

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1073 НА КОМИСИЯТА**от 9 януари 2015 година****относно държавна помощ SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN), приведена в действие от Кипър в полза на Cyprus Airways (Public) Ltd**

(нотифицирано под номер C(2014) 9362)

(само текстът на английски език е автентичен)**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби⁽¹⁾ и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА**1.1. ПЪРВА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ (SA.35888)**

- (1) През февруари 2012 г. службите на Комисията научиха от пресата, че кипърското правителство възнамерява да извърши намеса в полза на Cyprus Airways (Public) Ltd („Cyprus Airways“ или „дружеството“). За да изясни дали могат да възникнат въпроси, свързани с държавна помощ, Комисията откри дело *ex officio*.
- (2) С писма от 20 февруари 2012 г., 15 юни 2012 г. и 23 август 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 6 април 2012 г. и на 30 август 2012 г. На 4 октомври 2012 г. в Брюксел се проведе среща между Комисията и представителите на кипърските органи и на Cyprus Airways.
- (3) На 13 декември 2012 г. кипърските органи уведомиха Комисията за държавната помощ за оздравяване на Cyprus Airways (SA.35888). С писмо от 19 декември 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 4 януари 2013 г.
- (4) С писмо от 6 март 2013 г. („решението от 6 март 2013 г.“) Комисията уведоми Кипър, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договорът“), по отношение на някои държавни мерки, описани в точка 3.2.1 по-долу („първата официална процедура по разследване“).
- (5) Решението на Комисията от 6 март 2013 г. да открие процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽²⁾. Комисията прикани кипърските органи и заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на предполагаемите мерки за помощ.
- (6) Комисията получи мнения от кипърските органи на 31 май 2013 г. Комисията получи мнения от пет заинтересовани страни през периода от 4 април до 3 юли 2013 г. Комисията получи мненията на кипърските органи по отношение на мненията, представени от заинтересованите страни, на 10 септември 2013 г.

1.2. ВТОРА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ (SA.37220 и SA.38225)

- (7) С предварително уведомление от 22 юли 2013 г. кипърските органи изпратиха на Комисията проект на план за реструктуриране, а на 23 октомври 2013 г. изпратиха актуализиран вариант на този план („планът за реструктуриране от 2013 г.“) (SA.37220). С писмо от 15 ноември 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 10 януари 2014 г.

⁽¹⁾ SA.35888: ОВ С 152, 30.5.2013 г., стр. 12; SA.37220 и SA.38225: ОВ С 117, 16.4.2014 г., стр. 125.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия 1.

- (8) В контекста на редовния мониторинг на одобрени или освободени схеми службите на Комисията разгледаха прилагането на схема за помощ за обучение на Кипър⁽³⁾. Комисията поиска информация, наред с друго, за помощта за обучение за Sургус Airways (SA.38225) с писма от 3 декември 2012 г., 15 февруари 2013 г. и 6 май 2013 г. Кипърските органи отговориха на 19 декември 2012 г., 14 март 2013 г. и 30 май 2013 г.
- (9) С писмо от 4 февруари 2014 г. („решението от 4 февруари 2014 г.“) Комисията уведоми Кипър, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108 параграф 2 от Договора, по отношение на държавните мерки, описани в точка 3.2.2 („втората официална процедура по разследване“).
- (10) Решението на Комисията от 4 февруари 2014 г. бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*⁽⁴⁾. Комисията прикани кипърските органи и заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на предполагаемите мерки за помощ.
- (11) Комисията получи мнения от кипърските органи на 31 март 2014 г. На 16 март 2014 г. Комисията получи мнения от три заинтересовани страни. На 26 юни 2014 г. Комисията получи мненията на кипърските органи по отношение на мненията, представени от заинтересованите страни.
- (12) С писма от 11 април 2014 г. и 2 юли 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация. Кипърските органи отговориха на 11 май 2014 г. и на 8 август 2014 г.
- (13) С писмо от 14 ноември 2014 г. Кипър се съгласи да се откаже от правата си, произтичащи от член 342 от Договора във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958, и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

2. КИПЪРСКИЯТ ПАЗАР НА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

- (14) Кипър разполага с две международни летища — Ларнака (LCA — близо до столицата Никозия) и Пафос (PFO). Поради малкия размер на острова повечето пътници, пътуващи от/до Кипър, могат лесно да стигнат и до двете летища.
- (15) Повечето пристигащи пътници идват от Обединеното кралство и Русия, като значително по-малко пътници идват от Германия, Швеция и Гърция. Притокът от пътници се променя в зависимост от сезона: през летните месеци (юли—август) броят на пътниците е над три пъти повече от този през зимните месеци (декември—февруари). Трафикът от Гърция обаче не се променя съществено в зависимост от сезона.
- (16) Sургус Airways има среден пазарен дял от приблизително 15 % от трафика до/от острова (по данни от 2012 г.), но пазарният му дял варира в зависимост от сезона. Най-важните пазари за дружеството са маршрутите между Кипър и Гърция и между Кипър и Обединеното кралство. Sургус Airways е развивало дейност и в областта на вътрешните полети на гръцкия пазар до средата на 2013 г. Някои маршрути до Близкия изток също са били традиционни пазари на Sургус Airways.
- (17) Големите европейски авиокомпани по традиция развиват дейност на същите пазари като Sургус Airways. Някои маршрути до Кипър обаче се обслужват само на сезонен принцип. Напоследък Sургус Airways се конкурира и с нискобюджетни авиокомпани, които понякога оперират от база в Кипър.
- (18) Икономиката на Кипър изпитва трудности, за които свидетелстват свиването на БВП от 2009 г. насам и нарастването на бюджетния дефицит и на безработицата. Поради влошаването на условията си за финансиране Кипър получава финансова помощ от държавите членки от еврозоната и от Международния валутен фонд (МВФ).

⁽³⁾ SA.27573 (2012/MX) — *Схема за програми за непрекъснато обучение за отделни предприятия* — Кипър, одобрена в Кипър с решението на комисаря, отговарящ за контрола върху държавните помощи, публикувано в *Официален вестник на Кипър*, № 8025 от 21 ноември 2008 г.

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 1.

- (19) Вследствие на рецесията в Кипър, а също и в други европейски държави броят на пътниците, пътуващи до и от Кипър, е намалял. Средната цена за пътуване също е намаляла значително. Бъдещото функциониране на кипърския пазар ще зависи от възстановяването в Европа, но също и от състоянието на местната икономика.

3. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПОМОЩ

3.1. ПОЛУЧАТЕЛ

- (20) Cyprus Airways е създадено през 1947 г. и основните му дейности са превозът на пътници и на товари по въздух и други услуги, свързани с въздушния транспорт. Акциите на дружеството се търгуват на Кипърската фондова борса. От началото на 2013 г., след увеличение на акционерния капитал (обхванато и от двете официални процедури по разследване), основният акционер на дружеството е кипърската държава с дялово участие от 93,67 %, докато останалите акции се притежават от частни инвеститори.
- (21) В края на 2013 г. Cyprus Airways извършваше редовни полети до приблизително 15 дестинации и разполагаше с парк от 6 самолета (Airbus A320) и приблизително 600 служители. Поради това дружеството се счита за голямо предприятие ⁽⁵⁾.
- (22) През 2005 г. Cyprus Airways получи 30 млн. СYP (приблизително 51 млн. евро) помощ за оздравяване, а през 2007 г. се възползва от редица мерки за реструктуриране, състоящи се предимно от i) заеми в размер на 55 млн. СYP (приблизително 96 млн. евро), от които заем в размер на 45 млн. СYP (приблизително 78 млн. евро) бе обезпечен с държавна гаранция, и ii) увеличение на капитала с 14 млн. СYP (приблизително 24 млн. евро), в което участват публични и частни акционери при равни условия. Тези мерки, които включват план за реструктуриране („планът за реструктуриране от 2007 г.“), бяха одобрени от Комисията като съвместима държавна помощ за реструктуриране ⁽⁶⁾.
- (23) Cyprus Airways получава годишна компенсация за загуби, претърпени поради забраната на Турция за прелитане на кипърски самолети. Компенсацията се основава на схема за помощ, разрешена от Комисията по силата на член 107, параграф 2, буква б) от Договора. Получателите по схемата са авиокомпаниите, установени в Кипър ⁽⁷⁾.

3.2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

3.2.1. Първа официална процедура по разследване

- (24) Комисията откри официалната процедура по разследване на 6 март 2013 г. по отношение на следните мерки:

3.2.1.1. Мярка 1: Участие на държавата в извършеното през 2012 г. увеличение на акционерния капитал

- (25) През периода от септември 2012 г. до декември 2012 г. държавата е отпуснала на Cyprus Airways 31,33 млн. евро под формата на „предварителни“ плащания за планирано увеличение на акционерния капитал на обща стойност 45 млн. евро. Сумата е платена на траншове.
- (26) През ноември 2012 г. на Комисията бе изпратен нов бизнес план („планът за оздравяване“). В този план се предвижда дружеството да бъде оздравено за 5 години посредством увеличение на капитала, подобрене на факторите разходи и производителност, нови инвестиции и превръщане на дружеството в „авиокомпания с една класа и услуги от опционен тип“. В плана се предвиждаше много малка рентабилност още от втората година на неговото изпълнение. Планът подлежеше на одобрение от съществуващите акционери, които ще участват в увеличението на капитала, необходимо за изпълнението на плана. Накрая планът не бе изпълнен.
- (27) Към момента на предоставяне на мярка 1 кипърските органи заявиха, че държавата е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика, за да защити своя актив до окончателното изготвяне на плана за оздравяване и приключването на увеличението на капитала от всички акционери.

⁽⁵⁾ Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определянето на микро-, малките и средните предприятия (ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36).

⁽⁶⁾ Решение на Комисията от 3 май 2005 г. по дело N69/2005 (ОВ С 191, 5.8.2005 г., стр. 4) и Решение 2008/137/ЕС на Комисията от 7 март 2007 г. — Държавна помощ С 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways Public Ltd — План за реструктуриране (ОВ L 49, 22.2.2008 г., стр. 25).

⁽⁷⁾ Решение на Комисията от 27 юни 2012 г. по дело SA.32523 (11/N) (ОВ С 230, 1.8.2012 г., стр. 1).

- (28) Освен това кипърските органи очакваха, че увеличението на капитала ще бъде извършено с пропорционално участие на частните акционери в размер на 13,67 млн. евро допълнително. Частните акционери обаче предоставиха едва 106 000 EUR, вследствие на което акционерният капитал на дружеството бе увеличен едва с 31,4 млн. евро. Участието на държавата в капитала на Sургus Airways бе съответно увеличено от 69,62 % на 93,67 %.

3.2.1.2. Мярка 2: *Помощ за оздравяване*

- (29) На 13 декември 2012 г. кипърските органи изпратиха уведомление за помощ за оздравяване на стойност 73 млн. евро в полза на Sургus Airways. В уведомлението кипърските органи твърдят, че тази сума отразява нуждите от нетни парични потоци на Sургus Airways до 30 юни 2013 г., т.е. за период от шест месеца. Помощта за оздравяване ще бъде предоставена под формата на държавен заем с лихва от 1,76 % и следва да бъде възстановена до 30 юни 2013 г.
- (30) Кипърските органи заявиха, че от сумата от 73 млн. евро помощ за оздравяване 16,3 млн. евро вече са отпуснати на Sургus Airways в контекста на мярка 1. В решението от 6 март 2013 г. Комисията отбеляза, че кипърските органи са изпратили уведомление за помощ за оздравяване под формата на заем, докато плащането в размер на 16,3 млн. евро е част от увеличението на капитала.
- (31) Според кипърските органи помощта за оздравяване е била необходима, за да се помогне на Sургus Airways за кратък период от време. Те потвърдиха, че е била предоставена помощ за реструктуриране през 2007 г., но обясниха, че са възникнали изключителни обстоятелства, които са променили първоначалното изпълнение на плана за реструктуриране от 2007 г. и са подорвали дългосрочната жизнеспособност на дружеството. Обстоятелствата са били свързани с финансовата ситуация в Кипър и Гърция — два от основните пазари, на които Sургus Airways упражнява дейност, както и с нестабилната политическа обстановка в Близкия изток, с ефекта от забраната на Турция за прелитане на кипърски самолети, с навлизането на нов нискотарифен конкурент на пазара, за който конкурент се твърди, че е субсидиран по държавна схема, и с факта, че Sургus Airways не разполага с достатъчно капитал.

3.2.1.3. Мярка 3: *Компенсация ex gratia*

- (32) Според уведомлението от 13 декември 2012 г. съветът на министрите на Кипър е решил на 4 декември 2012 г. да предостави компенсация *ex gratia* на персонала на Sургus Airways, който ще бъде съкратен в контекста на реструктурирането на дружеството. Според това решение условията за компенсация *ex gratia* са i) съблюдаване на правилата за държавните помощи, ii) профсъюзите на дружеството да приемат новия бизнес план (т.е. плана за оздравяване) и iii) непревишаване на 50 % от обичайната компенсация, дължима на съкратените служители от Фонда на Кипър за съкратените служители.

3.2.2. **Втора официална процедура по разследване**

- (33) Комисията откри официалната процедура по разследване на 4 февруари 2014 г. по отношение на следните мерки:

3.2.2.1. *Мярка 4: Помощ за реструктуриране*

- (34) На 23 октомври 2013 г. кипърските органи изпратиха уведомление за помощ за реструктуриране в полза на Sургus Airways в размер на 102,9 млн. евро, съпътствана от нов план за реструктуриране (плана за реструктуриране от 2013 г.), който няма отношение към плана за оздравяване, посочен в съображение 26 по-горе. Размерът на помощта за реструктуриране включва:

- а) участието на държавата с 31,33 млн. евро в увеличението на капитала, които средства са отпуснати още през 2012 г. (мярка 1);
- б) траншовете на вече предоставения на Sургus Airways заем за помощ за оздравяване (мярка 2) на обща стойност 34,5 млн. евро. Sургus Airways няма да възстанови отпуснатата сума и съответният дълг ще бъде преобразуван в собствен капитал;
- в) през 2007 г. и в рамките на одобрения пакет от мерки за реструктуриране кипърската държава е предоставила гаранция за заем в размер на 45 млн. СYP (приблизително 78 млн. евро), който Sургus Airways е взело от Hellenic Bank (вж. съображение (22) по-горе). Този заем е бил обслужван редовно от Sургus Airways чрез вноски два пъти годишно и през август 2013 г. оставащата за погасяване сума е била 28,5 млн. евро. Съгласно помощта за реструктуриране, за която е изпратено уведомление, дружеството няма да възстанови непогасената сума на Hellenic Bank. Поради това държавната гаранция ще бъде задействана, което ще доведе до нов дълг на Sургus Airways към държавата, тъй като държавата ще трябва да погаси заема. Този дълг в размер на 28,5 млн. евро впоследствие ще бъде преобразуван от държавата в собствен капитал на Sургus Airways;

- г) взаимоспомагателният фонд на Sургus Airways за служителите, които се намират в Кипър, (с изключение на пилотите) е схема с дефинирани доходи, финансирана чрез вноски от служителите и от Sургus Airways. Цялата сума, заделена за взаимоспомагателния фонд въз основа на договорните права на персонала, („покупателна способност“) в крайна сметка е на разположение на дружеството. Покупателната способност на взаимоспомагателния фонд е гарантирана и от дружеството. Поради слаби инвестиционни резултати взаимоспомагателният фонд има значителен дефицит, който към 1 януари 2013 г. възлиза на 12 млн. евро на база действашо предприятие (т.е. ако се допусне, че Sургus Airways ще продължи да функционира) или 14,9 млн. евро на база недействашо предприятие. В контекста на помощта за реструктуриране кипърската държава ще покрие 8,6 млн. евро от дефицита на взаимоспомагателния фонд на база действашо предприятие, докато останалата сума ще бъде осигурена чрез сделки с недвижими имоти (постъпленията от продажбата на имуществото на дружеството в Никозия и прехвърляне на имуществото на дружеството в Атина на взаимоспомагателния фонд).
- (35) Елементи а) и б) на помощта за реструктуриране съответстват на мерки 1 и 2, за които впоследствие бе изпратено уведомление в контекста на помощта за реструктуриране в полза на Sургus Airways.
- (36) Освен това в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше евентуален краткосрочен заем от 10 млн. евро, отпуснат от държавата, който според кипърските органи ще бъде предоставен при пазарни условия. При все това предвидената дата за отпускане на заема или предвидените условия за този заем не бяха ясни и той не е включен в общата сума от 102,9 млн. евро.
- (37) Кипърските органи обясниха, че планът за реструктуриране от 2007 г. първоначално е бил изпълняван по график. През 2009 г. обаче приходите на дружеството са започнали да намаляват поради финансовата криза в Европейския съюз, и по-специално в Гърция и Кипър. Други фактори за новите трудности, пред които е изправено дружеството, бяха забраната на Турция за прелитане, която не позволява на Sургus Airways да стигне до потенциални пазари като Русия, Армения и Украйна за конкурентно полетно време, размириците в Близкия изток и дейността на нискотарифни конкуренти, чиято база се намира в Кипър.

3.2.2.2. План за реструктуриране от 2013 г.

- (38) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше период на реструктуриране от април 2012 г. (първа продажба на актив в контекста на личния принос на дружеството към покриването на разходите му за реструктуриране) до края на 2017 г. Целта е да се възстанови рентабилността на Sургus Airways, считано от 2014 финансова година. Кипърските органи поясниха обаче, че в плана за реструктуриране от 2013 г. не бяха предвидени мерки във връзка с основния бизнес модел на дружеството. Дружеството вече прилага някои от мерките, предвидени в плана за реструктуриране от 2013 г.

Реструктуриране на самолетния парк и на операциите

- (39) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаление на самолетния парк до шест самолета (от 13 в началото на април 2012 г.). Това намаление бе постигнато до 10 декември 2013 г. чрез продажбата през април 2012 г. на два притежавани самолета и с изтичането на лизинговите договори за още пет самолета. От останалия парк от шест самолета пет самолета, които са отдадени на лизинг на Sургus Airways, ще продължат да бъдат използвани, а един самолет, който е собственост на дружеството, ще бъде държан като резервен.
- (40) Вследствие на намаляването на самолетния парк ще намалее и броят на маршрутите — до 13. От април 2012 г. вече са закрити следните маршрути: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED⁽⁸⁾. Предвидено бе да бъдат закрити и следните маршрути: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE и LCA-LHR, които ще бъдат заменени с маршрута LCA-STN⁽⁹⁾. Освен това дружеството ще намали честотата на три маршрута: LCA-LON, LCA-SKG и LCA-HER⁽¹⁰⁾. Предвидено бе да бъдат запазени следните маршрути: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN⁽¹¹⁾. Поради това, според кипърските органи, в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаляване на капацитета с 35 % от гледна точка на наличните седалко-километри⁽¹²⁾ в сравнение с капацитета през 2012 г.
- (41) В плана се предвиждаше по-добро разпределение на часовете на полетите, за да се увеличи максимално използването на самолетния парк. Маршрутът до Лондон бе променен от Хийтроу до Станстед и се счита за стратегически поради своята привлекателност.

⁽⁸⁾ ATH: Атина; SKG: Солун; HER: Хераклион — Крит; RHO — Родос; LED: Санкт Петербург.

⁽⁹⁾ FCO: Рим Фиумичино; VIE: Виена, LHR: Лондон Хийтроу, STN: Лондон — Станстед.

⁽¹⁰⁾ LON: Наричани общо „летищата в област Лондон“.

⁽¹¹⁾ AMS: Амстердам Схипхол; CDG: Париж Шарл дьо Гол; SVO: Москва Шереметиево; SOF: София; FRA: Франкфурт на Майн; MUC: Мюнхен; ZRH: Цюрих; TLV: Тел Авив; BEY: Бейрут.

⁽¹²⁾ Налични седалко-километри.

Мерки за намаляване на разходите

- (42) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше намаление на преките разходи на обща стойност 45,7 млн. евро до края на 2014 финансова година като базов сценарий. От тези намаления на разходите 16,2 млн. евро се дължат на спад в обема, включително на част от съкращенията на персонала и на намаления на заплатите, свързани с този спад, а оставащите 29,5 млн. евро се дължат на допълнителни икономии. Основните компоненти са съкращенията на персонала (17,6 млн. евро), други намаления на разходите за персонала (4,5 млн. евро), намаление на разходите за гориво (произтичащо от парка от еднакви по вид самолети — Airbus A320, с преконфигуриран седалков капацитет — 12,5 млн. евро), икономии на разходи, свързани с пътниците (като премахване на опцията за кетъринг в икономическа класа — 5,5 млн. евро), намаление и предоговаряне на таксите за наземно обслужване на летище LCA (4,2 млн. евро), намаление и предоговаряне на летищните такси и таксите по маршрута (3,3 млн. евро), спрени разходи за ползване на самолети на лизинг (4,5 млн. евро).
- (43) Освен намаляването на самолетния парк и на маршрутите, до януари 2014 г. бяха приложени следните мерки: спиране на кетъринга в икономическа класа и предоговаряне на таксите за наземно обслужване на летище LCA, което води до икономии на стойност 1,2 млн. евро (за разлика от 0,6 млн. евро, предвидени в плана за реструктуриране от 2013 г.); намаление на заплатите и на вноските във взаимоспомагателния фонд с 10 %. Въпреки това не се очаква в близко бъдеще да бъде постигнато намаление на таксите за кацане и за паркиране на летище LCA поради продължаващите спорове за други такси, които на този етап не позволяват да бъдат предоговорени таксите за кацане и за паркиране.
- (44) Що се отнася до съкращенията на персонала, броят на служителите е намалял от 1 037 от декември 2011 г. на 650 през януари 2014 г., като изглежда е договорено да бъдат съкратени още 321 членове на персонала, но това все още не е направено. Кипърските органи поясниха, че за тези съкращения не е отпускана компенсация *ex gratia*.

Инициативи по отношение на приходите

- (45) Що се отнася до новите инициативи по отношение на приходите, в плана за реструктуриране от 2013 г. в базовия сценарий се приемаше увеличение на цените на билетите с 2 — 3 % годишно, считано от 2015 г. В плана за реструктуриране от 2013 г. като неблагоприятен сценарий се приемаше намаление на приходите с 1 % през 2014 г. без увеличение след 2015 г. Освен това в плана се упоменаваха допълнителни приходи от допълнителни услуги, предоставяни на пътниците, но без да се посочва техният размер.

Възстановяване на жизнеспособността — допускания

- (46) В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвиждаше възстановяването на жизнеспособността на дружеството да започне от 2014 г. В плана се предвиждаха следните финансови резултати в базовия сценарий, като се приема, че финансовото реструктуриране (по мярка 4) ще приключи преди края на 2013 г.:

Таблица 1

Очаквана печалба и загуба (базов сценарий) (в млн. евро)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Приходи	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ)	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Нетен резултат преди облагане с данък	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
ЕБИТ %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Капиталови резерви	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Общо резерви	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Общо собствен капитал	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) По отношение на рентабилността в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда следната рентабилност:

Таблица 2

Предвидена рентабилност

(В проценти)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ROE (Възвръщаемост на собствения капитал)	21,2 %	54,1 %	53,5 %	41,3 %
ROCE (Възвръщаемост на вложения капитал)	1,2 %	6,1 %	11,4 %	13,0 %

- (48) Освен горепосочените мерки за реструктуриране, резултатите се основават на следните допускания:
- намаляване на пътници и приходи, в резултат на намалената мрежа;
 - намаляване на разходите за гориво поради повишената употреба на система за управление на горивото. Приема се цената на горивото е била без промяна;
 - планираното разсрочване на дълга към трета страна, водещо до липсата на начисляване и плащане на лихви и липсата на предоставяне на нови заеми;
 - стабилен обменен курс USD/EUR до 2017 г.;
 - не се извършва хеджиране срещу рискове, свързани с цената на горивото или с обменния курс USD/EUR, поради невъзможност да се предостави никакво обезпечение за такива инструменти.
- (49) Рентабилността се дължеше главно на оставащите полети LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF и LCA-SVO, които са единствените полети с положителна печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) през периода на реструктуриране. За другите запазени маршрути се предвижда да има нулева или отрицателна нетна печалба.
- (50) В плана за реструктуриране за 2013 бяха включени оптимален (най-добър) и неблагоприятен (най-лош) сценарий. Неблагоприятният сценарий отразява само намалението на приходите, описано в съображение 45 и имаше за резултат (на ниво ЕБИТ) загуба в размер на 0,3 млн. евро за 2014 г., 0 EUR за 2015 г. и доведе до печалба в размер на 0,3 млн. евро за 2016 и 2017 г.
- (51) В плана се признават някои рискове, свързани с възстановяването на жизнеспособността, без да се отразява въздействието им върху различните сценарии, по-специално върху неблагоприятния сценарий. По-специално:
- Макроекономическият риск, особено във връзка с евентуално покачване на цената на нефта или промяна в обменния курс USD/EUR. За тези два вида рискове, в плана се изчислява отделно въздействието на разлика от 1 %, на стойност около 310 000 EUR и 425 000 EUR за една година, съответно.
 - Рискът от засилена конкуренция по маршрутите до Тел Авив (дължащ се на споразумението за дерегулация „Открито небе“, от което се очаква да доведе до увеличаване на конкуренцията по този маршрут от 2015 г. нататък) и до Москва (поради очакваното увеличение на честотите, използвани от Transaero, конкурента на Sures Airways). Потенциалното отражение на тези рискове върху бъдещите приходи на Sures Airways не е моделирано.

Разходи за реструктуриране и финансиране

- (52) Общите разходи за реструктуриране възлизат на 147,4 млн. евро и ще бъдат разпределени по следните категории:

Таблица 3

Разходи за реструктуриране (млн. евро)

Натрупани загуби	99,7
------------------	------

Други разходи за реструктуриране (споразумения за лизинг на самолети, обезщетения при съкращение и др.)	10,4
Оборотен капитал	37,4
Общо разходи за реструктуриране	147,4

- (53) Общата сума на помощта за реструктуриране, предвидени в плана за реструктуриране за 2013 г., възлиза на 102,9 млн. евро, т.е. 69,8 % от общите разходи за реструктуриране. Дружеството ще допринесе към разходите за реструктуриране („собствен принос“) чрез продажба или прехвърляне на активи с определена обща стойност от 54,46 млн. евро. В плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда, че собственият принос ще се състои от следните елементи:

Таблица 4

Предложен собствен принос в плана за реструктуриране от 2013 г.

	Размер (в млн. евро)	Прогнозирана дата за реализиране
Продажба на два самолета Airbus A 319	22,1	Сключена през април 2012 г.
Продажба на вечерни LHR (Лондон) слотове	15	В момента е предмет на преговори
Продажба на сутрешни LHR (Лондон) слотове	10	В края на 2014 г.
Продажба на резервни части	3,5	2,0 млн. евро през 2013 г.; 1,1 млн. евро през 2014 г.; 0,4 млн. евро за 2015 г.
Продажба на собственост в Никозия	3,1	Сключена на 6 август 2013 г.
Прехвърляне на собственост в Атина към Provident Fund	0,76	Споразумение за прехвърляне, сключено през август 2013 г.
Общо предложен собствен принос	54,46	

- (54) Що се отнася до сключените продажби (два самолета Airbus A 319, собственост в Никозия), кипърските власти предоставиха договорите за продажба, с които потвърдиха сумите, поети от плана за реструктуриране за 2013 г. По отношение на нереализираните продажби, кипърските органи предоставиха оценъчни проучвания, извършвани от специализирани дружества, по отношение на двата LHR слота и собствеността в Атина.

Избягване на ненужно нарушаване на конкуренцията

- (55) Кипърските органи предложиха някои от гореспоменатите мерки да се разглеждат като компенсаторни мерки, за да се сведе до минимум въздействието върху конкуренцията и конкурентите. По-специално:

- а) прекратяването на печеливши маршрути⁽¹³⁾, представляващи 8,8 % от наличните седалко-километри за 2012 г.: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO. В допълнение, намаляването на капацитета по печеливши маршрути: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. Кипърските органи смятат, че като цяло наличните седалко-километри ще намаляят с 24 % по печеливши маршрути в сравнение с капацитета за 2012 г.;
- б) продажбата на двата LHR слота. Тъй като LHR е напълно координирано летище, кипърските органи смятат, че тези слотове ще предоставят достатъчна компенсация за потенциални конкуренти;

⁽¹³⁾ В плана за реструктуриране за 2013 г. маршрути, които имат положителен брутен принос към разходите на дружеството, т.е. приходите минус променливите разходи, да се считат за печеливши маршрути.

в) намаляване на флотилията със 7 самолета.

- (56) Кипърските органи заявиха, че участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г. не е било държавна помощ, но въпреки това включиха мярка 1 в своята помощ за реструктуриране, за която изпратиха уведомление. Те също така изтъкнаха, че планът за реструктуриране за 2013 г. е разумен, в него са включва достатъчни компенсаторни мерки, собственият принос на дружеството е бил максимално висок, както и че той би възстановил рентабилността на дружеството в средносрочен план.
- (57) Като цяло кипърските органи обясниха важността на въздушния транспорт за икономиката на Кипър и потвърдиха извънредните и непредвидими обстоятелства, поради които трябва да се даде възможност на Cyprus Airways да получи допълнителна помощ за реструктуриране. Те също така добавиха към тези обстоятелства експлоатацията на „незаконно“ летище в окупираната северна част на Кипър, което, както се твърди, се използва от Turkish Airlines за транспортиране на туристи от европейски дестинации в Кипър.

3.2.2.3. *Мярка 5: Помощи за обучение*

- (58) Съгласно кипърските органи в периода 2010 — 2011 г. Cyprus Airways е получило помощ за обучение в размер на 269 317,94 EUR по схемата за програми за непрекъснато обучение за отделни предприятия, приложена от кипърските органи съгласно Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията⁽¹⁴⁾ (Общ регламент за групово освобождаване, ОРГО).
- (59) В противоречие на своята аргументация по отношение на мерките, за които е постъпило уведомление (вж. например съображение 68), в своите становища, изразени по отношение на схемата за помощ за обучение, и по-специално подаденото на 14 март 2013 г. заявление, кипърските органи заявиха, че Cyprus Airways не е било в затруднение в момента, когато е била отпусната въпросната помощ за обучение. Кипърските органи следователно смятат, че мярката е в съответствие с националната схема за помощ за обучение, която се основава на ОРГО, а оттам е и съвместима с вътрешния пазар.

3.3. ПРИЧИНИТЕ, КОИТО СА ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

3.3.1. **Първа официална процедура по разследване**

- (60) В решението от 6 март 2013 г. (съображения 41 — 46), Комисията стигна до предварителното заключение, че Cyprus Airways е могло да се смята за предприятие в затруднено положение по смисъла на съобщението на Комисията за насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение („Насоки за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.“)⁽¹⁵⁾ поне от 2010 г. насам.
- (61) При тези обстоятелства Комисията достигна до предварителното заключение, че мерки 1, 2 и 3 представляват държавна помощ, и изрази съмнения по отношение на тяхната съвместимост с вътрешния пазар. Мерките изглеждат не са били в съответствие с насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., което се дължи на липсата на план за реструктуриране и за увеличението на капитала под формата на подкрепа за оздравяване, която изглежда включва също част от капиталовата инжекция. Комисията също така изрази съмнения по отношение на принципа „един път — последен път“, според който дадено предприятие може да получи помощ за оздравяване и/или реструктуриране само веднъж на всеки десет години. Тя се съмнява по-специално дали основанията, представени от кипърските органи, биха представлявали изключителни и непредвидими обстоятелства, които биха могли да позволят по-нататъшна помощ за реструктуриране.

3.3.2. **Втора официална процедура по разследване**

- (62) В решението от 4 февруари 2014 г. Комисията повторно изрази предварителното си заключение, че Cyprus Airways може да се разглежда като предприятие в затруднение от 2010 г. насам. По този начин Комисията стигна до предварителното заключение, че мярка 4 (която включват и мерки 1 и 2) и мярка 5 са представлявали държавна помощ, и изрази съмнения по отношение на тяхната съвместимост с вътрешния пазар, тъй като мерките не изглеждат да са в съответствие с насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. (мерки 1, 2 и 4) и с ОРГО (мярка 5).

⁽¹⁴⁾ Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3).

⁽¹⁵⁾ Съобщение на Комисията — „Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение“ (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2), чийто срок на валидност е удължен през 2009 г. (ОВ С 156, 9.7.2009 г., стр. 3) и през 2012 г. (ОВ С 296, 2.10.2012 г., стр. 3). Въпреки че Комисията прие и публикува нови Насоки за помощ за оздравяване и реструктуриране (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1.), в настоящото решение Комисията ще продължат да се позовава на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., тъй като за мерките, които са обект на разследването, е постъпило уведомление преди 1 август 2014 г. Освен това ако помощта е била вече предоставена без разрешение от Комисията и следователно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора (т.е. мерки 1 и 5), помощта е предоставена преди влизането в сила на новите насоки.

- (63) По-специално Комисията изрази съмнения, че планът за реструктуриране е основан на благоразумни допускания и би възстановил жизнеспособността на предприятието в рамките на един разумен срок в съответствие със съответната съдебна практика. Комисията също така не смята, че равнището на собствения принос на дружеството е било достатъчно и отправи запитване дали предложените компенсаторни мерки в действителност се отнасят до въздушни маршрути, които не реализират загуби.
- (64) Накрая, Комисията повтаря своите съмнения относно обстоятелствата, които обосновават изключение от принципа „един път — последен път“. Тя отбелязва, че Sургus Airways разшири своите вътрешни полети в Гърция от 2011 до 2013 г. и по този начин съзнателно увеличи експозицията си на гръцкия пазар. Забраната на полетите на самолети от Кипър от Турция над нейната територия и експлоатацията на летище на окупираната територия на острова също не биха могли да се квалифицират като изключителни обстоятелства, тъй като те са били налице вече за дълъг период от време.
- (65) Във всеки случай Комисията отбелязва, че сумата, предоставена като помощ за обучение, следва да е формирала част от помощта за реструктуриране за Sургus Airways и по този начин да е била взета под внимание и в плана за реструктуриране от 2013.
- (66) В решението от 4 февруари 2014 г. Комисията не се изразява позиция за квалификацията като държавна помощ на евентуален краткосрочен заем от 10 млн. евро, тъй като условията за него не са ясни.

4. МНЕНИЯ ОТНОСНО ОФИЦИАЛНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

4.1. МНЕНИЯ НА КИПЪР

- (67) Въпреки че това решение се отнася за три отделни процедури, Комисията отбелязва, че съществува припокриване на обхвата им, доколкото те се отнасят до един и същ получател на помощта и някои от мерките са еднакви. Поради това Комисията смята за уместно да обобщи мненията от Кипър относно двете официални процедури за разследване заедно.
- (68) В мненията си в рамките на първата официална процедура по разследване, кипърските органи потвърдиха, че Sургus Airways е било предприятие в затруднение от 2009 г. насам.
- (69) По отношение на приноса на държавата в увеличението на акционерния капитал от 2012 г., кипърските органи първо настояха, че държавата е действала като разумен инвеститор в условията на пазарна икономика, с цел да защити стойността на своята инвестиция и да избегне отрицателното въздействие върху други търговски дейности в Кипър, които са свързани със Sургus Airways. Липсата на участие на други акционери беше приписана на трудното положение на икономиката на Кипър по това време. Въпреки това, кипърските органи приеха да включват участието на държавата в увеличението на акционерния капитал от 2012 г. в помощта за реструктуриране, за която е постъпило уведомление.
- (70) Що се отнася до помощта за оздравяване, кипърските органи заявиха, че това е минималната сума, изисквана от дружеството, докато новият план за реструктуриране не бъде финализиран и замени плана за оздравяване. Те настояха, че лихвения процент в размер на 1,66 % ⁽¹⁶⁾ е лихвения процент за предприятия в добро състояние. Те изтъкнаха също, че социалните последици от изпадането в несъстоятелност на Sургus Airways без помощта за оздравяване, и значението на дружеството за свързаността на острова.
- (71) Що се отнася до компенсацията *ex gratia*, кипърските органи подчертаха, че Sургus Airways не е длъжен да плати никакво такова компенсация на персонала, който подлежи на съкращение. Така, ако държавата предостави компенсация *ex gratia*, това няма да предостави предимство на Sургus Airways, защото няма да нейното облекчаване от всяко договорно изискуемо плащане.
- (72) Що се отнася до продължителността на периода на реструктуриране, те посочиха Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., с които се изисква „възможно най-кратък“ период на реструктуриране и цитираха случаи, когато Комисията е одобрила периоди на реструктуриране по-дълги от пет години ⁽¹⁷⁾. Те обясниха също така, че периодът до декември 2012 г. по същество е бил „загубен“ поради промяната в Съвета на директорите, подготовката и неизпълнението на плана за оздравяване и влошаващото се финансово състояние на дружеството, които не са позволили първоначалния план да се осъществи, т.е. *pari passu* увеличение на капитала, което не включва държавна помощ и заем като помощ за оздравяване.

⁽¹⁶⁾ Това е по-ниско от лихвения процент, който е бил отчетен в уведомлението за помощта за оздравяване, вж. съображение 29.

⁽¹⁷⁾ Решение на Комисията от 22 февруари 2006 г. по дело N 464/2005, Помощ за реструктуриране в полза на АВ Каuno ketaus liejukla (ОВ С 270, 7.11.2006 г., стр. 2); Решение на Комисията от 18 юли 2001 г. по дело NN 92/1999, Мерки в полза на Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen (ОВ С 328, 23.11.2001 г., стр. 2); Решение на Комисията от 1 юни 2005 г. по дело N 584/2004, Помощ за реструктуриране в полза на АВ Vingriai (ОВ С 187, 30.7.2005 г.); Решение 2010/3/ЕО на Комисията от 6 ноември 2008 г. относно държавна помощ С 19/05 (ex N 203/05), предоставена от Полша на Stocznia Szczecińska (ОВ L 5, 8.1.2010 г., стр. 1).

- (73) По отношение на плана за реструктуриране от 2013 г., кипърските органи поддържаха своето становище, че той ще даде възможност на дружеството да възстанови своята жизнеспособност, въпреки рисковете от увеличаване на конкуренцията и потенциална загуба на пътници в резултат на премахването на предоставяне на услуги в икономична класа. Те също така заявиха, че този план е бил базиран на разумни допускания относно финансовото състояние на дружеството, на ефективността на запазената мрежа, на колебанието на цените на горивата и обменния курс EUR/USD. Освен това те посочиха, че планът за реструктуриране от 2013 г. се предвиждат средно- и дългосрочни инициативи по отношение на приходите, които не са били включени в изчисленията на плана за реструктуриране за 2013 г., като евентуално въвеждане на методи за пряк маркетинг и продажба.
- (74) Относно носещите финансови загуби маршрути, които в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда да бъдат запазени, кипърските органи заявиха, че всички те са имали положителен брутен принос (т.е. са могли поне да покрият своите променливи разходи) и че дружеството е трябвало да поддържа своята мрежа на критично ниво с цел привличане на пътници.
- (75) В допълнение към това, кипърските органи посочват елементи от плана за реструктуриране от 2013 г., които са имали по-добро развитие от очакваното, като успешното намаляване на разходите за наземно обслужване при оценка на база жизнения цикъл (LCA). Те също така уточниха, че няма неизплатени задължения към дружеството за наземно обслужване при LCA.
- (76) Що се отнася до компенсаторните мерки, кипърските органи посочват, че всички маршрути, за които бе предложено да бъдат изоставени или да им бъде намален капацитетът, с изключение на един ⁽¹⁸⁾, са отчели рентабилност на ниво брутен принос през 2012 г., тоест те покриват своите променливи разходи. Те също така предоставиха таблица, с наличните седалко-километри за даден маршрут.
- (77) По въпросите на свеждането на помощта до минимум и собствения принос, те предоставиха допълнителни активи, които Cyprus Airways възнамеряваше да продаде, за да се повиши нивото на собствения принос, а именно оставащия самолет и два двигателя. Междувременно двата LHR слотове са били продадени на обща цена, която е била по-висока от очакваното, като по този начин се увеличи допълнително предвиждания собствен принос до 41,8 % от разходите за реструктуриране.
- (78) Кипърските органи потвърдиха, че Provident Fund е част от Cyprus Airways, но е отделно юридическо лице и че прехвърлянето на собственост в Атина е означавало, че Cyprus Airways вече няма да има контрол над него. По този начин, те настояха, че прехвърлянето на собственост към Атина на Provident Fund е било истински собствен принос, който е довел до намаляване на разходите за реструктуриране, произтичащи от покриването на неговия дефицит.
- (79) Всъщност кипърските органи обясниха също, че помощта за реструктуриране съгласно мярка 4 ще бъде коригирана спрямо реализирания собствен принос, така че сборът от двете суми ще покрива само разходите за реструктуриране. По този начин, по-високите приходи чрез собствения принос ще означават по-малка помощ за реструктуриране.
- (80) Окончателно предложеният собствен принос е бил следователно както следва:

Таблица 5

Актуализиран предложен собствен принос след мненията на Кипър

	Размер (в млн. евро)	Реализация — Оценка
Продажба на два самолета Airbus A 319	22,1	Сключена през април 2012 г.
Продажба на вечерни LHR (Лондон) слотове	6,3	Споразумение за прехвърляне, сключено през март 2014 г.
Продажба на сутрешни LHR (Лондон) слотове	22,8	Споразумение за прехвърляне, сключено през юни 2014 г.

⁽¹⁸⁾ Маршрутът LCA-ATH-LCA изглежда е имал отрицателен бруто принос през 2012 г. Кипърските органи обясниха, че този маршрут е бил използван в комбинация с други вътрешни линии в Гърция и че между LCA и ATH той е бил на печалба на ниво брутен принос. Въпреки това, кипърските органи никога не представиха данни, които да обосноват това твърдение.

	Размер (в млн. евро)	Реализация — Оценка
Продажба на резервни части	3,5	Определени без експертна оценка — приблизително: 2,0 млн. евро през 2013 г.; 1,1 млн. евро през 2014 г.; 0,4 млн. евро за 2015 г. Реализирани въз основа на доказателства, предоставени от кипърските органи: Общ размер след утежняващите обстоятелства = 0,86 милиона EUR
Продажба на собственост в Никозия	3,1	Сключена на 6 август 2013 г.
Прехвърляне на собственост в Атина към Provident Fund	0,76	Подкрепени с експертна оценка — Споразумение за прехвърляне, сключено през август 2013 г.
Продажба на един самолет Airbus A 320	2,5	Определени без експертна оценка — предстояща продажба
Продажба на два двигателя	0,51	Сключена на 28 април 2014 г.
Общо предложен собствен принос	61,57	

- (81) Кипърските органи признаха, че предвиждания собствен принос от 41,8 % е под равнището, изисквано от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. (50 % от разходите за реструктуриране за големи предприятия). При все това, те твърдят, че случаят с Sургус Airways е бил особено труден, което би трябвало да оправдае по-нисък собствен принос, по-специално поради икономическата и финансова ситуация в страната и забраната за прелитане над територията на Турция. Те също посочиха значителното намаление на капацитета.
- (82) Що се отнася до принципа „един път — последен път“, кипърските органи в различни изявления повториха своите аргументи по отношение на въздействието на финансовата криза в Гърция и Кипър, забраната за прелитане над територията на Турция, експлоатацията на „незаконно“ летище в окупираната северна част на Кипър, нестабилното политическо положение в Близкия изток и фактът, че предоставянето на помощ за оздравяване и/или реструктуриране не следва да бъде достатъчно основание да се забрани допълнителна такава помощ за същия получател на помощта.
- (83) Кипърските власти заявиха, че разрастването на вътрешни полети на Sургус Airways в Гърция в периода 2011 — 2013 г. е доказателство по отношение на факта, че въздействието на кризата е било трудно да се предвиди и че някои от маршрутите в Близкия изток маршрути, представляващи „не пренебрежимо малка“ част от приходите на дружеството, са имали значителен спад в броя на пътниците, като например 94 % спад на пътниците от Египет. Съответните предупреждения за вредното въздействие на икономическата ситуация в Европа и вълненията в Близкия изток върху Sургус Airways, което вече бяха установени в годишните отчети на дружеството за 2007, 2008 и 2009 г. и посочени от Комисията в решението от 6 март 2013 г., бяха счестени за „обща твърдения“.
- (84) Кипърските органи изтъкнаха също така, че общият брой на пътниците на кипърския пазар е останал относително стабилен през последните години, но повечето пътници сега са с произход от Израел и Русия. Забраната на Турция за прелитане над нейна територия е означавала, че Sургус Airways е бил в неизгодно положение при експлоатацията на руския пазар, поради допълнителното полетно време. В допълнение, те предоставиха сведения, че въпреки че броят на пътниците на гръцкия пазар е спаднал слабо от 2008 г. насам, средната цена на гръцки полети (включително тази на вътрешните полети) значително е намаляла.
- (85) Що се отнася до 10 млн. евро краткосрочни заеми, кипърските органи обясниха, че те са очаквали да продадат вечерния LHR слот за висока цена и поради това предоставянето на посочения заем не би било необходимо.
- (86) Накрая, кипърските органи са оправдали предоставянето на помощ за обучение през периода 2010 — 2011 г. с аргумента, че Sургус Airways е изпаднал в затруднено положение едва в края на 2011 г. Това е в противоречие с техните предходни изявления (вж. съображение 68).

4.2. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (87) По време на двете официални процедури по разследване мнения бяха представени от Air France Consulting, трима конкуренти (Ryanair, International Airlines Group и трети конкурент, който пожела самоличността му да не бъде разкривана), синдикати на Cyprus Airways⁽¹⁹⁾ и получателя.
- (88) Air France Consulting, която изготви плана за оздравяване, поясни, че планът осигурява оздравяване за една година и пълно финансово възстановяване на Cyprus Airways в срок от две години и че изискваният капитал може да бъде предоставен чрез финансово реструктуриране вместо чрез парични средства. Дружеството също изрази убеждението си в надеждността на плана за оздравяване и заяви, че той се основава на разработваните дейности на Cyprus Airways от Атина по международни европейски маршрути. Освен това то посочи, че решенията, взети от Cyprus Airways през 2013 г. (намаление на флота на 6 самолета, с което се съкращават 490 служители), само са влошили финансовото положение на предприятието.
- (89) Тримата конкуренти не бяха съгласни с доводите от кипърските органи по отношение на значимостта на Cyprus Airways за инфраструктура и развитието на Кипър и заявиха готовност да разширят маршрутите си до/от Кипър.
- (90) Що се отнася до наличието на помощ и нейната съвместимост, конкурентите се съгласиха с Комисията, че участието на държавата в увеличението на капитала на дружеството не е нещо, което би направил инвеститор в условията на пазарна икономика.
- (91) Конкурентите също така поставиха под въпрос възстановяването на жизнеспособността на дружеството, като изразиха съмнения относно ефективността на запазената мрежа и флота и относно това дали хипотезите на плана и предвижданата рентабилност са реалистични, особено по отношение на икономииите на гориво и допълнителните приходи посредством увеличение на тарифите. Те изтъкнаха също рисковете от засилена конкуренция за печелившите въздушни маршрути, които се предвижда да бъдат запазени от Cyprus Airways, освен тези до Тел Авив и Москва.
- (92) Конкурентите също поставиха под съмнение наличието на изключителни и непредвидими обстоятелства, които обосновават изключение от принципа „един път — последен път“. В допълнение конкурентът, който не желае да разкрие самоличността си, смята, че доходността на маршрутите, предложени като компенсаторни мерки, следва да се оценява по нетна печалба, т.е. включително разпределените постоянни разходи, а не само по брутна печалба, т.е. само променливите разходи.
- (93) Накрая, Ryanair изрази съмнение дали дружеството би могло да постигне предвиденото намаление на персонала поради съпротивата от страна на синдикатите и предложи, ако помощта за реструктуриране на Cyprus Airways бъде счтена за съвместима, това да бъде при условие че предприятието изостави маршрутите, които са били непечеливши в продължение на три години след одобряването. Ryanair заяви също, че то и други дружества са подложени на същите условия, свързани с нестабилността в Близкия изток и икономическата криза в Гърция и Кипър. Въпреки това Ryanair заяви, че другите дружества са успели да се приспособят и да се развият в новата среда, като цитира като пример собствения си растеж на гръцкия и кипърския пазар през последните години. Освен това в своето становище от 6 юни 2014 г. Ryanair се позова на статия в пресата от 19 май 2014 г., в която се посочва, че кипърското правителство е поело ангажимент за 4 млн. евро, които да бъдат предоставени на съкратените служители на Cyprus Airways и твърди, че това представлява допълнителна държавна помощ за Cyprus Airways.
- (94) Cyprus Airways и неговите синдикати подкрепиха аргументите на кипърските органи и отново изразиха увереност в жизнеспособността на дружеството и неговата роля за икономиката и свързаността на Кипър.

4.3. КОМЕНТАРИ НА КИПЪР ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (95) Кипърските органи счетоха, че не е необходимо да се коментират плана за оздравяване и мненията на Air France Consulting предвид съществуването на актуализиран план за реструктуриране. Те потвърдиха важната роля на Cyprus Airways за икономиката и свързаността на острова и настояха, че нестабилността в Близкия изток е извънредна и непредвидима ситуация, която оказва влияние на Cyprus Airways. Те изразиха съмнение, че конкурентите биха могли да запълнят недостига на свързаност, произтичащ от евентуалното обявяване в несъстоятелност на Cyprus Airways, като се има предвид сезонният характер на пазара.

⁽¹⁹⁾ PASYPI-PALPU (синдикат на пилотите на Pansyprian Airline), SYNIKA (синдикат на служителите на Cyprus Airways), ASYSEKA (независим синдикат на служителите на Cyprus Airways Group), SIDIKEK PEO (синдикат на частно-публичните, общинските и районните служители на Кипър), SYPKKA (синдикат на стюардите на Cyprus Airways).

- (96) По отношение на съвместимостта на мерките с Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. кипърските органи настояха, че планът за реструктуриране от 2013 г. е бил основан на реалистични предположения и не е подценявал евентуалните отрицателни ефекти, произтичащи от малкия флот или трудностите при реализацията на инициативите по отношение на разходите.
- (97) Накрая, кипърските органи посочиха в представената от тях информация от 9 септември 2013 г., че няма да бъдат предоставени плащания *ex gratia* на съкратените служители. Впоследствие, в писмото си от 3 август 2014 г. кипърските органи обясниха, че правителството е решило по социално-икономически съображения да обезщети пряко бивши служители на Sургus Airways, които вече са подали оставка или са били съкратени. Решението е било взето и обезщетенията са били изплатени едва след като оставките и уволненията са били приключени и следователно не представляват държавна помощ за Sургus Airways. Всички правни задължения на Sургus Airways към тези служители са били изплатени изцяло от самото дружество.
- (98) Кипърските органи освен това не смятат, че одобряването на помощта следва да бъде обвързано с някакви условия.

5. ОЦЕНКА

- (99) В настоящото решение ще бъде оценено дали разгледаните мерки представляват държавна помощ за Sургus Airways по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и дали тази помощ може да бъде съвместима с вътрешния пазар.
- (100) Комисията отбелязва, че помощта, предоставена с мярка 4, нотифицирана през октомври 2013 г. заедно с плана за реструктуриране от 2013 г., вече включва помощта, предоставена с мярка 1 (изплатена като авансови плащания от септември до декември 2012 г.), както и мярка 2 (помощ за оздравяване, нотифицирана през декември 2012 г. и частично изплатена между януари и юли 2013 г.). И двете мерки са били осъществени, с оглед да се гарантира оцеляването на дружеството в краткосрочен план, преди да може да бъде изготвен подробен план за реструктуриране. Тъй като планът за оздравяване от 2012 г. не е бил изпълнен, Комисията смята, че тези две мерки са част от плана за реструктуриране от 2013 г. и затова ще оцени единствено мерки 1 и 2, доколкото съставляват държавна помощ, в контекста на мярка 4, т.е. като една обща мярка за реструктуриране.

5.1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

- (101) В член 107, параграф 1 от Договора се предвижда, че всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да била форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

5.1.1. Мерки 1, 2 и 4

- (102) В решението от 6 март 2013 г. Комисията стигна до предварителното заключение, че мярка 1, т.е. участието на държавата в увеличението на капитала на Sургus Airways през 2012 г., представлява държавна помощ.
- (103) Мярката включва държавни ресурси, така че може да бъде вменена на държавата. Тя е предоставила изборително предимство на Sургus Airways, тъй като Комисията смята, че частен инвеститор не би предоставил капитал на дружеството при такива условия, като се имат предвид сериозните трудности на Sургus Airways, липсата на жизнеспособност към датата на предоставяне на помощта, както и алтернативата на акционерен заем, включващ съответните ценни книжа. Освен това на практика нито един от съществуващите частни акционери на Sургus Airways не е участвал в увеличаването на капитала, тъй като от частните акционери са събрани едва 106 хил. евро (в сравнение с първоначално очакваните 13,67 млн. евро). Дяловото участие на държавата в Sургus Airways по този начин се увеличило от 69 % на 93,67 %. Следователно мярката не е в съответствие с принципа на инвеститор в пазарна икономика⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Вж. например решение от 21 март 1991 г. по дело *Италия/Комисия* (решението „Alfa Romeo“), C-305/89, Recueil, стр. I-1603, точки 18 и 19; решение от 30 април 1998 г. по дело *Cityflyer Express/Комисия*, T-16/96, Recueil, стр. II-757, точка 51; решение от 21 януари 1999 г. по съединени дела *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech-Stahlwerke/Комисия*, T-129/95, T-2/96 и T-97/96, Recueil, стр. II-17, точка 104; решение от 28 февруари 2012 г. по съединени дела *Land Burgenland и Австрия/Комисия*, T-268/08 и T-281/08, Сборник, стр. II-0000, точка 48.

- (104) Комисията не е съгласна с позицията на кипърските органи, че държавата е действала като инвеститор в условията на пазарна икономика, за да защити стойността на своята инвестиция, тъй като увеличението на капитала в размер на 31,33 млн. евро така или иначе не е било достатъчно за оцеляването на дружеството. Това е доказано от факта, че дружеството е получило допълнителни средства за оздравяване като част от мярка 2 (помощ за оздравяване) само няколко месеца по-късно. Що се отнася до липсата на участие на други инвеститори поради кризисната ситуация на кипърската икономика по това време, Комисията отбелязва, че ако такава инвестиция е била приемлива за инвеститор в условията на пазарна икономика, може да се очаква, че чуждестранните инвеститори биха проявили интерес.
- (105) При всяко положение Комисията взема под внимание намерението на кипърските органи да включат участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г. в помощта за реструктуриране, предмет на уведомление.
- (106) Затова мярка 1 е дала възможност за продължаване на дейността на Sургus Airways, тъй като дружеството не е трябвало да се изправи пред нормалните последици от слабите си финансови резултати. Тъй като Sургus Airways се конкурира на либерализирания пазар на ЕИП за въздушен транспорт с други авиокомпании в ЕИП, мярка 1 е имала потенциал да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- (107) Мярка 2 е била нотифицирана като помощ за оздравяване, предоставена под формата на държавен заем, по който ще се начислява лихва от 1,76 % и който би трябвало да бъде погасен до 30 юни 2013 г. В решението си от 6 март 2013 г. Комисията смята че, разумен кредитор не би предоставил заем с този лихвен процент на дружество в затруднение. В допълнение към това кипърските органи не са показали как Sургus Airways ще бъде в състояние да погаси кредита след шест месеца. Тъй като всички други критерии по член 107, параграф 1 от Договора са изпълнени (както е обяснено в решението от 6 март 2013 г., на което се позовава настоящото решение по този въпрос), мярка 2 представлява държавна помощ. В своя отговор на решението от 6 март 2013 г. кипърските органи признават, че заемът представлява помощ за оздравяване. Комисията отбелязва, че заемът няма да бъде погасен и кипърските органи са изпратили уведомление за него в контекста на помощта за реструктуриране (мярка 4).
- (108) За мярка 4 беше подадено уведомление като помощ за реструктуриране. В действителност всички негови компоненти включват държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата под формата на капиталова инжекция, преобразуване на дълг в собствен капитал или чрез пряко покриване на част от дефицита на взаимоспомагателния фонд. Мярка 4 предоставя изборително предимство на Sургus Airways, тъй като инвеститор в условията на пазарна икономика не би предоставил такова финансиране на предприятие в такова финансово състояние (с натрупани загуби от 99,7 млн. евро, с прекалено висока задлъжнялост и отстранена капиталова база). Накрая, поради причините, изложени в съображение 106, мярката е вероятно да засегне търговията между държавите членки и да наруши конкуренцията.
- (109) Следователно Комисията заключава, че мярка 4 представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на Sургus Airways. Съгласно уведомлението помощта възлиза на 102,9 млн. евро. Комисията взема под внимание изявлението на кипърските органи, че евентуалното предоставяне на краткосрочен заем в размер на 10 млн. евро няма да бъде необходимо и следователно не включва заема в общия размер на помощта за реструктуриране. Що се отнася до датата на предоставяне, Комисията отбелязва, че мярка 4 е била предоставена на траншове.
- (110) Транш а) в размер на 31,33 млн. евро (участие на държавата в увеличението на капитала през 2012 г.) е бил отпуснат, както следва:

Таблица 6

Дати на предоставяне на участието на държавата в увеличението на капитала през 2012 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
3,0	12 септември 2012 г.
3,0	20 септември 2012 г.
5,0	26 септември 2012 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
4,0	11 октомври 2012 г.
16,33	28 декември 2012 г.
Общо: 31,33	

- (111) Транш б) в размер на 34,5 млн. евро (заемът, представляващ помощ за оздравяване) е бил отпуснат, както следва:

Таблица 7

Дати на предоставяне на държавния заем, представляващ помощ за оздравяване, през 2013 г.

Размер (в млн. евро)	Дата на предоставяне
3,0	22 януари 2013 г.
5,0	29 януари 2013 г.
3,5	28 февруари 2013 г.
10,0	2 май 2013 г.
13,0	26 юли 2013 г.
Общо: 34,5	

- (112) По отношение на другите трансове на мярка 4, т.е. транс в), изискването на държавната гаранция и последващото конвертиране на дълга от 28,5 млн. евро в собствен капитал, и транс г) — покриването от 8,6 млн. евро от дефицита на взаимоспомагателния фонд, Комисията не разполага с индикации, че те вече са предоставени.

5.1.2. Мярка 3

- (113) Комисията взема предвид поясненията, предоставени от кипърските органи през септември 2013 г., че никаква компенсация *ex gratia* не е била и няма да бъде предоставена на съкратените служители.
- (114) Почти една година по-късно в писмото си от август 2014 г. кипърските органи посочиха, че през май/юни 2014 г. кипърското правителство е решило по социално-икономически съображения да обезшети пряко бивши служители на Sargus Airways, които вече са подали оставка или са били съкратени. Решението е било взето и обезщетенията са били изплатени едва след като оставките и уволненията са били приключени. Всички правни задължения на Sargus Airways към тези служители са били изплатени изцяло от самото дружество.
- (115) Според кипърските органи оставките и уволненията на служители на Sargus Airways съгласно плана за реструктуриране от 2013 г. са били изпълнени без никакви допълнителни компенсации, предложени от правителството на Кипър. Вместо това те са взели *ex post* решение за пряко обезщетяване на бивши служители на Sargus Airways.
- (116) Поради това изглежда, че първоначалните намерения на кипърските органи да предоставят компенсация *ex gratia* на служителите, които предстои да бъдат съкратени, са били изоставени и поради това Комисията смята, че не е необходимо да се прави заключение относно квалификацията на държавна помощ по мярка 3.

5.1.3. Мярка 5

- (117) Сумата от 269 317,94 EUR е била предоставена на Sargus Airways през 2010 и 2011 г. посредством схема за държавна помощ, която позволява субсидии от държавния бюджет за избрани предприятия с цел обучение. Следователно Комисията заключава, че мярка 5 представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора в полза на Sargus Airways. Тази оценка не се оспорва от кипърските органи.

- (118) Помощта за обучение е отпусната на Surgus Airways за 303 проекта за обучение през годините 2010 и 2011. Въпреки това кипърските органи не са предоставили детайли за датите на предоставяне за всеки проект.

5.1.4. Заключение относно наличието на държавна помощ

- (119) В светлината на гореизложеното Комисията смята, че не е необходимо да се оценява дали мярка 3 представлява държавна помощ. Комисията смята, че мерки 1, 2, 4 и 5 представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (120) Общият размер на държавната помощ, съдържаща се в мерки 1, 2 и 4, възлиза на 102,9 млн. евро. Първите два транша, т.е. 65,83 млн. евро, вече са били предоставени на различни дати в периода между 12 септември 2012 г. и 26 юли 2013 г.
- (121) Държавната помощ, съдържаща се в мярка 5, възлиза на 269 317,94 EUR и е била предоставена през периода 2010 — 2011 г.

5.2. НЕПРАВОМЕРНА ПОМОЩ

- (122) Мерки 1, 2 и следователно мярка 4 представляват държавна помощ и са предоставени в нарушение на задълженията за уведомяване и непредприемане на действия, установени в член 108, параграф 3 от Договора. Същото важи и за мярка 5. Следователно всяка от тези мерки представлява неправомерна държавна помощ.

5.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА

- (123) След като някои мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тяхната съвместимост трябва да бъде оценена по отношение на изключенията, предвидени в параграфи 2 и 3 от този член. Съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз държавите членки трябва да изтъкнат възможни основания за съвместимост и да докажат, че условията за такава съвместимост са изпълнени ⁽²¹⁾.
- (124) Кипърските органи първоначално бяха на мнение, че мярка 1 не включва държавна помощ и подадоха уведомление относно мярка 2 за помощ за оздравяване. Въпреки това след първата официална процедура по разследване и съмненията, изразени от Комисията, както и предлаганото неизплащане на заема за оздравяване по мярка 2, кипърските органи впоследствие заявиха, че мерки 1, 2 и 4 са съвместими като помощ за реструктуриране в съответствие с Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (125) По-специално кипърските органи изпратиха предварително уведомление за план за реструктуриране на 22 юли 2013 г. и уведомление за актуализиран план на 23 октомври 2013 г. По-късно те изпратиха допълнителни разяснения. Въпреки това основните допускания и идеи на плана за реструктуриране от 2013 г. останаха непроменени след уведомлението от 23 октомври 2013 г.
- (126) Що се отнася до мярка 5, кипърските органи заявиха, че тя е съвместима помощ за обучение съгласно ОРГО. Въпреки това Комисията установи, че Surgus Airways е било предприятие в затруднено положение от 2009 г. насам, в съответствие с информацията на кипърските органи. Съгласно член 1, параграф 6, буква в) от ОРГО предприятията в затруднено положение са изключени от неговото приложно поле. Поради това Surgus Airways не е отговаряло на условията за помощ за обучение от 2009 г. насам.
- (127) В допълнение, съгласно точка 20 от Насоките за оздравяване и реструктуриране „едно предприятие в затруднение не може да бъде разглеждано като подходящо средство за изпълнение на други обществени цели до момента, до който не бъде осигурена неговата жизнеспособност. Следователно Комисията е на мнение, че помощите за предприятия в затруднение могат да допринесат за развитието на икономическата дейност, без това сериозно да засегне търговията до степен, противоречаща на интересите на Общността, само ако са изпълнени условията на настоящите насоки.“ Затова Комисията може да оцени мярка 5 само като помощ за реструктуриране в рамките на плана за реструктуриране от 2013 г.
- (128) Като се има предвид, че само едно основание за съвместимост е подходящо за мерки 1, 2, 4 и 5, Комисията смята, че е уместно да се направи оценка на всички мерки, взети заедно. За да извърши тази оценка, Комисията ще се позовава по-специално на точки 31 — 77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.

⁽²¹⁾ Решение от 28 април 1993 г. по дело Италия/Комисия, C-364/90, Recueil, стр. I-2097, точка 20.

5.3.1. Допустимост — предприятие в затруднено положение

- (129) В решението от 6 март 2013 г. (съображения 41 — 46) Комисията достигна до предварителното заключение, че Sургus Airways е предприятие в затруднение след 2010 г. Това предварително заключение беше потвърдено в решението от 4 февруари 2014 г. (съображения 83 и 84). Впоследствие кипърските органи признаха, че Sургus Airways е предприятие в затруднение от 2009 г. насам.
- (130) Според информацията от публично достъпните финансови отчети, основните финансови данни на Sургus Airways от 2009 г. насам са следните:

Таблица 8

Основни финансови данни на Sургus Airways за 2008 г. първо полугодие—2012 г. (в млн. евро)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г. 1-во полугод (*).
О борот	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
Печалба преди данъчно облагане	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Регистриран капитал	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Собствен капитал	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(*) Предприятие Sургus Airways не е публикувало финансови отчети след първата половина на 2012 г.

- (131) Точка 10, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. гласи, че дружество с ограничена отговорност се смята за предприятие в затруднение, „когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца“.
- (132) Освен това съгласно точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. едно предприятие може да бъде смятано за намиращо се в затруднение, „когато са налице обичайните признаци за предприятие в затруднение като например — нарастващи загуби, намаляващ оборот, увеличаваща се нереализирана продукция, свръхпроизводство, намаляващ паричен поток, нарастващи дългове, нарастващи лихвени проценти и намаляващи или нулеви нетни стойности на активите.“ Във връзка с това според съдебната практика на Общия съд „наличието на отрицателен собствен капитал [...] може да се приеме за важен показател, че дадено предприятие е в затруднено финансово положение“⁽²²⁾.
- (133) В точка 10, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се отразява предположението, че предприятие, което претърпява значителна загуба на своя регистриран капитал, няма да бъде в състояние да се справи със загуби, които почти със сигурност ще го принудят да преустанови дейността си в кратък или дългосрочен период от време. Комисията смята, че същата хипотеза се прилага *a fortiori* и за предприятие, което е изгубило целия си регистриран капитал и има отрицателна стойност на собствения капитал⁽²³⁾.
- (134) Както е посочено в таблица 8 по-горе, предприятие Sургus Airways е имало отрицателна стойност на собствения капитал от 2011 г. нататък. Освен това собствения капитал вече е намалявал през 2009 г. и 2010 г. и е бил значително под нивото на регистрирания капитал. Що се отнася до точка 11, таблица 8 показва, че оборотът на Sургus Airways вече е намалявал, а загубите му са нараствали след 2009 г. През 2009 г. оборотът намалел с почти 21 % в сравнение с 2008 г., а предприятието отчете загуба (печалба преди данъчно облагане) в размер на 3,2 млн. евро. Тази тенденция се запази и през следващите години.
- (135) С оглед на гореизложеното и като се вземе под внимание представеното от кипърските органи (вж. съображение 68), Комисията стига до заключението, че Sургus Airways е било предприятие в затруднение от 2009 г. насам отчасти в съответствие с точка 10 (по-специално от 2011 г. насам), и във всеки случай — в съответствие с точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (136) Съгласно точка 33 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. „предприятието трябва да отговаря на изискванията за предприятие в затруднено положение в съответствие с настоящите насоки“. Следователно това условие е изпълнено.

⁽²²⁾ Решение от 3 март 2010 г. по съединени дела *Freistaat Sachsen/Комисия T-102/07* и *MB Immobilien и MB System/Комисия T-120/07*, Сборник, стр. II-585, точка 106.

⁽²³⁾ Вж. Решение 2008/716/ЕО на Комисията от 2 април 2008 г. относно държавна помощ С 38/07 (ex NN 45/07), предоставена от Франция в полза на *Arbel Fauvet Rail SA*, пар. 35 (ОВ L 238, 5.9.2008 г., стр. 27).

5.3.2. Продължителност на плана за реструктуриране от 2013 г. — Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

- (137) В точки 35 — 37 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се предвижда, че: „35. Планът за реструктуриране, чийто срок за изпълнение трябва да е възможно най-кратък, трябва да позволява възстановяване на дългосрочната рентабилност на предприятието в рамките на подходящ срок въз основа на реалистични предположения по отношение на бъдещите производствени условия. Следователно, помощта за реструктуриране трябва да е свързана с действащ план за реструктуриране, с който се ангажира държавата-членка. Планът трябва да бъде представен на Комисията с всички необходими уточнения, и по-точно маркетингово проучване. Подобрението на състоянието може да бъде извлечено главно от вътрешни мерки, предвидени в плана за реструктуриране; то може да се основава и на външни фактори като промени в цените и търсенето, над които дружеството няма особено влияние, но само ако очакванията за пазара са общоприети. Реструктурирането трябва да включва и изоставянето на дейностите, които биха останали структурно губещи дори и след реструктурирането.“
- (138) „36. Планът за реструктуриране трябва да описва обстоятелства, които са довели до затрудненията на дружеството, като по този начин осигури основа да се прецени дали предложените мерки са уместни. Той трябва да е взел предвид, *inter alia*, настоящото състояние и бъдещите перспективи за търсене и предлагане на съответния пазар на продукти, като включва сценарии за най-лошо възможно развитие, най-добро такова и средностатистически очаквания, а също и описание на специфичните силни и слаби страни на предприятието. Той трябва да позволява на предприятието да се развива чрез нова структура, която да му предлага перспективи за дългосрочна жизнеспособност и да му позволи да си стъпи на краката.
- (139) „37. Планът трябва да предвижда печалби, които след края на реструктурирането да позволят на дружеството да покрие своите разходи включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната възвращаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на реструктурираното предприятие да се конкурира на пазара въз основа на собствените си качества. Когато затрудненията на предприятието произтичат от грешки в корпоративното управление, трябва да се въведат подходящи изменения.“
- (140) Що се отнася до продължителността, планът за реструктуриране, за който е изпратено уведомление, обхваща периода от първата продажба на актив в контекста на собствения принос на предприятието към разходите за реструктурирането му през април 2012 г. до края на 2017 г. и предвижда да се възстанови рентабилността на Surlus Airways, считано от финансовата 2014 година. Така, продължителността на периода на реструктуриране съгласно уведомлението е пет години и шест месеца.
- (141) Комисията отбелязва, че това е по-дълго от периода на реструктуриране, одобрен от Комисията за други авиокомпани, който обикновено е пет години ⁽²⁴⁾.
- (142) Освен това Комисията отбелязва, че мярка 5 е била предоставена през периода 2010 — 2011 г. Като се има предвид, че мярка 5 е била предоставена по времето, когато предприятието вече е било в затруднено финансово положение, тя не е попадала в обхвата на ОРГО. Това означава, че тя е била несъвместима помощ за обучение или че би следвало да се смята за помощ за реструктуриране, чиято съвместимост би трябвало да бъде оценена в този контекст. При последния сценарий това би удължило периода за реструктуриране до приблизително седем години (и след това също следва да е част от плана за реструктуриране, за който е подадено уведомление).
- (143) Комисията може да приеме по-дълъг период на реструктуриране в обосновани случаи. В този случай обаче кипърските органи не са могли да обосноват причината, поради която предприятие Surlus Airways би се нуждаело от повече от пет години за приключване на своето реструктуриране. Действително, Комисията отбелязва, че „изгубеното“ време, описано от кипърските органи в съображение 72 поради закъсненията във вътрешния процес на вземане на решения на държавата ⁽²⁵⁾, е било под контрол на органите. Освен това за разлика от други случаи, в плана за реструктуриране от 2013 г. на Surlus Airways не се съдържа никоя от специфичните особености, приети по-рано от Комисията в решенията, посочени от кипърските органи, която би позволила на Комисията да заключи, че в този

⁽²⁴⁾ Вж. Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 179; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 131; Решение 2013/151/ЕС на Комисията от 19 септември 2012 г. относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — план за реструктуриране) (ОВ L 92, 3.4.2013 г., стр. 16), съображение 107 и Решение 2012/661/ЕС на Комисията от 27 юни 2012 г. относно държавна помощ № SA.33015 (2012/C), която Малта възнамерява да приведе в действие в полза на Air Malta plc. (ОВ L 301, 30.10.2012 г., стр. 29), съображение 93; Решение на Комисията от 29 юли 2014 г. по дело SA. 36874 (2013/N) по отношение на помощта за реструктуриране за LOT Polish Airlines S.A., все още непубликувано, съображение 241.

⁽²⁵⁾ Около четири месеца изтекоха между резолюцията на Съвета на директорите през февруари 2012 г. и одобрението на Съвета на министрите, на проект на закон, с който се позволява увеличаването на капитала през месец юни 2012 г. Освен това камарата на представителите поиска допълнителни условия, преди да одобри увеличението на капитала.

случай би могъл да бъде приет по-дълъг период на реструктуриране. Тези особености могат да бъдат например много голямо намаление на капацитета или особено малък пазарен дял⁽²⁶⁾.

- (144) Поради това Комисията не е съгласна, че срокът от пет години и шест месеца (а още по-малко — седем години) е разумен по отношение на Surgus Airways.
- (145) Що се отнася до съдържанието на плана за реструктуриране от 2013 г., Комисията отбелязва, че кипърските органи не са взели в достатъчна степен предвид съмненията, изразени в решението от 4 февруари 2014 г.
- (146) По-специално, кипърските органи поддържаха, че планът е отчетел ефективността от запазената мрежа и потенциалната загуба на потребителското търсене, че не е съществувал риск от неблагоприятни колебания на цената на горивото и на обменния курс EUR/USD въз основа на техните колебания през последните години. Освен това те твърдяха, че предвиденото финансово състояние на предприятието е било задоволително в сравнение с лошите му резултати в миналото. Те посочиха елементи на плана за реструктуриране от 2013 г., които са се развили по-добре от очакваното, като например преговарянето на таксите за наземно обслужване на летище Ларнака.
- (147) В решението си от 4 февруари 2014 г. Комисията обаче изрази съмнения, тъй като имаше основания да смята, че много предположения от плана за реструктуриране от 2013 г. не са били достатъчно предпазливи с оглед на опита си с други планове за реструктуриране в авиационния сектор, като се имат предвид конкурентната ситуация на пазара и общият принцип, че за да е надежден процесът на реструктуриране, трябва да се вземе предвид и реалистична възможност за неблагоприятно развитие.
- (148) Всъщност Комисията отбелязва, че предположенията, направени от Surgus Airways, не са общоприети, нито пък са подкрепени от доказателства относно перспективите на пазара. Всъщност конкурентите оспориха тези предположения, особено по отношение на потенциалния натиск от страна на конкуренти относно предвидените маршрути, целящи реализиране на печалба, икономии на гориво и очакваните приходи от увеличението на цените на билетите.
- (149) Комисията отбелязва, че при базовия сценарий в плана за реструктуриране от 2013 г. се предвижда предприятието да има положителна печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) в размер на 0,4 млн. евро още през 2014 г., която да се увеличи през следващите години. Комисията обаче отбелязва, че планът предполага, че не се начисляват лихви по дългове към трети страни и такива не се изплащат през целия период на реструктуриране. При все това, в плана за реструктуриране от 2013 г. само се посочва, че дългът към трети страни ще трябва да бъде разсрочен, без да се предоставят никакви подробности за това как ще бъде постигнато това. Търговските и другите задължения (с изключение дълга към Hellenic bank) в счетоводния баланс за периода 2013 — 2018 г. се очаква да останат на равнище от 27,9 млн. евро. Следователно размерът на дълга към трети страни е значителен и неуспехът в постигането на неговото реструктуриране може да има сериозни последствия за финансовите прогнози.
- (150) Комисията повтаря отново довода си, включени в решението от 4 февруари 2014 г., че в края на периода на реструктуриране Surgus Airways ще бъде предприятие с нулеви капиталови резерви и отрицателни общи резерви. Такова предприятие не може да се смята за жизнеспособно, тъй като няма да съществува реален предпазен марж.
- (151) Комисията отбелязва също така, че мерките, предложени в плана за реструктуриране от 2013 г., не изглеждат подходящи за отстраняване на обстоятелствата, които са довели до затрудненията на предприятието, посочени в уведомлението. По-специално планът предвижда запазване на три маршрута с нестопанска цел в Гърция и два в Близкия изток, въпреки факта, че тези два пазара са допринесли за затрудненията на предприятието. В плана се предвижда и запазване на най-малко четири маршрути в пряка конкуренция с нискотарифните авиокомпании, както и повишаване на цените на билетите. Накрая, според него се запазва поне един маршрут, който е засегнат в значителна степен от забраната за прелитане на Турция.

⁽²⁶⁾ В решението на Комисията от 22 февруари 2006 г. по дело N 464/2005, Помощ за реструктуриране в полза на AB Kauno ketaus liejykla, също цитирано от кипърските органи, Комисията одобри по-дълъг период на реструктуриране въз основа, наред с другото, на намаление на капацитета от 46 %. Surgus Airways ще намали капацитета си единствено с 35 %. Комисията одобри също така по-дълъг период на реструктуриране, като се вземат под внимание много малкият пазарен дял на предприятието, фактът, че мерките са настъпили преди страната да е счетена за функционираща пазарна икономика и драстичните оперативни мерки за реструктуриране (Решение на Комисията от 1 юни 2005 г. по дело N 584/2004, Помощ за реструктуриране в полза на AB Vingriai (OB C 187, 30.7.2005 г., стр. 15). Прецедентите, свързани със Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen и Stocznia Szczecińska, посочени от кипърските органи, също нямат връзка със случая, тъй като при първия прецедент помощта е била одобрена по предишни насоки за оздравяване и реструктуриране и е взела под внимание специфичното положение на предприятието, което първоначално е било държавна собственост, в бившата Източна Германия, а във втория случай помощ не е била одобрена.

- (152) При всички случаи планът за реструктуриране от 2013 г. не включва каквато и да било конкретна оценка на бъдещите перспективи за търсене и предлагане на съответните пазари, освен признанието за риска за конкурентен натиск по някои маршрути, които ще бъдат запазени.
- (153) Комисията отбелязва също така, че най-лошият сценарий не отчита в достатъчна степен слабостите на предприятието и рисковете, приложими на съответните пазари, някои от които бяха установени в самия план. Тези слабости и рискове включват натиска от страна на конкурентите, отклонението от ключовите параметри, които стоят в основата на финансовите прогнози на базовия сценарий (например средните приходи от пътник (доходност), цената на горивото, обменния курс USD/EUR, спада на търсенето), и икономическото положение на ключови пазари.
- (154) В действителност най-лошият сценарий отразява само намаление на приходите с 1 % и прогнозира положителна ЕВТ в размер едва на 0,3 млн. евро през 2016 и 2017 г. При все това, ако се реализира допълнителният риск, както се допуска в плана за реструктуриране от 2013 г., като например увеличение от 1 % на цената на нефта или промяна от 1 % в обменния курс EUR/USD, това ще бъде достатъчно, за да премахне предвидените печалби (вж. съображение 51). Тези рискове нарастват още повече от факта, че Sургus Airways не разполага с необходимото обезпечение, за да може да хеджира риска от цената на горивото или валутния риск. Освен това Комисията отбелязва, че за да се установи най-лошият възможен сценарий, при предишни дела за авиокомпани обикновено са разглеждани много по-големи отклонения от параметрите на базовия сценарий⁽²⁷⁾. Освен това рискът от значително увеличаване на конкуренцията, по-специално по маршрутите за Тел Авив и Москва, представляващи четвъртият и петият най-важен маршрут на Sургus Airways по отношение на броя на пътниците, не е бил взет под внимание, въпреки че е споменат изрично в плана за реструктуриране 2013. В допълнение към това, възможността от продължителна рецесия в Гърция и Кипър също е трябвало да бъде взета предвид.
- (155) Поради това Комисията стига до заключението, че планът за реструктуриране от 2013 г. не обръща достатъчно внимание на обстоятелствата, довели до затрудненията на Sургus Airways, не взема изцяло предвид бъдещите перспективи на пазара и не включва достоверен най-лош сценарий.
- (156) Накрая, Комисията отбелязва, че планът за реструктуриране от 2013 г. не се занимава с основните проблеми на бизнес модела на предприятието, което изглежда са допринесли за затрудненията му. Реструктурирането на Sургus Airways се основава на съществуващия бизнес модел на традиционна авиокомпания, предлагаща пълен набор от услуги, разчитаща предимно на посредници за продажбата на билети, като същевременно е в конкуренция с нискотарифни авиокомпани или предлагащи пълен набор от услуги авиокомпани с по-широка мрежа, повечето от които разчитат на директни продажби онлайн на билети.
- (157) Поради това Комисията заключава, че точки 35 — 37 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. не са изпълнени, тъй като i) продължителността на плана за реструктуриране от 2013 г. е необосновано дълга, ii), планът не възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на разумен срок и не се основава на реалистични предположения и iii) планът не отчита в достатъчна степен положението на пазара с различни сценарии.

5.3.3. Избягване на ненужно нарушаване на конкуренцията

- (158) Съгласно точки 38 — 42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., предприятие, което получава помощ за реструктуриране, трябва да предостави компенсаторни мерки за нарушенията на конкуренцията, извършени от държавната помощ. Тези мерки могат да включват продажба на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари и трябва да се отнасят до въздушни маршрути или продукти, които не реализират загуби.
- (159) Кипърските органи са предложили компенсаторни мерки, включително прекратяване или намаляване на капацитета на въздушни маршрути, които не реализират загуби, продажбата на два слота за LHR, както и намаляването на флота и на наличните седалко-километри (ASK).

⁽²⁷⁾ Вж. например решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 185; или Решение на Комисията от 29 юли 2014 г. по дело SA. 36874 (2013/N) по отношение на помощта за реструктуриране за LOT Polish Airlines S.A., все още непубликувано, съображение 234.

- (160) Комисията отбелязва, че продажбата на два слота в LHR — напълно координирано летище⁽²⁸⁾, може да се смята за достатъчно намаляване на бариерите за навлизане на конкуренти, особено предвид факта, че Sургus Airways ще спре изцяло полетите си до летището. Значителното намаляване на флота също е важен знак за намаляване на капацитета.
- (161) По отношение на маршрутите, които са предложени като компенсаторни мерки, Комисията винаги е приемала като компенсаторни мерки премахването или намаляването на капацитета в маршрути, които не реализират загуби, т.е. маршрути, които имат брутен положителен принос, като се вземат предвид променливите разходи⁽²⁹⁾.
- (162) Комисията обаче отбелязва, че маршрутът LCA-ATH, за който кипърските органи предложиха като компенсаторна мярка намаляване на капацитета, използван от Sургus Airways, е оказал отрицателен брутен принос и кипърските органи не предоставиха доказателства в подкрепа на аргумента си, че частта от маршрута, съответстваща на компенсаторната мярка (намаление на честотата с 4 полета седмично), не е реализирала загуби.
- (163) Комисията обаче отбелязва, че предложеното намаление от 24 % на ASK в сравнение с капацитета за 2012 г. е по-голямо, отколкото намалението на ASK, предложено в други случаи на реструктуриране на авиокомпания⁽³⁰⁾. Това означава, че дори ако намаляването на капацитета на маршрута LCA-ATH (представляващо едва 0,84 % от общия брой ASK) не бъде взето предвид, намаляването на ASK ще продължи да бъде достатъчно голямо.
- (164) Поради това Комисията заключава, че точки 38 — 42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. са изпълнени.

5.3.4. Помощ, ограничена до минимум: действителен принос, несвързан с помощта

- (165) Съгласно точки 43 — 45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. от получателите на помощта за реструктуриране се очаква да направят значителен принос към плана за реструктуриране от 2013 г. със собствени ресурси, който следва да се равнява на поне 50 % от разходите за реструктуриране за големи предприятия, като например Sургus Airways, освен при изключителни обстоятелства и в случаи на големи трудности. Собственият принос трябва да е действителен, т.е. да е съществен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци.
- (166) Комисията взема под внимание актуализираната сума на предложения собствен принос от 61,57 милиона евро. Тя представлява 41,8 % от общите разходи за реструктуриране, възлизащи на 147,4 милиона евро, и помощта за реструктуриране ще бъде адаптирана спрямо предоставения собствен принос, така че сборът от двете суми да покрива само разходите за реструктуриране.
- (167) Комисията отбелязва, че предложеният собствен принос от 41,8 % дори и в пълния си размер ще бъде под 50-процентния праг, определен в Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г.
- (168) Освен това Комисията отбелязва, че въз основа на таблица 5 от съображение 79 действително е била реализирана само продажбата на активи на стойност 55,67 милиона евро. Продажбата на останалите предложени елементи, например резервните части и Airbus A 320, не е била реализирана напълно и техните стойности не са подкрепени с експертиза.
- (169) Що се отнася до продажбата на резервни части, действителните постъпления до този момент (0,86 милиона евро) показват, че първоначалните оценки от 2 милиона евро през 2013 г. и 1,1 милиона евро през 2014 г. до голяма степен са били завишени. При липсата на експертна оценка на останалите резервни части, предвидени за продажба, и без други доказателства като споразумение, указващо ясно ангажимент за бъдеща покупка от купувача, възможните бъдещи постъпления от продажбите на резервни части не могат да бъдат взети предвид като достатъчно реален и съществен собствен принос.

⁽²⁸⁾ Напълно координираните летища са определени в член 2, буква ж) на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1). Според член 3, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 95/93 тези летища — поне през някои периоди — изпитват проблеми, свързани с капацитета.

⁽²⁹⁾ Вж. решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 194; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 143; Решение 2013/151/ЕС, съображение 130.

⁽³⁰⁾ Вж. решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 34191 (2012/C) относно мерките, въведени от Латвия за A/S Air Baltic Congratation (airBaltic), все още непубликувано, съображение 195; Решение на Комисията от 9 юли 2014 г. по дело SA. 32715 (2012/C) относно Adria Airways d.d., все още непубликувано, съображение 136.

- (170) Що се отнася до продажбата на Airbus A 320, който кипърските органи описват в писмото си от 11 май 2014 г. като „стар самолет“, четири от петте оферти, подадени през 2014 г., бяха оттеглени, а по петата оферта участникът в търга не е отговорил на ответното предложение на Cyprius Airways. Тъй като кипърските органи не са представили експертна оценка на самолета, планираните приходи от неговата продажба в размер на 2,5 милиона евро не могат да се приемат за достатъчно реален и съществен собствен принос.
- (171) Освен това Комисията не е съгласна с кипърските органи и смята, че прехвърлянето на собственост към взаимоспомагателния фонд не може да се разглежда като действителен и съществен собствен принос. Както бе потвърдено от кипърските органи и установено в годишните сметки на дружеството, това е така, тъй като взаимоспомагателният фонд е контролиран от Cyprius Airways независимо от правния му статут и средствата в него в крайна сметка са на разположение на дружеството, а дефицитът му е част от разходите за реструктуриране⁽³¹⁾. По тази причина, като прехвърля активи към взаимоспомагателния фонд, Cyprius Airways не прави никакъв действителен собствен принос към разходите за своето реструктуриране.
- (172) С оглед на гореизложеното Комисията смята, че равнището на съществения и действителния собствен принос е 55,67 милиона евро, което представлява 37,8 % от разходите за реструктуриране.
- (173) Кипърските органи изтъкват, че собственият принос може по изключение да бъде под 50 % в случай на особени трудности. По-конкретно, те твърдят, че по-ниското равнище на собствен принос в случая на Cyprius Airways може да бъде обосновано с икономическата и финансова криза, както и със забраната за прелитане през турско въздушно пространство, което представлява допълнителна тежест за дружеството.
- (174) Комисията взема под внимание особеното положение на кипърската икономика и признава, че продажбата на активи в такава ситуация може да се окаже труден процес. Комисията отбелязва обаче, че Cyprius Airways развива дейността си на международен и ликвиден пазар, защото потенциалните купувачи на неговите активи, включително самолетите, слотове и резервни части, могат да произхождат от всяка част на света и поради това могат и да не са засегнати от положението в кипърската икономика, тъй като те могат по-лесно да получат финансиране и могат да прехвърлят активите или да ги използват, без да са обвързани с Кипър.
- (175) Освен това забраната за прелитане над Турция е била в сила в продължение на много години и по никакъв начин не е свързана с продажбата на авиационни активи, които могат да бъдат използвани другаде. Освен това значителното намаление на капацитета е от значение за конкурентите, докато собственият принос има за цел да ограничи нуждата от държавна помощ и да се покаже, че пазарите вярват във възможността жизнеспособността да бъде възстановена.
- (176) Накрая, въпреки че Комисията прие въз основа на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. собствен принос от едва 40 % от разходите за реструктуриране, поради изключителни обстоятелства⁽³²⁾, той все пак надвишаваше равнището на собствения принос на Cyprius Airways.
- (177) Поради това Комисията заключава, че условията от точки 43 — 45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. не са изпълнени. Планът за реструктуриране от 2013 г. не ограничава помощта до необходимия минимум, тъй като той не включва достатъчно голям, съществен и действителен собствен принос към разходите за реструктуриране на Cyprius Airways.

5.3.5. Специални условия във връзка с дружества в подпомагани региони

- (178) В Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. се предвижда, че условията за разрешаване на помощ могат да бъдат по-малко строги спрямо изпълнението на компенсаторните мерки и големината на приноса на получателя, когато това е обосновано от съображения, свързани с регионалното развитие, и по-специално ако получателят на помощта е разположен в подпомаган регион.

⁽³¹⁾ От устава на Cyprius Airways и от неговите годишни отчети става ясно, че то управлява редица планове за пенсионно осигуряване, включително взаимоспомагателния фонд и че дружеството поема отговорността стойността на взаимоспомагателния фонд да бъде запазена, като този пасив е включен в задълженията и провизиите на дружеството. Освен това дружеството гарантира покупателната способност на пенсиите, така че те да не слизат под определен общ минимум.

⁽³²⁾ Вж. Решение 2010/175/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. относно държавна помощ C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 и PL 34/04), приведена в действие от Полша в полза на Stocznia Gdańsk (OB L 81, 26.3.2010 г., стр. 19), съображение 276.

- (179) В случая с Кипър за периодите 2007 — 2013 г. и 2014 — 2020 г. два региона, обхващащи заедно 50 % от населението на Кипър, са допустими за получаване на регионална инвестиционна помощ съгласно дерогацията от разпоредбите на член 107, параграф 3, буква в) от Договора (западната и източната зона) ⁽³³⁾. Кипърските органи изтъкнаха също, че Кипър има редица териториални характеристики, които оказват влияние върху социално-икономическото му развитие, а именно периферното му разположение и неговата зависимост от въздушния и морския транспорт. Накрая, те заявиха, че поради икономическата рецесия в Кипър островът заслужава в още по-голяма степен да бъде третиран като подпомаган регион.
- (180) Комисията отбелязва, че седалището на Cyprus Airways е в Никозия — град, който не е разположен в някой от двата подпомагани региона на Кипър. Летище Larnaca, вероятно основният център за дейността на Cyprus Airways, също не се намира в някой от тези подпомагани региони. Освен това Комисията отбелязва, че с цел да се осигурят равнопоставени условия на конкуренция статут на подпомаган регион може да бъде даден само с решение на Комисията в съответствие с критериите в приложимите Насоки за регионална помощ, а не въз основа на други териториални характеристики или икономическа рецесия.
- (181) Поради това Комисията не може да приеме по-малко строги условия по отношение на критериите за предоставяне на помощ.

5.3.6. Принципът на еднократна помощ

- (182) Според точка 73, раздел 3.3 от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощ за оздравяване и/или реструктуриране следва да се отпуска еднократно, „когато са изтекли по-малко от 10 години от предоставянето на помощта за оздравяване или периодът за реструктуриране е изтекъл или ако прилагането на плана за реструктуриране е било спряно (в зависимост от това кое от двете е настъпило последно), Комисията няма да разрешава допълнителна помощ за оздравяване или реструктуриране“. Това условие е известно като принципа за еднократна помощ.
- (183) Изключение от този принцип е предвидено в точка 73, буква в) от раздел 3.3 [моля, потвърдете]:
- „[...]
- в) при изключителни и непредвидени обстоятелства.“
- (184) През 2007 г. Комисията одобри помощ за реструктуриране на Cyprus Airways въз основа на план за реструктуриране. Поради това съгласно принципа за еднократната помощ понастоящем Cyprus Airways по принцип не отговаря на условията за получаване на допълнителна помощ за реструктуриране и Комисията изрази съмнения дали в настоящия случай са налице изключителни и непредвидени обстоятелства по смисъла на точка 73, буква в).
- (185) Въпреки обстойните коментари по този въпрос след откриването на две официални процедури по разследване кипърските органи не бяха в състояние да обосноват защо Cyprus Airways е било изправено пред изключителни и непредвидими обстоятелства, поради които допълнителната помощ за реструктуриране би била оправдана ⁽³⁴⁾.
- (186) По-специално забраната за прелитане на въздушното пространство на Турция датира от 1974 ⁽³⁵⁾ г. и Кипър е въвел одобрена схема за компенсация на допълнителните разходи, възникнали за всички засегнати въздушни превозвачи, включително за Cyprus Airways (вж. съображение 23). По тази причина това събитие не може бъде квалифицирано като извънредно и непредвидимо обстоятелство и кипърските органи не представиха нови доказателства по този въпрос.

⁽³³⁾ Вж. решение на Комисията от 24 януари 2006 г. по дело N 814/06 относно Картата на регионалните помощи 2007 — 2013 г. (ОВ С 68, 24.3.2007 г., стр. 28).

⁽³⁴⁾ Кипърските органи се позовават на решението относно помощта за оздравяване в полза на Air Malta, в което изключителните обстоятелства са били признати и помощ за оздравяване е била разрешена в срок, по-кратък от 10 години, считано от получаването на предходна помощ за реструктуриране (Решение на Комисията от 15 ноември 2010 г. по дело N 504/2010 — Air Malta plc — Помощ за оздравяване, ОВ С 102, 2.4.2011 г., стр. 4). Комисията отбелязва, че са налице значителни различия между настоящия случай и Air Malta. В случая с Air Malta предходната мярка е била изпълнена през месец април 2004 г., преди присъединяването на Малта към ЕС, и поради това тя не е подлежала на одобрение от страна на Комисията. Малтийските органи твърдят, че мярката от 2004 г. е съответствала на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика и следователно не е представлявала държавна помощ. Поради нуждата от спешно одобрение на помощта за оздравяване Комисията не бе в състояние да достигне до окончателно заключение относно наличието на помощ в мярката от 2004 г. Въпреки това в последващото решение относно помощта за реструктуриране (Решение 2012/661/ЕС) Комисията заключи, че мярката от 2004 г. не е представлявала държавна помощ. В настоящия случай няма никакво съмнение, че през 2007 г. Cyprus Airways е получило помощ за реструктуриране. Освен това едно от изключителните обстоятелства, приети от Комисията, се е отнасяло до факта, че към момента на мярката от 2004 г., достъпът до международното летище в Малта се е уреждал изключително от двустранни споразумения относно правата за въздушен превоз, докато през 2010 г. достъпът е бил отворен за всички въздушни превозвачи от ЕС. Между 2007 г. и настоящия момент не е имало такава основна промяна по отношение на достъпа до кипърските летища. И накрая, докато повече от половината от въздушния транспорт на Малта е зависел от Air Malta, делът на Cyprus Airways във въздушния транспорт на Кипър е бил само 15 % през 2012 г. и оттогава още е намалял.

⁽³⁵⁾ Вж. Решение на Комисията от 27 юни 2012 г. по дело SA.32523 (2011/N), точка. 11.

- (187) По подобни причини експлоатацията на „нелегално“ летище в северната част на Кипър също не може да се разглежда като изключително и непредвидимо събитие, тъй като възможността туристи да пътуват до северната част на Кипър и от нея съществува поне от 2004 г. насам.
- (188) Комисията не е съгласна също с кипърските органи, че навлизането на конкурент, бил той нискотарифен превозвач или традиционна авиокомпания, може да се разглежда като изключително и непредвидимо обстоятелство, предвид на това, че Sурgrus Airways работи в либерализиран сектор и при условие че неговите конкуренти извършват дейността си законно. Що се отнася до твърдението, че кипърската държава субсидира конкуренти на Sурgrus Airways, Комисията не е получила никакви доказателства за това твърдение. При всички случаи Комисията подчертава, че не може да се претендира, че държавата трябва да предостави държавна помощ на Sурgrus Airways за компенсирането на вредните последици от предполагаема мярка, въведена от самата държава, която мярка тя определя като изключително и непредвидено обстоятелство.
- (189) Що се отнася до вълненията в Близкия изток, Комисията смята, че тази ситуация не може да се разглежда като изключителна, предвид на това, че тези вълнения продължават от много десетилетия в някои части на региона. Що се отнася до икономическото въздействие на последните размирици, на които се позовават кипърските органи, а именно „Арабската пролет“, годишните доклади на Комисията показват, че приходите от маршрутите, свързващи Кипър с Близкия изток и Персийския залив, изглежда представляват обикновено около 10 % от общите приходи на Sурgrus Airways. Поради това дори значителен спад на трафика би оказал сравнително малко (макар и „не пренебрежимо“) въздействие, тоест той би засегнал максимум 10 % от общите приходи на Sурgrus Airways.
- (190) Що се отнася до влошаването на гръцката и кипърската икономика, Комисията признава тези събития, както и евентуалния спад в средната тарифа за гръцките полети. Комисията обаче припомня, че Sурgrus Airways разшири своите вътрешни полети в Гърция от 2011 до 2013 г. и по този начин съзнателно увеличи експозицията си спрямо гръцкия пазар.
- (191) От наличните доказателства в плана за реструктуриране от 2013 г. и информацията, предоставена от конкуренти, е видно, че общият обем на пътничопотока на кипърския пазар се е увеличил от 2009 г. насам, докато пазарният дял на Sурgrus Airways е намалял. Освен това другите авиокомпании, извършващи дейност в региона, също са се сблъскали с икономическата криза, но са адаптирали своите ценовата си политика и мрежа, за да останат на пазара. Всъщност Ryanair изтъкна, че дори е постигал растеж на тези пазари.
- (192) С оглед на гореизложеното Комисията смята, че Sурgrus Airways, макар и да е признало рисковете чрез ясни, макар и „общи“ формулировки в годишните доклади за 2007, 2008 и 2009 г. ⁽³⁶⁾, и въпреки наличните варианти, не е успяло да направи необходимите корекции в своята дейност, за да избегне влиянието на икономическото влошаване на основните си пазари и не е успяло да се възползва от нови пазари, като са направили конкурентите му. По тази причина тези последици не могат да се квалифицират като изключително и непредвидимо обстоятелство, а по-скоро следва да бъдат отдадени на лошото управление и слабите резултати на Sурgrus Airways.
- (193) Поради това Комисията заключава, че изключението, предвидено в раздел 3.3, точка 73, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г., не е спазено и че помощта за реструктуриране на Sурgrus Airways нарушава принципа за еднократната помощ.

5.3.7. Заключение

- (194) С оглед на горепосоченото Комисията смята, че в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора Кипър неправомерно е привел в действие мерки 1, 2, 4 и 5 в полза на Sурgrus Airways.
- (195) Освен това Комисията смята, че мерки 1, 2, 4 и 5 и планът за реструктуриране от 2013 г. не отговарят на условията на Насоките за оздравяване и реструктуриране от 2004 г. Комисията не установи други основания за съвместимост и кипърските органи също не заявиха алтернативно основание за съвместимостта на мерките (с изключение на прилагането на ОРГО към помощта за обучение — мярка 5). Следователно Комисията смята, че помощта е несъвместима с вътрешния пазар.

⁽³⁶⁾ Вж. годишния доклад за 2007 г., стр. 97, годишния доклад за 2008 г., стр. 88, годишния доклад за 2009 г., стр. 91.

5.4. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (196) Съгласно Договора и установената съдебна практика на Съда Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар⁽³⁷⁾. Също съгласно установената практика на Съда наложеното на държава членка с решение на Комисията задължение да отмени несъвместима с вътрешния пазар помощ има за цел да върне съществуващото преди това положение⁽³⁸⁾.
- (197) В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, с което се е ползвал спрямо конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена⁽³⁹⁾.
- (198) В съответствие със съдебната практика член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета⁽⁴⁰⁾ гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя [...]“.
- (199) По този начин, като се има предвид, че въпросните мерки възлизат общо на 66 099 317,94 евро (31,33 млн. евро под формата на участие на държавата в увеличението на капитала (мярка 1), 34,5 милиона евро под формата на заем, представляващ помощ за оздравяване (мярка 2) и 269 317,94 евро под формата на помощ за обучение (мярка 5) са били приведени в действие в нарушение на член 108 от Договора, и следва да се считат за неправомерна и несъвместима помощ, те трябва да бъдат възстановени с цел пазарът да се върне към положението, което е съществувало преди те да бъдат отпуснати. Възстановяването следва да обхваща периода от възникването на предимството за получателя, т.е. когато помощта е предоставена на разположение на получателя, до момента на действителното ѝ възстановяване, като в подлежащите на възстановяване суми се включват лихвите, начислени до действителното възстановяване.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (200) Що се отнася до мярка 3, процедурата, определена в член 108, параграф 2 от Договора, е станала безпредметна, тъй като Кипър не е изпълнил мярката.
- (201) Комисията констатира, че мерки 1, 2, 4 и 5, свързани с участието на държавата в увеличението на капитала, заема, представляващ помощ за оздравяване, помощта за реструктуриране и съответно помощта за обучение представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и са несъвместими с вътрешния пазар, тъй като не са били спазени съответните условия от Насоките за оздравяване и реструктуриране и не са установени други основания за съвместимост.
- (202) Що се отнася до мерки 1, 2, 4 и 5, Комисията констатира, че Кипър ги е привел в действие неправомерно в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
- (203) Накрая, Комисията отбелязва, че кипърските органи са се съгласили с приемането и уведомяването за настоящото решение на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Официалната процедура по разследване по член 108, параграф 2 от Договора, открита на 6 март 2013 г., във връзка с потенциална компенсация *ex gratia* от Кипър в полза на Surlus Airways, е станала безпредметна, тъй като Кипър се е отказал от мярката. С настоящото тази процедура се закрива.

⁽³⁷⁾ Вж. Решение на Съда от 12 юли 1973 г. по дело *Комисия/Германия*, C-70/72, Recueil, стр. 813, точка 13.

⁽³⁸⁾ Вж. Решение на Съда от 14 септември 1994 г. по съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, *Испания/Комисия*, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

⁽³⁹⁾ Вж. решение от 12 декември 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97 Recueil, стр. I-030671, точки 64 и 65.

⁽⁴⁰⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

Член 2

Държавната помощ в размер на поне 66 099 317,94 евро, съставена от: 31,33 милиона евро под формата на участие на държавата в увеличението на капитала, 34,5 милиона евро под формата на заем, представляващ помощ за оздравяване, и 269 317,94 евро под формата на помощ за обучение, неправомерно отпусната от Кипър на Sургус Airways в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 3

Допълнителна държавна помощ освен сумите, посочени в член 2, които Кипър е отпуснал или възнамерява да отпусне на Sургус Airways в контекста на мярка 4, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 4

1. Кипър възстановява от получателя несъвместимата помощ, посочена в член 2. Той възстановява от получателя и всякаква допълнителна помощ, посочена в член 3.
2. Подлежащите на възстановяване суми включват лихвите, начислени от момента, от който помощта е била на разположение на получателя, до действителното ѝ възстановяване.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията⁽⁴¹⁾ и Регламент (ЕО) № 271/2008⁽⁴²⁾ за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Що се отнася до мярка 4, Кипър информира Комисията дали е предоставил допълнителни суми над посочените в член 2 в контекста на тази мярка и уведомява също Комисията за точните отпуснати суми и датите, на които са били отпуснати.
5. Що се отнася до мярка 5, Кипър информира Комисията относно датите, на които са били предоставени отделните суми.
6. Кипър отменя мярка 4 и анулира всички неизвършени плащания от помощта, посочена в членове 2 и 3, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 5

1. Възстановяването на помощта, посочена в членове 2 и 3, е незабавно и ефективно.
2. Кипър прави необходимото настоящото решение да бъде изпълнено в срок от четири месеца след датата, на която е уведомен за него.

Член 6

1. До два месеца след уведомяването за това решение Кипър изпраща следната информация:
 - а) информацията, изисквана по член 4, параграфи 4 и 5;
 - б) общата сума (главница и лихви по възстановяването), която получателят трябва да възстанови⁽⁴³⁾;
 - в) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;
 - г) документи, доказващи, че на получателя е наредено да възстанови помощта.
2. Кипър уведомява Комисията за напредъка по предприетите национални мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 2 и член 3. При поискване от страна на Комисията той незабавно предоставя информация за вече предприетите и планираните мерки с цел спазване на настоящото решение. Кипър предоставя също подробна информация относно размера на помощта и лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от получателя.

⁽⁴¹⁾ Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

⁽⁴²⁾ Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

⁽⁴³⁾ Тази информация следва да бъде представена под формата на таблицата, приложена към настоящото решение и представляваща приложение.

Член 7

Адресат на настоящото решение е Република Кипър.

Съставено в Брюксел на 9 януари 2015 година.

За Комисията

Margrethe VESTAGER

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИНФОРМАЦИЯ ЗА РАЗМЕРА НА ПОЛУЧЕНАТА ПОМОЩ, ПОДЛЕЖАЩАТА НА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ ПОМОЩ И ПОМОЩТА, КОЯТО ВЕЧЕ Е ВЪЗСТАНОВЕНА (ВСИЧКИ СУМИ СА В ЕВРО)

Наименование на получателя — мярка	Общ размер на получената помощ	Общ размер на подлежащата на възстановяване помощ (главница)	Общ размер на вече възстановената сума	
			главница	лихва по възстановяването
Сурпус Airways — държавно участие в увеличението на капитала	31 330 000 ⁽¹⁾	31 330 000		
Сурпус Airways — заем, представляващ помощ за оздравяване	34 500 000 ⁽²⁾	34 500 000		
Сурпус Airways — помощ за обучение	269 317,94 ⁽³⁾	269 317,94		
<i>[Моля, коригирайте, ако по мярка 4 е отпусната друга помощ]</i>				

⁽¹⁾ Сума, както е посочена в съображение 110 от решението.

⁽²⁾ Сума, както е посочена в съображение 111 от решението.

⁽³⁾ Сума, както е посочена в съображение 117 от решението.