SYPKKA (Związek Zawodowy Personelu Pokładowego Cyprus Airways).

- (96) Jeżeli chodzi o zgodność środków z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., władze cypryjskie twierdziły, że plan restrukturyzacji z 2013 r. sporządzono w oparciu o realistyczne założenia i nie zlekceważono w nim żadnych negatywnych skutków wynikających z małej floty lub trudności w realizacji inicjatyw dotyczących kosztów.
- (97) Co więcej, władze cypryjskie stwierdziły w swoich uwagach z dnia 9 września 2013 r., że nie dokonano by żadnych dobrowolnych płatności na rzecz zwolnionych pracowników. Następnie w uwagach z dnia 3 sierpnia 2014 r. władze cypryjskie wyjaśniły, że ze względów społeczno-ekonomicznych rząd postanowił wypłacić odszkodowanie bezpośrednio byłym pracownikom Cyprus Airways, którzy już złożyli wypowiedzenie lub zostali zwolnieni. Decyzję podjęto i odszkodowania wypłacono dopiero po sfinalizowaniu wypowiedzeń lub zwolnień, a zatem nie stanowiły one pomocy państwa na rzecz Cyprus Airways. Cyprus Airways dotrzymało wszystkich swoich zobowiązań prawnych wobec pracowników.
- (98) Ponadto zdaniem władz cypryjskich zatwierdzenie pomocy nie powinno podlegać żadnym warunkom.

## 5. OCENA

- (99) W ramach niniejszej decyzji zostanie przeprowadzona ocena, czy badane środki stanowią pomoc państwa na rzecz Cyprus Airways w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oraz czy taka pomoc może być zgodna z rynkiem wewnętrznym.
- (100) Komisja zauważa, że pomoc zapewniona w ramach środka 4 zgłoszonego razem z planem restrukturyzacji z 2013 r. w październiku 2013 r. obejmuje już pomoc zapewnioną w ramach środka 1 (wypłaconą jako zaliczkę w okresie między wrześniem a grudniem 2012 r.) oraz środka 2 (pomoc na ratowanie zgłoszoną w grudniu 2012 r. i częściowo wypłaconą w okresie między styczniem a lipcem 2013 r.). Oba wspomniane środki wdrożono w celu krótkoterminowej poprawy sytuacji przedsiębiorstwa przed przygotowaniem kompleksowego planu restrukturyzacji. Ze względu na fakt, że planu zmian z 2012 r. nie wdrożono, Komisja uważa oba te środki za część planu restrukturyzacji z 2013 r. i w związku z tym oceni wyłącznie środki 1 i 2, w zakresie, w jakim stanowią pomoc państwa w kontekście środka 4, tj. oceni je jako jeden ogólny środek pomocy na restrukturyzację.

### 5.1. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (101) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

#### 5.1.1. Środki 1, 2 i 4

- (102) W decyzji z dnia 6 marca 2013 r. Komisja doszła do wstępnego wniosku, że środek 1, tj. udział państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego Cyprus Airways w 2012 r., stanowił pomoc państwa.
- (103) Środek wiązał się z wykorzystaniem zasobów państwowych i można go przypisać państwu. Przynosił on Cyprus Airways selektywną korzyść, ponieważ Komisja uznała, że inwestor prywatny nie przekazałby kapitału przedsiębiorstwu na takich warunkach, biorąc pod uwagę poważne trudności Cyprus Airways, brak możliwości odzyskania rentowności w dniu przyznania oraz alternatywne rozwiązanie w postaci pożyczki udzielonej przez udziałowca obejmującej odpowiednie papiery wartościowe. Ponadto żaden z istniejących udziałowców prywatnych Cyprus Airways nie uczestniczył w podwyższeniu kapitału, ponieważ od udziałowców prywatnych zebrano jedynie kwotę 106 000 EUR (w porównaniu z pierwotnie spodziewaną kwotą 13,67 mln EUR). Udziały państwa w Cyprus Airways wzrosły zatem z 69 % do 93,67 %. W związku z tym środek nie był zgodny z testem prywatnego inwestora<sup>(20)</sup>.

<sup>(20)</sup> Zob. np. sprawa C-305/89 Włochy przeciwko Komisji („Alfa Romeo”), Rec. 1991, s. I-1603, pkt 18 i 19; sprawa T-16/96 Cityflyer Express przeciwko Komisji, Rec. 1998, s. II-757, pkt 51; sprawy połączone T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. II-17, pkt 104; sprawy połączone T-268/08 i T-281/08 Land Burgenland i Austria przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2012, s. II-0000, pkt 48.

- (104) Komisja nie zgadza się ze stanowiskiem władz cypryjskich, jakoby państwo działało jak inwestor prywatny w celu ochrony wartości swoich inwestycji, ponieważ podwyższenie kapitału w wysokości 31,33 mln EUR i tak nie było wystarczające, aby zapewnić przedsiębiorstwu przetrwanie. Świadczy o tym fakt, że przedsiębiorstwo otrzymało dodatkowe dofinansowanie na ratowanie w ramach środka 2 (pomoc na ratowanie) zaledwie kilka miesięcy później. Jeżeli chodzi o brak uczestnictwa pozostałych inwestorów ze względu na trudną sytuację gospodarki cypryjskiej w tamtym czasie, Komisja zauważa, że jeżeli taka inwestycja byłaby atrakcyjna dla inwestora prywatnego, można by oczekiwać, że inwestorzy zagraniczni wyraziliby swoje zainteresowanie.
- (105) W każdym razie Komisja przyjmuje do wiadomości zamiar władz cypryjskich dotyczący uwzględnienia udziału państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego w 2012 r. w zgłoszonej pomocy na restrukturyzację.
- (106) Środek 1 umożliwił zatem Cyprus Airways kontynuowanie działalności, ponieważ nie musiało ono borykać się z konsekwencjami wynikającymi zwykle ze złych wyników finansowych. Ze względu na fakt, że Cyprus Airways konkuruje z innymi przewoźnikami lotniczymi z EOG na zliberalizowanym rynku EOG w zakresie transportu lotniczego środek 1 może zakłócić konkurencję i wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (107) Środek 2 zgłoszono jako pożyczkę na ratowanie przekazaną w formie pożyczki rządowej oprocentowanej na poziomie 1,76 %, która miała zostać spłacona do dnia 30 czerwca 2013 r. W swojej decyzji z dnia 6 marca 2013 r. Komisja uznała, że żaden rozsądny wierzyciel nie udzieliłby pożyczki z taką stopą procentową przedsiębiorstwu znajdującemu się w trudnej sytuacji. Ponadto władze cypryjskie nie wykazały, w jaki sposób Cyprus Airways byłoby w stanie spłacić pożyczkę po sześciu miesiącach. Ze względu na fakt, że wszystkie pozostałe kryteria określone w art. 107 ust. 1 Traktatu zostały spełnione (jak wyjaśniono w decyzji z dnia 6 marca 2013 r., do której odnosi się w tej kwestii niniejsza decyzja), środek 2 stanowi pomoc państwa. W swojej odpowiedzi na decyzję z dnia 6 marca 2013 r. władze cypryjskie przyznają, że pożyczka stanowi pomoc na ratowanie. Komisja zauważa, że pożyczka nie zostanie spłacona, a władze cypryjskie zgłosiły ją w kontekście pomocy na restrukturyzację (środek 4).
- (108) Środek 4 zgłoszono jako pomoc na restrukturyzację. W istocie wszystkie jego elementy wiążą się z wykorzystaniem zasobów państwowych, a zatem można je przypisać państwu, czy to w formie zastrzyku kapitałowego, zamiany długu na kapitał własny, czy też poprzez bezpośrednie pokrycie części deficytu funduszu emerytalnego. Środek 4 przynosi selektywną korzyść Cyprus Airways, ponieważ inwestor prywatny nie udzieliłby takiego dofinansowania przedsiębiorstwu w takiej sytuacji finansowej (ze skumulowanymi, wysoko lewarowanymi stratami w wysokości 99,7 mln EUR i wyeliminowanym kapitałem własnym). Ponadto z powodów przedstawionych w motywie 106 powyżej środek prawdopodobnie wpłynie na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłóci konkurencję.
- (109) Komisja stwierdza zatem, że środek 4 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu na rzecz Cyprus Airways. Zgodnie ze zgłoszeniem pomoc wynosi 102,9 mln EUR. Komisja przyjmuje do wiadomości oświadczenie władz cypryjskich, że możliwe przyznanie krótkoterminowej pożyczki w wysokości 10 mln EUR nie będzie konieczne, i w związku z tym nie uwzględnia jej w łącznej kwocie pomocy na restrukturyzację. Jeżeli chodzi o datę przyznania pomocy, Komisja zauważa, że środek 4 został przyznany w transzach.
- (110) Transzę a) wynoszącą 31,33 mln EUR (udział państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego w 2012 r.) przyznano w następujący sposób:

Tabela 6

**Daty przyznania w odniesieniu do udziału państwa w podwyższeniu kapitału podstawowego w 2012 r.**

Kwota (w mln EUR)	Data przyznania
3,0	12 września 2012 r.
3,0	20 września 2012 r.
5,0	26 września 2012 r.

Kwota (w mln EUR)	Data przyznania
4,0	11 października 2012 r.
16,33	28 grudnia 2012 r.
<b>Łącznie: 31,33</b>	

(111) Transzę b) wynoszącą 34,5 mln EUR (pożyczkę na ratowanie) przyznano w następujący sposób:

Tabela 7

**Daty przyznania państwowej pożyczki na ratowanie w 2013 r.**

Kwota (w mln EUR)	Data przyznania
3,0	22 stycznia 2013 r.
5,0	29 stycznia 2013 r.
3,5	28 lutego 2013 r.
10,0	2 maja 2013 r.
13,0	26 lipca 2013 r.
<b>Łącznie: 34,5</b>	

(112) Jeżeli chodzi o pozostałe transze w ramach środka 4, tj. transzę c) polegającą na uruchomieniu gwarancji rządowej, a następnie na zamianie długu w wysokości 28,5 mln EUR na kapitał własny oraz transzę d) obejmującą pokrycie deficytu funduszu emerytalnego w wysokości 8,6 mln EUR, Komisja nie posiada jakichkolwiek informacji o tym, że już je przyznano.

**5.1.2. Środek 3**

(113) Komisja przyjmuje do wiadomości wyjaśnienia udzielone przez władze cypryjskie we wrześniu 2013 r., zgodnie z którymi dobrowolne odszkodowanie zostało lub zostałyby wypłacone zwolnionym pracownikom.

(114) Prawie rok później w swoich uwagach z sierpnia 2014 r. władze cypryjskie wyjaśniły, że na przełomie maja i czerwca 2014 r. rząd cypryjski, ze względów społeczno-ekonomicznych, postanowił wypłacić odszkodowanie bezpośrednio byłym pracownikom Cyprus Airways, którzy już złożyli wypowiedzenie lub zostali zwolnieni. Decyzję podjęto i odszkodowania wypłacono dopiero po sfinalizowaniu wypowiedzeń lub zwolnień. Cyprus Airways dotrzymało wszystkich swoich zobowiązań prawnych wobec pracowników.

(115) Według władz cypryjskich wypowiedzenia i zwolnienia pracowników Cyprus Airways w ramach planu restrukturyzacji z 2013 r. zostały wprowadzone bez jakichkolwiek dodatkowych odszkodowań oferowanych przez rząd cypryjski. Przeciwnie rząd cypryjski podjąłby decyzję *ex post* o wypłaceniu odszkodowania bezpośrednio byłym pracownikom Cyprus Airways.

(116) Wydaje się zatem, że władze cypryjskie zrezygnowały ze swoich początkowych zamiarów dotyczących zapewnienia dobrowolnego odszkodowania zwolnionym pracownikom, w związku z czym Komisja uważa, że nie jest konieczne dokonanie kwalifikacji pomocy państwa w odniesieniu do środka 3.

**5.1.3. Środek 5**

(117) W latach 2010–2011 Cyprus Airways otrzymało kwotę 269 317,94 EUR w ramach państwowego programu pomocy, który umożliwiał udzielanie dotacji z budżetu państwa wybranym przedsiębiorstwom do celów szkoleniowych. Komisja stwierdza zatem, że środek 5 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu na rzecz Cyprus Airways. Władze cypryjskie nie kwestionują tej kwalifikacji.



- (118) Pomoc szkoleniową przyznano Cyprus Airways na realizację 303 projektów szkoleniowych w latach 2010–2011. Władze cypryjskie nie przedstawiły jednak harmonogramu dat przyznania w odniesieniu do każdego projektu.

#### 5.1.4. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (119) W świetle powyższych uwag Komisja uważa, że nie jest konieczne ustalenie, czy środek 3 stanowi pomoc państwa. Komisja uważa, że środki 1, 2, 4 i 5 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (120) Łączna kwota pomocy państwa obejmującej środki 1, 2 i 4 wynosi 102,9 mln EUR. Pierwsze dwie transze, tj. kwota 65,83 mln EUR, przyznano już w różnych terminach między dniem 12 września 2012 r. a 26 lipca 2013 r.
- (121) Pomoc państwa obejmująca środek 5 wynosi 269 317,94 EUR i została przyznana w latach 2010–2011.

#### 5.2. POMOC NIEZGODNA Z PRAWEM

- (122) Środki 1, 2, a więc i środek 4 stanowią pomoc państwa oraz zostały przyznane z naruszeniem obowiązku zgłoszenia i klauzuli zawieszającej ustanowionej w art. 108 ust. 3 Traktatu. Ma to również zastosowanie do środka 5. W rezultacie środki te stanowią pomoc państwa niezgodną z prawem.

#### 5.3. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (123) W zakresie, w jakim środki stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ich zgodność musi zostać oceniona w świetle wyłączeń określonych w ust. 2 i 3 tego artykułu. Zgodnie z orzecnictwem Trybunału Sprawiedliwości państwo członkowskie decyduje o przedstawieniu możliwych powodów zgodności i wykazaniu, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności<sup>(21)</sup>.
- (124) Władze cypryjskie początkowo były zdania, że środek 1 nie stanowił pomocy państwa, i zgłosiły środek 2 jako pomoc na ratowanie. W następstwie pierwszego formalnego postępowania wyjaśniającego i w związku z wątpliwościami wyrażonymi przez Komisję w ramach tego postępowania, a także w związku z przewidywanym brakiem spłaty pożyczki na ratowanie udzielonej w ramach środka 2, władze cypryjskie stwierdziły jednak, że środki 1, 2 i 4 są zgodne jako pomoc na restrukturyzację na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.
- (125) W szczególności władze cypryjskie wstępnie zgłosiły plan restrukturyzacji dnia 22 lipca 2013 r., a zaktualizowany plan zgłosiły dnia 23 października 2013 r. Następnie władze przedstawiły dodatkowe wyjaśnienia. Główne założenia i idee zawarte w planie restrukturyzacji z 2013 r. pozostały jednak niezmienione od momentu zgłoszenia w dniu 23 października 2013 r.
- (126) Jeżeli chodzi o środek 5 władze cypryjskie twierdziły, że stanowił on pomoc szkoleniową na podstawie ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych. Komisja ustaliła jednak, że Cyprus Airways znajdowało się w trudnej sytuacji od 2009 r. zgodnie z uwagami władz cypryjskich. Zgodnie z art. 1 ust. 6 lit. c) ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych zagrożone przedsiębiorstwa są wyłączone z zakresu jego stosowania. W związku z tym Cyprus Airways nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy szkoleniowej od 2009 r.
- (127) Zgodnie z pkt 20 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. „przedsiębiorstwo zagrożone nie może być uznawane za narzędzie służące celom polityki publicznej aż do czasu zapewnienia jego rentowności. Komisja uznaje więc, że pomoc dla przedsiębiorstw zagrożonych może mieć pozytywny wpływ na rozwój działalności gospodarczej bez zmieniania warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym z interesem Wspólnoty tylko wtedy, gdy warunki ustalone w niniejszych wytycznych są spełnione”. W związku z powyższym Komisja może ocenić środek 5 jedynie jako pomoc na restrukturyzację podlegającą planowi restrukturyzacji z 2013 r.
- (128) Z uwagi na fakt, że tylko jedna podstawa zgodności jest właściwa w odniesieniu do środków 1, 2, 4 i 5, Komisja uznała za stosowne ocenić wszystkie środki razem. Na potrzeby tej oceny Komisja odniesie się przede wszystkim do pkt 31–77 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

<sup>(21)</sup> Sprawa C-364/90 Włochy przeciwko Komisji, Rec. 1993, s. I-2097, pkt 20.

### 5.3.1. Kwalifikowalność – przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji

- (129) W decyzji z dnia 6 marca 2013 r. (motywy 41–46) Komisja wstępnie stwierdziła, że Cyprus Airways znajdowało się w trudnej sytuacji od 2010 r. Ten wstępny wniosek Komisja podtrzymała w swojej decyzji z dnia 4 lutego 2014 r. (motywy 83–84). Następnie władze cypryjskie przyznały, że Cyprus Airways znajdowało się w trudnej sytuacji od 2009 r.
- (130) Zgodnie z informacjami zawartymi w dostępnych publicznie sprawozdaniach finansowych kluczowe dane finansowe Cyprus Airways od 2009 r. przedstawiły się następująco:

Tabela 8

#### Kluczowe dane finansowe Cyprus Airways za okres 2008 r. – pierwsza połowa 2012 r. (w mln EUR)

	2008 r.	2009 r.	2010 r.	2011 r.	Pierwsza połowa 2012 r. (*)
<b>Obrót</b>	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
<b>EBT</b>	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
<b>Kapitał zakładowy</b>	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
<b>Kapitał własny</b>	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(\*) Cyprus Airways nie opublikowało sprawozdań finansowych od pierwszej połowy 2012 r.

- (131) Punkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. stanowi, że spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością uznaje się za znajdującą się w trudnej sytuacji, jeżeli „ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy”.
- (132) Ponadto zgodnie z pkt 11 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. przedsiębiorstwo może nadal być uznane za zagrożone, „gdy występują typowe oznaki, takie jak rosnące straty, malejący obrót, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków finansowych, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto”. W związku z tym według orzecznictwa Sądu „istnienie ujemnego kapitału własnego [...] można uważać za ważny wskaźnik trudnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa”<sup>(22)</sup>.
- (133) Punkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. odzwierciedla założenie, że przedsiębiorstwo, które doświadcza bardzo dużej utraty swojego kapitału zakładowego, nie będzie w stanie zatrzymać strat, które prawie na pewno doprowadzą do jego zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej. Komisja uważa, że to samo założenie tym bardziej ma zastosowanie do przedsiębiorstwa, które straciło cały swój kapitał zakładowy i ma ujemny kapitał własny<sup>(23)</sup>.
- (134) Jak wskazano w tabeli 8 powyżej, Cyprus Airways ma ujemny kapitał własny od 2011 r. Ponadto kapitał własny zmniejszał się już w latach 2009–2010 i osiągnął poziom znacznie poniżej poziomu kapitału zakładowego. W odniesieniu do pkt 11 w tabeli 8 wykazano, że obroty Cyprus Airways zmniejszały się, a straty rosły już od 2009 r. W 2009 r. obroty spadły prawie o 21 % w porównaniu z 2008 r., a przedsiębiorstwo odnotowało stratę (EBT) w wysokości 3,2 mln EUR. Tendencja ta utrzymywała się w kolejnych latach.
- (135) W związku z powyższym oraz z uwzględnieniem uwag władz cypryjskich (zob. motyw 68 wyżej) Komisja dochodzi do wniosku, że Cyprus Airways było przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji od 2009 r. częściowo zgodnie z punktem 10 (w szczególności od 2011 r.) i w każdym przypadku zgodnie z punktem 11 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.
- (136) Zgodnie z punktem 33 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. „przedsiębiorstwo musi kwalifikować się jako przedsiębiorstwo zagrożone w rozumieniu niniejszych wytycznych”. Warunek ten został zatem spełniony.

<sup>(22)</sup> Sprawy połączone T-102/07 Freistaat Sachsen przeciwko Komisji i T-120/07 MB Immobilien i MB System przeciwko Komisji, Zb. Orz. 2010, s. II-585, pkt 106.

<sup>(23)</sup> Zob. decyzja Komisji 2008/716/WE z dnia 2 kwietnia 2008 r. w sprawie pomocy państwa C 38/07 (ex NN 45/07) przyznanej przez Francję na rzecz Arbel Fauvet Rail SA, pkt 35 (Dz.U. L 238 z 5.9.2008, s. 27).

### 5.3.2. Okres realizacji planu restrukturyzacji z 2013 r. – przywrócenie długoterminowej rentowności

- (137) Punkty 35–37 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. stanowią, że: „35. Plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być możliwie najkrótszy, musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania. Pomoc w celu restrukturyzacji musi zatem być połączona z trwałym planem restrukturyzacji, do którego zainteresowane państwo członkowskie się zobowiązuje. Plan należy złożyć Komisji, podając wszystkie istotne szczegóły i zawierając w szczególności badanie rynku. Lepsza rentowność musi wynikać przede wszystkim ze środków wewnętrznych zawartych w planie restrukturyzacji; może się opierać o takie czynniki zewnętrzne jak zmiany cen i zmiany popytu, na które przedsiębiorstwo nie ma większego wpływu, tylko jeżeli uczynione założenia rynkowe są ogólnie uznane. Restrukturyzacja musi zakładać zaprzestanie wykonywania działalności, która nawet po restrukturyzacji przynosiłaby straty”.
- (138) „36. Plan restrukturyzacji musi opisać okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa, tym samym dając podstawę do oceny, czy proponowane środki są właściwe. Musi wziąć między innymi pod uwagę aktualny stan i przewidywania dotyczące popytu i podaży na odpowiednim rynku produktu, z podaniem scenariuszy opartych o najkorzystniejsze, najmniej korzystne i pośrednie założenia oraz o szczególne słabości i silne strony przedsiębiorstwa. Musi umożliwić przedsiębiorstwu rozwijanie się ku nowej strukturze, która w perspektywie przyniesie mu długoterminową rentowność i samodzielność”.
- (139) „37. Plan musi przewidzieć taką zmianę sytuacji przedsiębiorstwa, która po zakończeniu restrukturyzacji pozwoli mu pokryć wszystkie koszty wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi. Oczekiwany zwrot zaangażowanego kapitału musi być wystarczający, aby pozwolić przedsiębiorstwu, które poddano restrukturyzacji, by stało się konkurencyjne na rynku na podstawie własnych osiągnięć. Kiedy trudności przedsiębiorstwa są wynikiem uchybień istniejących w systemie ładu korporacyjnego, należy wprowadzić odpowiednie zmiany”.
- (140) Jeżeli chodzi o okres trwania, zgłoszony plan restrukturyzacji obejmuje okres od pierwszej sprzedaży aktywów w ramach wkładu własnego przedsiębiorstwa na pokrycie kosztów restrukturyzacji w kwietniu 2012 r. do końca 2017 r. i przewidziano w nim przywracanie rentowności Cyprus Airways od roku obrotowego 2014. Zgodnie ze zgłoszeniem czas trwania okresu restrukturyzacji obejmuje zatem pięć lat i sześć miesięcy.
- (141) Komisja zauważa, że okres ten jest dłuższy niż okres restrukturyzacji zatwierdzony przez nią w przypadku innych przewoźników lotniczych, który zwykle obejmuje pięć lat<sup>(24)</sup>.
- (142) Ponadto Komisja zauważa, że środek 5 przyznano w okresie latach 2010–2011. Z uwagi na fakt, że środek 5 przyznano w momencie, gdy przedsiębiorstwo znajdowało się już w trudnej sytuacji finansowej, nie wchodził on w zakres ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych. Oznacza to, że środek albo stanowił niezgodną pomoc szkoleniową albo należałoby go uznać za pomoc na restrukturyzację, której zgodność należało by ocenić w tym kontekście. W tym ostatnim przypadku, okres restrukturyzacji wydłużyłby się do około siedmiu lat (a wówczas powinien stanowić także część zgłoszonego planu restrukturyzacji).
- (143) Komisja może zatwierdzić dłuższy okres restrukturyzacji w uzasadnionych przypadkach. W tym przypadku władze cypryjskie nie były jednak w stanie uzasadnić, dlaczego Cyprus Airways potrzebowałoby ponad pięć lat na zakończenie swojej restrukturyzacji. W istocie Komisja zauważa, że władze cypryjskie miały kontrolę nad „niewykorzystanym” czasem opisanym przez nie w motywie (72) wyżej, który stracono z powodu opóźnień w wewnętrznym procesie decyzyjnym państwa<sup>(25)</sup>. Ponadto, w przeciwieństwie do innych przypadków, w planie restrukturyzacji Cyprus Airways z 2013 r. nie przedstawiono żadnej specyfiki wcześniej zatwierdzonej przez Komisję w decyzjach wymienionych przez władze cypryjskie, która umożliwiłaby Komisji stwierdzenie, czy można

<sup>(24)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34191 (2012/C) dotycząca środków wdrożonych przez Łotwę na rzecz A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), dotychczas nieopublikowana, motyw 179; decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.32715 (2012/C) dotycząca Adria Airways d.d., dotychczas nieopublikowana, motyw 131; decyzja Komisji 2013/151/UE z dnia 19 września 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz České aerolinie a. s. (ČSA – Czech Airlines – Plan restrukturyzacji) (Dz.U. L 92 z 3.4.2013, s. 16), motyw 107 i decyzja Komisji 2012/661/UE z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie pomocy państwa nr SA.33015 (2012/C), którą Malta planuje wdrożyć na rzecz Air Malta plc. (Dz.U. L 301 z 30.10.2012, s. 29), motyw 93; decyzja Komisji z dnia 29 lipca 2014 r. w sprawie SA.36874 (2013/N) dotycząca pomocy na restrukturyzację na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT SA, dotychczas nieopublikowana, motyw 241.

<sup>(25)</sup> Od czasu uchwały Zarządu w lutym 2012 r. do zatwierdzenia przez Radę Ministrów projektu ustawy umożliwiającej podwyższenie kapitału w czerwcu 2012 r. upłynęły około cztery miesiące. Ponadto Izba Reprezentantów domagała się spełnienia dodatkowych warunków przed zatwierdzeniem podwyższenia kapitału.

zaakceptować dłuższy okres restrukturyzacji w obecnym przypadku. Taką specyfiką może być np. bardzo znaczące zmniejszenie zdolności przewozowej lub wyjątkowo mały udział w rynku<sup>(26)</sup>.

- (144) W rezultacie Komisja nie zgadza się, że harmonogram obejmujący pięć lat i sześć miesięcy (a tym bardziej siedem lat) jest rozsądny w przypadku Cyprus Airways.
- (145) Jeżeli chodzi o treść planu restrukturyzacji z 2013 r., Komisja zauważa, że władze cypryjskie nie rozwiąły w wystarczającym stopniu wątpliwości wyrażonych w decyzji z dnia 4 lutego 2014 r.
- (146) W szczególności władze cypryjskie utrzymywały, że w planie uwzględniono efektywność utrzymywanej sieci i ewentualną utratę popytu wśród pasażerów oraz twierdziły, że nie istnieje ryzyko niekorzystnych wahań cen paliwa i kursu walutowego EUR/USD, na podstawie ich wahań w ciągu ostatnich lat. Władze utrzymywały także, że przewidywana sytuacja finansowa przedsiębiorstwa była zadowalająca w porównaniu z jej słabymi wynikami w przeszłości. Władze wskazały na elementy planu restrukturyzacji z 2013 r., które rozwinęły się lepiej niż oczekiwano, takie jak renegecacja opłat za obsługę naziemną w porcie lotniczym w Larnace.
- (147) W decyzji z dnia 4 lutego 2014 r. Komisja wyraziła jednak wątpliwości, ponieważ miała powody, aby sądzić, że wiele założeń planu restrukturyzacji z 2013 r. nie było wystarczająco rozsądnych, w świetle jej doświadczeń z innymi planami restrukturyzacji w sektorze lotniczym oraz z uwagi na konkurencyjną sytuację na rynku i ogólną zasadę, że wiarygodna restrukturyzacja musi także uwzględniać realną możliwość niekorzystnego rozwoju sytuacji.
- (148) W istocie Komisja zauważa, że założenia przyjęte przez Cyprus Airways nie są ani powszechnie uznane, ani poparte dowodami dotyczącymi perspektyw rynkowych. W rzeczywistości konkurenci zakwestionowali te założenia, zwłaszcza w odniesieniu do ewentualnej presji wywieranej przez konkurentów na planowanych trasach dochodowych, oszczędności paliwa oraz przewidywanego dochodu ze zwiększenia opłat.
- (149) Komisja zauważa, że w scenariuszu podstawowym planu restrukturyzacji z 2013 r. przewiduje się osiągnięcie przez przedsiębiorstwo dodatniego EBIT w wysokości 0,4 mln EUR już w 2014 r. i jego wzrost w kolejnych latach. Komisja zauważa jednak, że w planie zakłada się, iż odsetki od zadłużenia stron trzecich nie będą naliczane ani spłacane przez cały okres restrukturyzacji. W planie restrukturyzacji z 2013 r. wskazano jednak tylko, że konieczne będzie dokonanie zmiany harmonogramu spłaty zadłużenia strony trzeciej, bez podawania szczegółowych informacji na temat sposobu zrealizowania tego założenia. Przewiduje się, że zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania w bilansie na lata 2013–2018 pozostaną na poziomie 27,9 mln EUR. W związku z powyższym kwota zadłużenia strony trzeciej jest wysoka, a jakiegokolwiek niepowodzenie podczas restrukturyzacji może mieć poważne konsekwencje dla prognoz finansowych.
- (150) Komisja ponownie przytacza argument zawarty w decyzji z dnia 4 lutego 2014 r., że pod koniec okresu restrukturyzacji Cyprus Airways byłoby przedsiębiorstwem z zerową rezerwą kapitałową i ujemnymi rezerwami całkowitymi. Takiego przedsiębiorstwa nie można uznać za rentowne, ponieważ w rzeczywistości nie będzie istniał żaden margines bezpieczeństwa.
- (151) Komisja zauważa także, że środki zaproponowane w planie restrukturyzacji z 2013 r. nie wydają się odpowiednie, aby zaradzić okolicznościom, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa, jak ustalono w zgłoszeniu. W szczególności w planie zakłada się utrzymanie trzech niedochodowych tras do Grecji i dwie trasy na Bliski Wschód, pomimo faktu, że te dwa rynki przyczyniają się do trudności przedsiębiorstwa. W planie zakłada się także utrzymanie co najmniej czterech tras stanowiących bezpośrednią konkurencję dla tanich przewoźników lotniczych oraz podniesienie opłat. Co więcej, przewiduje się utrzymanie co najmniej jednej trasy, na którą znaczący wpływ miał turecki zakaz przelotowy.

<sup>(26)</sup> W decyzji Komisji z dnia 22 lutego 2006 r. w sprawie N 464/2005, pomoc na restrukturyzację na rzecz AB Kauno ketaus liejykla, przywołanej również przez władze cypryjskie, Komisja zatwierdziła dłuższy okres restrukturyzacji między innymi w oparciu o zmniejszenie zdolności przewozowej o 46 %. Cyprus Airways zmniejszy swoją zdolność przewozową jedynie o 35 %. Komisja zatwierdziła również dłuższy okres restrukturyzacji, uwzględniając bardzo mały udział przedsiębiorstwa w rynku, fakt, że środki, które pojawiły się zanim państwo uznano za funkcjonującą gospodarkę rynkową, oraz drastyczne operacyjne środki restrukturyzacyjne (decyzja Komisji z dnia 1 czerwca 2005 r. w sprawie N 584/2004, pomoc na restrukturyzację na rzecz AB Vingriai, Dz.U. C 187 z 30.7.2005, s. 15). Precedensy, takie jak sprawy Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen i Stocznia Szczecińskiej, o których wspominają władze cypryjskie, także nie mają zastosowania, ponieważ w pierwszym przypadku pomoc zatwierdzono w ramach starszych wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji oraz uwzględniono szczególną sytuację przedsiębiorstwa pierwotnie będącego własnością państwa w byłej NRD, natomiast w drugim przypadku pomoc nie została zatwierdzona.

- (152) W każdym razie plan restrukturyzacji z 2013 r. nie zawiera żadnej konkretnej oceny przewidywalnej ewolucji podaży i popytu na odpowiednich rynkach, oprócz uznania ryzyka wystąpienia presji konkurencyjnej na niektórych obsługiwanych trasach.
- (153) Ponadto Komisja zauważa, że w najbardziej pesymistycznym scenariuszu nie uwzględniono w wystarczającym stopniu słabych stron przedsiębiorstwa i rodzajów ryzyka występujących na odpowiednich rynkach, z których część została określona w planie. Takie słabe strony i rodzaje ryzyka obejmują presję wywieraną przez konkurentów, odchylenie kluczowych parametrów stanowiących podstawę prognoz finansowych poziomu bazowego (np. średni przychód jednostkowy na pasażera (zysk), cena paliwa, kurs walutowy USD/EUR, spadek popytu) oraz sytuację gospodarczą na kluczowych rynkach.
- (154) W rzeczywistości w najbardziej pesymistycznym scenariuszu odzwierciedlono jedynie spadek przychodów o 1 % i prognozowany dodatni EBIT wynoszący jedynie 0,3 mln EUR w latach 2016–2017. Wystąpienie jednak jakiegokolwiek dodatkowego ryzyka, zgodnie z planem restrukturyzacji z 2013 r., np. wzrost ceny ropy naftowej o 1 % lub zmiana kursu walutowego EUR/USD o 1 %, wystarczy, aby anulować przewidywane zyski (zob. motyw 51 wyżej). Ryzyko jest tym większe, że Cyprus Airways nie posiada niezbędnego zabezpieczenia przed ryzykiem zmiany kursu paliwa lub ryzykiem walutowym. Ponadto Komisja zauważa, że aby ustanowić najbardziej pesymistyczny scenariusz, w poprzednich przypadkach dotyczących przewoźników lotniczych uznawano znacznie większe odchylenia od parametrów podstawowych<sup>(27)</sup>. Ponadto ryzyko związane ze znacznie zwiększoną konkurencją w szczególności na trasach prowadzących do Tel Awiwu i Moskwy, zajmujących czwarte i piąte miejsce w rankingu tras Cyprus Airways pod względem liczby pasażerów, nie zostało uwzględnione, mimo że wyraźnie wspomniano o tym fakcie w planie restrukturyzacji z 2013 r. Ponadto należy także uwzględnić możliwość przedłużającej się recesji w Grecji i na Cyprze.
- (155) Komisja stwierdza zatem, że w planie restrukturyzacji z 2013 r. nie uwzględniono w wystarczającym stopniu okoliczności, które doprowadziły do trudności Cyprus Airways, nie uwzględniono w pełni przyszłych perspektyw rynkowych ani nie zawarto wiarygodnego najbardziej pesymistycznego scenariusza.
- (156) Co więcej, Komisja zauważa, że w planie restrukturyzacji z 2013 r. nie odniesiono się do podstawowych problemów związanych z modelem działalności przedsiębiorstwa, które najwidoczniej przyczyniają się do jego trudności. Restrukturyzacja Cyprus Airways opiera się na istniejącym tradycyjnym modelu działalności, tj. przedsiębiorstwo funkcjonuje jako przewoźnik lotniczy oferujący pełny zakres usług i polegający głównie na stronach pośredniczących w sprzedaży biletów, podczas gdy konkurujący z nim tani przewoźnicy lotniczy lub przewoźnicy lotniczy oferujący pełny zakres usług z szerszą siecią w większości korzystają z bezpośredniej internetowej sprzedaży biletów.
- (157) Komisja stwierdza zatem, że nie spełniono punktów 35–37 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., ponieważ (i) okres realizacji planu restrukturyzacji z 2013 r. jest nadmiernie długi; (ii) plan nie przywraca długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i nie opiera się na realistycznych założeniach; oraz (iii) w planie nie uwzględniono sytuacji na rynku z wystarczająco zmiennymi scenariuszami.

### 5.3.3. Unikanie nadmiernych zakłóceń konkurencji

- (158) Zgodnie z punktami 38–42 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. przedsiębiorstwo, które otrzymało pomoc na restrukturyzację, musi zapewnić środki wyrównawcze na zakłócenia konkurencji spowodowane przez pomoc państwa. Środki te mogą polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności przewozowej lub udziału w rynku oraz ograniczeniu barier wejścia na dane rynki i muszą odnosić się do tras lub produktów nieprzynoszących strat.
- (159) Władze cypryjskie zaproponowały środki wyrównawcze, w tym zamknięcie tras nieprzynoszących strat lub zmniejszenie ich zdolności przewozowej, sprzedaż dwóch przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym LHR oraz zmniejszenie floty i liczby dostępnych miejsc na kilometr.

<sup>(27)</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34191 (2012/C) dotycząca środków wdrożonych przez Łotwę na rzecz A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), dotychczas nieopublikowana, motyw 185; lub decyzja Komisji z dnia 29 lipca 2014 r. w sprawie SA.36874 (2013/N) dotycząca pomocy na restrukturyzację na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT SA, dotychczas nieopublikowana, motyw 234.

- (160) Komisja zauważa, że sprzedaż dwóch przydziałów czasu na start lub lądowanie w pełni skoordynowanym porcie lotniczym LHR<sup>(28)</sup> można uznać za wystarczające ograniczenia barier wejścia dla konkurentów, zwłaszcza z uwagi na fakt, że Cyprus Airways zrezygnowałoby zupełnie z tego portu lotniczego. Znaczne zmniejszenie floty jest również istotnym znakiem zmniejszenia zdolności przewozowej.
- (161) Jeżeli chodzi o trasy zaproponowane jako środki wyrównawcze, Komisja konsekwentnie akceptowała jako środki wyrównawcze zamknięcie tras nieprzynoszących straty lub zmniejszenie ich zdolności przewozowych tj. trasy, które generują dodatni wkład brutto, z uwzględnieniem kosztów zmiennych<sup>(29)</sup>.
- (162) Komisja zauważa jednak, że trasa LCA–ATH, w przypadku której władze cypryjskie zaproponowały zmniejszenie zdolności przewozowej przez Cyprus Airways w ramach środka wyrównawczego, generowała ujemny wkład brutto, a władze cypryjskie nie przedstawiły dowodów na poparcie swojego argumentu, że część trasy jako środek wyrównawczy (obniżenie częstotliwości o cztery loty tygodniowo) nie przynosiła strat.
- (163) Komisja zauważa jednak, że zaproponowane zmniejszenie liczby dostępnych miejsc na kilometr o 24 % w porównaniu ze zdolnością przewozową w 2012 r. jest większe niż zmniejszenie liczby dostępnych miejsc na kilometr zaproponowane w przypadku restrukturyzacji innych przewoźników lotniczych<sup>(30)</sup>. Oznacza to, że nawet jeżeli nie uwzględniono by zmniejszenia zdolności przewozowej na trasie LCA–ATH (stanowiącej jedynie 0,84 % całkowitej liczby dostępnych miejsc na kilometr), zmniejszenie liczby dostępnych miejsc na kilometr nadal byłoby wystarczająco wysokie.
- (164) Komisja stwierdza zatem, że spełniono punkty 38–42 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

#### 5.3.4. Pomoc ograniczona do minimum: rzeczywisty wkład, nieobjęty pomocą

- (165) Zgodnie z punktami 43–45 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. od beneficjentów pomocy oczekuje się, że znaczący wkład w planie restrukturyzacji z 2013 r. będzie pochodził z ich środków własnych i będzie wynosił co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji w przypadku dużych przedsiębiorstw, takich jak Cyprus Airways, z wykluczeniem wyjątkowych okoliczności i przypadków szczególnych trudności. Wkład własny musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski takie jak przepływ pieniędzy.
- (166) Komisja bierze pod uwagę zaktualizowaną kwotę zaproponowanego wkładu własnego w wysokości 61,57 mln EUR. Stanowi to 41,8 % całkowitych kosztów restrukturyzacji, tj. 147,4 mln EUR, zaś pomoc na restrukturyzację zostałaby dostosowana do realizowanego wkładu własnego tak, aby suma dwóch kwot pokryła wyłącznie koszty restrukturyzacji.
- (167) Komisja zwraca uwagę, że zaproponowany wkład własny w wysokości 41,8 %, nawet jeżeli zostałby w pełni osiągnięty, byłby poniżej progu 50 % ustanowionego w ramach wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.
- (168) Ponadto Komisja stwierdza, że na podstawie tabeli 5 w motywie 79, faktycznie zrealizowano jedynie sprzedaż aktywów o wartości 55,67 mln EUR. Sprzedaż pozostałych zaproponowanych pozycji, takich jak części zamienne i statek powietrzny Airbus A320, nie została w pełni zrealizowana, a ich wartość nie została poparta żadną wyceną bieglego.
- (169) Jeżeli chodzi o sprzedaż części zamiennych, rzeczywiste dochody aż do chwili obecnej (0,86 mln EUR) świadczą o tym, że pierwotne szacunki w wysokości 2,0 mln EUR w 2013 r. i 1,1 mln EUR w 2014 r. były zbyt wysoko oszacowane. W przypadku braku jakiegokolwiek wyceny bieglego dotyczącej pozostałych części zamiennych do sprzedaży oraz bez jakichkolwiek dowodów, takich jak umowa, w której wyraźnie określono przyszłe zobowiązanie zakupu nabywcy, nie można uwzględnić ewentualnych przyszłych dochodów ze sprzedaży części zamiennych jako wystarczająco realnego i rzeczywistego wkładu własnego.

<sup>(28)</sup> Definicję całkowicie skoordynowanego portu lotniczego zawarto w art. 2 lit. g) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. U. L 14 z 22.1.1993, s. 1). Zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 takie porty lotnicze borykają się z problemami z przepustowością, przynajmniej w niektórych okresach.

<sup>(29)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34191 (2012/C) dotycząca środków wdrożonych przez Łotwę na rzecz A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), dotychczas nieopublikowana, motyw 194; decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.32715 (2012/C) dotycząca Adria Airways d.d., dotychczas nieopublikowana, motyw 143; decyzja 2013/151/UE, motyw 130.

<sup>(30)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34191 (2012/C) dotycząca środków wdrożonych przez Łotwę na rzecz A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), dotychczas nieopublikowana, motyw 195; decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.32715 (2012/C) dotycząca Adria Airways d.d. dotychczas nieopublikowana, motyw 136.

- (170) Jeżeli chodzi o sprzedaż statku powietrznego Airbus A320, który władze cypryjskie w swojej uwadze z dnia 11 maja 2014 r. opisały jako „stary statek powietrzny”, cztery z pięciu złożonych ofert w 2014 r. zostały wycofane, a w przypadku piątej oferty oferent nie odpowiedział na kontrpropozycję Cyprus Airways. Z uwagi na fakt, że władze cypryjskie nie przedstawiły żadnej wyceny statku powietrznego sporządzonej przez biegłego, nie można uznać przewidywanych dochodów ze sprzedaży, tj. kwoty 2,5 mln EUR za wystarczająco realny i rzeczywisty wkład własny.
- (171) Ponadto Komisja nie zgadza się z władzami cypryjskimi i uważa, że przeniesienia majątku do funduszu emerytalnego nie można uznać za rzeczywisty i realny wkład własny. Jak potwierdziły władze cypryjskie i jak określono w rocznych sprawozdaniach finansowych, fakt ten wynika z tego, że fundusz emerytalny jest kontrolowany przez Cyprus Airways, niezależnie od jego statusu prawnego, przedsiębiorstwo ostatecznie dysponuje jego środkami, a jego deficyt wlicza się do kosztów restrukturyzacji<sup>(31)</sup>. W związku z tym, przenosząc aktywa do funduszu emerytalnego, Cyprus Airways nie wniósł żadnego realnego wkładu własnego na pokrycie kosztów restrukturyzacji.
- (172) W związku z powyższym Komisja uważa, że poziom rzeczywistego i realnego wkładu własnego wynosi 55,67 mln EUR, co stanowi 37,8 % kosztów restrukturyzacji.
- (173) Władze cypryjskie twierdzą, że wyjątkowo, w przypadku szczególnych trudności, wkład własny może być mniejszy niż 50 %. W szczególności władze twierdzą, że niższy poziom wkładu własnego w przypadku Cyprus Airways można uzasadnić kryzysem gospodarczym i finansowym oraz zakazem przelotowym wprowadzonym przez Turcję, który stanowi dodatkowe obciążenie dla przedsiębiorstwa.
- (174) Komisja bierze pod uwagę szczególną sytuację gospodarki cypryjskiej i przyznaje, że sprzedaż aktywów w takiej sytuacji może nie być łatwym procesem. Komisja zauważa jednak, że Cyprus Airways działa na rynku międzynarodowym i płynnym, ponieważ potencjalni nabywcy jego aktywów, w tym statków powietrznych, przydziału czasu na start lub lądowanie, części zamiennych, mogą pochodzić z dowolnej części świata, a tym samym nie musi ich niepokoić sytuacja gospodarki cypryjskiej, gdyż łatwiej mogą uzyskać środki finansowe i przenieść aktywa lub wykorzystać je bez powiązania z Cyprem.
- (175) Ponadto turecki zakaz przelotowy obowiązuje od wielu lat i nie jest w żaden sposób powiązany ze sposobem sprzedaży aktywów lotniczych, które można wykorzystać w dowolnym miejscu. Co więcej, znaczne zmniejszenie zdolności przewozowej ma istotne znaczenie dla konkurentów, natomiast wkład własny ma na celu ograniczenie wymaganej pomocy państwa i pokazanie, że rynek wierzy w możliwość przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa.
- (176) Ponadto, mimo iż Komisja w oparciu o wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. zaakceptowała wkład własny na poziomie 40 % kosztów restrukturyzacji, ze względu na wyjątkowe okoliczności<sup>(32)</sup>, poziom ten nadal przekracza poziom wkładu własnego Cyprus Airways.
- (177) Komisja stwierdza zatem, że nie spełniono punktów 43–45 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. W planie restrukturyzacji z 2013 r. nie ograniczono pomocy do niezbędnego minimum, ponieważ nie obejmowała wystarczająco wysokiego, realnego i rzeczywistego wkładu własnego na pokrycie kosztów restrukturyzacji Cyprus Airways.

#### 5.3.5. Specjalne warunki w odniesieniu do przedsiębiorstw znajdujących się na obszarach objętych pomocą

- (178) Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. warunki zezwolenia na pomoc mogą być mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych i wielkości wkładu beneficjenta, jeżeli jest to uzasadnione ze względu na rozwój regionalny, a w szczególności jeżeli siedziba beneficjenta pomocy znajduje się w regionie objętym pomocą.

<sup>(31)</sup> Ze statusu Cyprus Airways i jego rocznego sprawozdania finansowego wynika, że przedsiębiorstwo prowadzi szereg programów świadczeń emerytalnych, w tym fundusz emerytalny, oraz że przejmuje odpowiedzialność za zabezpieczenie wartości funduszu emerytalnego, a zobowiązanie to uwzględnione jest w zobowiązaniach i postanowieniach przedsiębiorstwa. Ponadto przedsiębiorstwo gwarantuje siłę nabywczą świadczeń emerytalnych, tak że ich wartość nie jest mniejsza od ustalonej minimalnej wartości świadczeń ogółem.

<sup>(32)</sup> Decyzja Komisji 2010/175/WE z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie pomocy państwa C 18/2005 (ex N 438/04, N 194/05 i PL 34/04) udzielonej przez Polskę na rzecz Stoczni Gdańsk (Dz.U. L 81 z 26.3.2010, s. 19), motyw 276.

- (179) W przypadku Cypru, w okresie 2007–2013 oraz 2014–2020, dwa regiony obejmujące łącznie 50 % ludności Cypru kwalifikują się do otrzymania regionalnej pomocy inwestycyjnej w ramach odstępstwa od art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu (strefa zachodnia i strefa wschodnia)<sup>(33)</sup>. Władze cypryjskie twierdziły także, że Cypr wykazuje szereg cech terytorialnych mających wpływ na jego rozwój społeczno-gospodarczy, a mianowicie na jego peryferyjny charakter i zależność od transportu lotniczego i morskiego. Ponadto władze twierdziły, że w związku z recesją gospodarczą gospodarki cypryjskiej Cypr należy tym bardziej traktować jako obszar objęty pomocą.
- (180) Komisja zauważa, że Cyprus Airways posiada siedzibę w Nikozji, która nie jest zlokalizowana na żadnym z dwóch cypryjskich obszarów objętych pomocą. Port lotniczy w Larnace, prawdopodobnie główny ośrodek działalności Cyprus Airways, także nie znajduje się na żadnym z tych obszarów objętych pomocą. Ponadto Komisja zauważa, że aby zapewnić równe szanse, status obszaru objętego pomocą można nadać jedynie decyzją Komisji, zgodnie z kryteriami mających zastosowanie wytycznych dotyczących pomocy regionalnej, a nie na podstawie innych cech terytorialnych lub recesji gospodarczej.
- (181) W związku z tym Komisja nie może przyjąć mniej rygorystycznych warunków, jeżeli chodzi o kryteria dotyczące pomocy.

#### 5.3.6. Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (182) Zgodnie z pkt 73 sekcji 3.3 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. pomoc w celu ratowania lub w celu restrukturyzacji należy przyznać tylko raz oraz „jeżeli upłynęło mniej niż 10 lat od momentu przyznania pomocy w celu ratowania lub nastąpił koniec okresu restrukturyzacji, lub wstrzymano wdrażanie planu restrukturyzacji (niezależnie od tego, które wydarzenie nastąpiło jako ostatnie), Komisja nie przyzna dalszej pomocy w celu ratowania lub w celu restrukturyzacji”. Warunek ten znany jest jako zasada „pierwszy i ostatni raz”.
- (183) Wyjątek od zasady „pierwszy i ostatni raz” przedstawiono w pkt 73 lit. c) sekcji 3.3 [proszę potwierdzić]:
- „[...]
- c. w wyjątkowych i nieprzewidywalnych okolicznościach”.
- (184) Komisja zatwierdziła pomoc na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways w 2007 r. na podstawie planu restrukturyzacji. W związku z tym Cyprus Airways zasadniczo nie kwalifikuje się obecnie do dalszej pomocy na restrukturyzację zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz” i Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy w tym przypadku istnieją wyjątkowe i nieprzewidziane okoliczności w rozumieniu pkt 73 lit. c).
- (185) Mimo szczegółowego omówienia tego punktu po wszczęciu dwóch formalnych postępowań wyjaśniających, władze cypryjskie nie były w stanie wyjaśnić, dlaczego sytuację Cyprus Airways należało uznać za wyjątkową i nieprzewidywaną, co usprawiedliwiłoby przyznanie dodatkowej pomocy na restrukturyzację<sup>(34)</sup>.
- (186) Przede wszystkim w 1974 r. Turcja wprowadziła zakaz przelotowy<sup>(35)</sup>, a Cypr wdrożył zatwierdzony system rekompensat dodatkowych kosztów poniesionych przez przewoźników lotniczych odnoszących straty, w tym Cyprus Airways (zob. motyw 23 wyżej). W związku z powyższym wydarzenia tego nie można uznać za wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności, a władze cypryjskie nie przedstawiły żadnych nowych dowodów w tej sprawie.

<sup>(33)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie N 814/2006, dotycząca mapy pomocy regionalnej na lata 2007–2013 (Dz.U. C 68 z 24.3.2007, s. 28.).

<sup>(34)</sup> Władze cypryjskie odnoszą się do decyzji w sprawie pomocy na ratowanie Air Malta, w której uznano wyjątkowe okoliczności i zezwolono na udzielenie pomocy na ratowanie w okresie krótszym niż 10 lat od poprzedniej pomocy na restrukturyzację (decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2010 r. w sprawie N 504/2010 – Air Malta plc – pomoc na ratowanie, Dz.U. C 102 z 2.4.2011, s. 4). Komisja zauważa, że istnieją znaczne różnice między sprawą Air Malta a bieżącą sprawą. Poprzedni środek w sprawie Air Malta przeprowadzono w kwietniu 2004 r. przed przystąpieniem Malty do UE, dlatego nie podlegał zatwierdzeniu przez Komisję. Władze maltańskie twierdziły, że środek z 2004 r. był zgodny z testem prywatnego inwestora, a w związku z tym nie stanowił pomocy państwa. Ze względu na pilną potrzebę zatwierdzenia pomocy na ratowanie Komisja nie była w stanie sformułować ostatecznego wniosku co do charakteru pomocy środka z 2004 r. W kolejnej decyzji w sprawie pomocy na restrukturyzację (decyzja 2012/661/EU) Komisja stwierdziła jednak, że środek z 2004 r. nie stanowił pomocy państwa. W obecnym przypadku nie ma wątpliwości, że Cyprus Airways otrzymało pomoc na restrukturyzację w 2007 r. Co więcej, jedna z wyjątkowych okoliczności zaakceptowana przez Komisję dotyczyła faktu, że w momencie przyznania środka z 2004 r. dostęp do międzynarodowego portu lotniczego na Malcie był regulowany wyłącznie prawami przewozowymi określonymi w dwustronnych porozumieniach lotniczych, natomiast w 2010 r. wszyscy przewoźnicy unijni mieli dostęp do tego portu lotniczego. Od 2007 r. do chwili obecnej nie wprowadzono żadnych zasadniczych zmian, jeżeli chodzi o dostęp do cypryjskich portów lotniczych. Co więcej, podczas gdy ruch lotniczy na Malcie był w ponad 50 % obsługiwany przez Air Malta, udział Cyprus Airways w cypryjskim ruchu lotniczym stanowił jedynie 15 % w 2012 r. i od tamtej pory ciągle spada.

<sup>(35)</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.32523 (2011/N), pkt 11.



- (187) Z podobnych powodów za wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności nie można uznać funkcjonowania „nielegalnego” portu lotniczego w północnej części Cypru, ponieważ turyści mogli podróżować na północną część Cypru i z powrotem od co najmniej 2004 r.
- (188) Komisja nie zgadza się również z władzami cypryjskimi, że wprowadzenie jakiegokolwiek konkurenta, czy to taniego przewoźnika, czy też oferującego pełny zakres usług, można uznać za wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności, zważywszy że Cyprus Airways działa w zliberalizowanym sektorze oraz pod warunkiem że jego konkurenci działają legalnie. Jeżeli chodzi o zarzut, że państwo cypryjskie dofinansowuje konkurentów Cyprus Airways, Komisja nie otrzymała żadnego uzasadnienia tego zarzutu. W każdym razie Komisja podkreśla, że nie można twierdzić, iż państwo musi zapewnić pomoc państwa na rzecz Cyprus Airways w celu zrównoważenia negatywnych skutków domniemanego środka, który według twierdzeń został wprowadzony przez państwo, oraz nie można uznać tego środka za wyjątkową i nieprzewidywalną okoliczność.
- (189) Jeżeli chodzi o zamieszki na Bliskim Wschodzie, Komisja uważa, że nie można uznać takiej sytuacji za wyjątkową, biorąc pod uwagę utrzymujące się od wielu dziesięcioleci napięcia w niektórych częściach tego regionu. W odniesieniu do wpływu gospodarczego ostatnich zamieszek, do których odnoszą się władze cypryjskie, a mianowicie „arabskiej wiosny”, ze sprawozdań rocznych przedsiębiorstwa wynika, że dochód z tras łączących Cypr z Bliskim Wschodem i regionem zatoki Perskiej wydaje się tradycyjnie stanowić około 10 % łącznych przychodów Cyprus Airways. W związku z tym znaczne zmniejszenie ruchu miałyby stosunkowo niewielki wpływ (o ile nie „nieznaczny”), tj. wpłynęłoby maksymalnie na 10 % łącznych przychodów Cyprus Airways.
- (190) Jeżeli chodzi o pogorszenie się stanu gospodarki greckiej i cypryjskiej, Komisja uznaje te wydarzenia, jak również możliwy spadek średnich opłat za loty greckie. Komisja przypomina jednak, że Cyprus Airways zwiększyło liczbę swoich lotów krajowych w Grecji w latach 2011–2013, a zatem świadomie zwiększało swoją obecność na rynku greckim.
- (191) Z dostępnych dowodów w planie restrukturyzacji z 2013 r. i informacji przedstawionych przez konkurentów wynika, że całkowity przepływ pasażerów na rynku cypryjskim wzrósł od 2009 r., podczas gdy udział w rynku Cyprus Airways zmalał. Ponadto inni przewoźnicy lotniczy działający w regionie także zmagali się z kryzysem gospodarczym, ale dostosowali swoją politykę cenową i sieć, aby utrzymać się na rynku. W rzeczywistości Ryanair wskazał, że osiągnął nawet wzrost na tych rynkach.
- (192) W świetle powyższych uwag Komisja uważa, że Cyprus Airways, pomimo uznania ryzyka poprzez wyraźne, aczkolwiek „ogólne” stwierdzenia zawarte w rocznych sprawozdaniach z 2007, 2008 i 2009 r.<sup>(36)</sup>, oraz pomimo dostępnych opcji nie wprowadziło niezbędnych zmian w swojej działalności, aby uniknąć skutków pogorszenia się stanu gospodarki na swoich głównych rynkach oraz aby czerpać korzyści z nowych rynków podobnie jak konkurenci. Wspomnianych skutków nie można zatem zakwalifikować jako wyjątkowe i nieprzewidywalne okoliczności, należy je raczej przypisać niewłaściwemu zarządzaniu i słabym wynikom Cyprus Airways.
- (193) Komisja stwierdza zatem, że wyjątek, o którym mowa w pkt 73 lit. c) sekcja 3.3 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., nie ma zastosowania oraz że przyznanie pomocy na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways stanowiłoby naruszenie zasady „pierwszy i ostatni raz”.

### 5.3.7. Wniosek

- (194) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że Cypr wprowadził środki 1, 2, 4 i 5 niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (195) Komisja uznaje także środki 1, 2, 4 i 5 oraz plan restrukturyzacji z 2013 r. za niezgodne z warunkami wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Komisja nie stwierdziła żadnych innych podstaw niezgodności, a władze cypryjskie także nie zgłosiły żadnej alternatywnej podstawy do stwierdzenia zgodności przedmiotowych środków (z wyjątkiem zastosowania ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych do pomocy szkoleniowej – środek 5). Komisja uznaje zatem pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

<sup>(36)</sup> Zob. sprawozdanie roczne z 2007 r., s. 97; sprawozdanie roczne z 2008 r., s. 88; sprawozdanie roczne z 2009 r., s. 91.

## 5.4. ODZYSKANIE ŚRODKÓW

- (196) Zgodnie z Traktatem i orzecznictwem Trybunału Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o tym, że zainteresowane państwo członkowskie musi wycofać lub zmienić formę pomocy w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym<sup>(37)</sup>. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika również, że obowiązek nałożony na państwo członkowskie na mocy decyzji Komisji służy do zniesienia pomocy niezgodnej z rynkiem wewnętrznym w celu przywrócenia wcześniejszego stanu<sup>(38)</sup>.
- (197) W tym kontekście Trybunał ustalił, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy przyznanej w sposób niezgodny z prawem dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów rynkowych, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy<sup>(39)</sup>.
- (198) Zgodnie z przytoczonym orzecznictwem art. 14 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999<sup>(40)</sup> stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy przyznanej bezprawnie, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta [...]”.
- (199) W związku z tym, biorąc pod uwagę fakt, że przedmiotowe środki o łącznej kwocie 66 099 317,94 EUR (31,33 mln EUR w formie udziału państwa w podwyższeniu kapitału (środek 1), 34,5 mln EUR w formie pożyczki na ratowanie (środek 2) i 269 317,94 EUR w formie pomocy szkoleniowej (środek 5)) wdrożono z naruszeniem art. 108 Traktatu i uznaje się je za pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, środki te muszą zostać odzyskane w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku przed ich przyznaniem. Proces odzyskiwania powinien obejmować czas od dnia odniesienia korzyści przez beneficjenta, to jest począwszy od dnia przekazania mu pomocy do dnia skutecznego odzyskania, zaś kwota, jaką należy odzyskać, powinna być powiększona o kwotę odsetek naliczanych do dnia jej skutecznego odzyskania.

## 6. WNIOSEK

- (200) W odniesieniu do środka 3 procedura określona w art. 108 ust. 2 Traktatu stała się bezprzedmiotowa z uwagi na niewprowadzenie środka przez Cypr.
- (201) Komisja stwierdza, że środki 1, 2, 4 i 5 dotyczące odpowiednio udziału państwa w podwyższeniu kapitału, pożyczki na ratowanie, pomocy na restrukturyzację i pomocy szkoleniowej na rzecz Cyprus Airways stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu i są niezgodne z rynkiem wewnętrznym, ponieważ odpowiednie warunki określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. nie zostały spełnione ani nie znaleziono żadnych innych podstaw do uznania środków za zgodne z rynkiem wewnętrznym.
- (202) Komisja stwierdza, że Cypr wprowadził środki 1, 2, 4 i 5 niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (203) Komisja zwraca też uwagę na fakt, że władze cypryjskie zgodziły się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## Artykuł 1

Formalne postępowanie wyjaśniające na mocy art. 108 ust. 2 Traktatu, wszczęte dnia 6 marca 2013 r. w odniesieniu do ewentualnego dobrowolnego odszkodowania wypłaconego przez Cypr na rzecz Cyprus Airways, stało się bezprzedmiotowe z uwagi na wycofanie przez Cypr tego środka. W związku z powyższym postępowanie zostaje zamknięte.

<sup>(37)</sup> Zob. sprawa C-70/72 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. 1973, s. 813, pkt 13.

<sup>(38)</sup> Zob. sprawy połączone C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, Rec. 1994, s. I-4103, pkt 75.

<sup>(39)</sup> Zob. sprawa C-75/97 Belgia przeciwko Komisji, Rec. 1999, s. I-030671, pkt 64 i 65.

<sup>(40)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

### Artykuł 2

Pomoc państwa wynosząca co najmniej 66 099 317,94 EUR, wynikająca z sumy 31,33 mln EUR w formie udziału państwa w podwyższeniu kapitału, 34,5 mln EUR w formie pożyczki na ratowanie i 269 317,94 EUR w formie pomocy szkoleniowej, przyznana przez Cypr na rzecz Cyprus Airways niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

### Artykuł 3

Wszelka pomoc państwa przyznana dodatkowo do kwot wymienionych w art. 2, jaką Cypr przyznał lub zechciałby przyznać na rzecz Cyprus Airways w ramach środka 4, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

### Artykuł 4

1. Cypr odzyskuje od beneficjenta pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, o której mowa w art. 2. Odzyskuje od beneficjenta także wszelką dodatkową pomoc, o której mowa w art. 3.
2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres, począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.
3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004<sup>(41)</sup> i rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008<sup>(42)</sup> zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.
4. Jeżeli chodzi o środek 4, Cypr powiadamia Komisję o przyznaniu wszelkich dodatkowych kwot w ramach tego środka oprócz kwot, o których mowa w art. 2, oraz powiadamia Komisję o dokładnych przyznanych kwotach i terminach przyznania.
5. Jeżeli chodzi o środek 5, Cypr powiadamia Komisję o terminach przyznania poszczególnych kwot.
6. Cypr znosi środek 4 i anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 2 i 3, ze skutkiem od daty przyjęcia niniejszej decyzji.

### Artykuł 5

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2 i 3, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
2. Cypr zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

### Artykuł 6

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Cypr przedkłada następujące informacje:
  - a) informacje wymagane na mocy art. 4 ust. 4 i 5;
  - b) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta<sup>(43)</sup>;
  - c) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;
  - d) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.
2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2 i 3, Cypr na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Cypr bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Cypr dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

<sup>(41)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(42)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

<sup>(43)</sup> Informacje te przedstawia się w formie tabeli załączonej do niniejszej decyzji jako załącznik.

*Artykuł 7*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Cypryjskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 stycznia 2015 r.

*W imieniu Komisji*  
Margrethe VESTAGER  
Członek Komisji

---

## ZAŁĄCZNIK

## INFORMACJE DOTYCZĄCE OTRZYMANÝCH, POZOSTAŁÝCH DO ODZYSKANIA ORAZ JUŻ ODZYSKANYCH KWOT POMOCY (WSZYSTKIE KWOTY W EUR)

Tożsamość beneficjenta – środek	Łączna kwota otrzymanej pomocy	Łączna kwota pomocy podlegająca odzyskaniu (kwota główna)	Łączna kwota pomocy zwróconej	
			Kwota główna	Odsetki od zwracanej pomocy
Cyprus Airways – udział państwa w podwyższeniu kapitału	31 330 000 <sup>(1)</sup>	31 330 000		
Cyprus Airways – pożyczka na ratowanie	34 500 000 <sup>(2)</sup>	34 500 000		
Cyprus Airways – pomoc szkoleniowa	269 317,94 <sup>(3)</sup>	269 317,94		
[Proszę wprowadzić zmiany, jeżeli w ramach środka 4 przyznano jakąkolwiek inną pomoc]				

<sup>(1)</sup> Kwota, o której mowa w motywie 110 niniejszej decyzji.

<sup>(2)</sup> Kwota, o której mowa w motywie 111 niniejszej decyzji.

<sup>(3)</sup> Kwota, o której mowa w motywie 117 niniejszej decyzji.