

**ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1073****od 9. siječnja 2015.****o državnim potporama SA.35888 (2013/C) (prethodno 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (prethodno 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (prethodno 2013/NN) koje je Cipar dodijelio zračnom prijevozniku Cyprus Airways (Public) Ltd***(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014)9362)***(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama <sup>(1)</sup> te uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

**1. POSTUPAK****1.1. PRVI SLUŽBENI ISTRAŽNI POSTUPAK (SA.35888)**

- (1) U veljači 2012. službe Komisije saznale su iz tiska da ciparska vlada razmatra intervenciju u korist zračnog prijevoznika Cyprus Airways (Public) Ltd („Cyprus Airways” ili „društvo”). Kako bi se razjasnila eventualna pitanja državne potpore, Komisija je po službenoj dužnosti otvorila predmet.
- (2) Dopisima od 20. veljače 2012., 15. lipnja 2012. i 23. kolovoza 2012. Komisija je zatražila informacije. Ciparska nadležna tijela odgovorila su 6. travnja 2012. i 30. kolovoza 2012. Dana 4. listopada 2012. u Bruxellesu je održan sastanak Komisije, predstavnika ciparskih nadležnih tijela i zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (3) Dana 13. prosinca 2012. ciparska su nadležna tijela Komisiji prijavila državnu potporu za sanaciju zračnog prijevoznika Cyprus Airways (SA.35888). Komisija je dopisom od 19. prosinca 2012. zatražila dodatne informacije. Ciparska su nadležna tijela odgovorila 4. siječnja 2013.
- (4) Dopisom od 6. ožujka 2013. („odluka od 6. ožujka 2013.”) Komisija je obavijestila Cipar da je odlučila pokrenuti postupak propisan člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) u pogledu određenih državnih mjera opisanih u odjeljku 3.2.1. u nastavku („prvi službeni istražni postupak”).
- (5) Odluka Komisije od 6. ožujka 2013. o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* <sup>(2)</sup>. Komisija je pozvala ciparska nadležna tijela i zainteresirane strane da dostave primjedbe o navodnim mjerama potpore.
- (6) Komisija je 31. svibnja 2013. primila primjedbe ciparskih nadležnih tijela. Komisija je u razdoblju od 4. travnja do 3. srpnja 2013. primila primjedbe pet zainteresiranih strana. Komisija je 10. rujna 2013. primila primjedbe ciparskih nadležnih tijela o primjedbama koje su dostavile zainteresirane strane.

**1.2. DRUGI SLUŽBENI ISTRAŽNI POSTUPAK (SA.37220 I SA.38225)**

- (7) U preliminarnoj obavijesti od 22. srpnja 2013. ciparska nadležna tijela Komisiji su dostavila nacrt plana restrukturiranja, a 23. listopada 2013. prijavila su ažuriranu verziju tog plana („plan restrukturiranja iz 2013.”) (SA.37220). Komisija je dopisom od 15. studenoga 2013. zatražila dodatne informacije. Ciparska nadležna tijela odgovorila su 10. siječnja 2014.

<sup>(1)</sup> SA.35888: SL C 152, 30.5.2013., str. 12.; SA.37220 i SA.38225: SL C 117, 16.4.2014., str. 125.

<sup>(2)</sup> Cf. bilješka 1.

- (8) U okviru redovitog praćenja odobrenih ili izuzetih programa službe Komisije ocijenile su provedbu ciparskog plana potpora za usavršavanje<sup>(3)</sup>. Komisija je među ostalim zatražila informacije o potporama za usavršavanje koje su dodijeljene zračnom prijevozniku Cyprus Airways (SA.38225) dopisima od 3. prosinca 2012., 15. veljače 2013. i 6. svibnja 2013. Ciparska nadležna tijela odgovorila su 19. prosinca 2012., 14. ožujka 2013. i 30. svibnja 2013.
- (9) Dopisom od 4. veljače 2014. („odluka od 4. veljače 2013.”) Komisija je obavijestila Cipar da je odlučila pokrenuti postupak propisan člankom 108. stavkom 2. Ugovora u pogledu državnih mjera opisanih u odjeljku 3.2.2. („drugi službeni istražni postupak”).
- (10) Odluka Komisije od 4. veljače 2013. objavljena je u *Službenom listu Europske unije*<sup>(4)</sup>. Komisija je pozvala ciparska nadležna tijela i zainteresirane strane da dostave primjedbe o navodnim mjerama potpore.
- (11) Komisija je 31. ožujka 2014. primila primjedbe ciparskih nadležnih tijela. Komisija je 16. ožujka 2014. primila primjedbe tri zainteresirane strane. Dana 26. lipnja 2014. Komisija je primila primjedbe ciparskih nadležnih tijela o primjedbama koje su dostavile zainteresirane strane.
- (12) Komisija je dopisima od 11. travnja 2014. i 2. srpnja 2014. zatražila dodatne informacije. Ciparska nadležna tijela odgovorila su 11. svibnja 2014. i 8. kolovoza 2014.
- (13) Dopisom od 14. studenoga 2014. Cipar je pristao odreći se svojih prava na temelju članka 342. Ugovora u vezi s člankom 3. Uredbe (EZ) 1/1958 te je pristao na donošenje ove odluke i njezinu objavu na engleskom jeziku.

## 2. CIPARSKO TRŽIŠTE ZRAČNOG PROMETA

- (14) Cipar ima dvije međunarodne zračne luke: Larnaca (LCA, u blizini glavnog grada Nikozije) i Paphos (PFO). Budući da je riječ o malom otoku, obje su zračne luke lako dostupne većini putnika koji putuju na Cipar i s njega.
- (15) Većina putnika dolazi iz Ujedinjene Kraljevine i Rusije, a znatno manje iz Njemačke, Švedske i Grčke. Broj putnika sezonski je uvjetovan: tijekom ljetnih mjeseci (srpanj – kolovoz) ima preko triput više putnika nego tijekom zimskih mjeseci (prosinac – veljača). Međutim, u prometu iz Grčke nema znatnih sezonskih razlika.
- (16) Cyprus Airways ima prosječan tržišni udio od oko 15 % prometa na otok i s otoka (podaci za 2012.), ali se njegov tržišni udio mijenja u odnosu na sezonu. Najvažnija tržišta društva čine linije Cipar – Grčka i Cipar – Ujedinjena Kraljevina. Do sredine 2013. Cyprus Airways obavljao je i domaći prijevoz na grčkom tržištu. Određene linije prema Bliskom istoku također su tradicionalna tržišta Cyprus Airwaysa.
- (17) Glavni europski zračni prijevoznici tradicionalno su aktivni na istim tržištima kao Cyprus Airways. No neke linije prema Cipru opslužuju se samo na sezonskoj osnovi. Prijevozniku Cyprus Airways odnedavno konkurenciju čine i niskotarifni zračni prijevoznici od kojih neki imaju sjedište na Cipru.
- (18) Ciparsko gospodarstvo suočava se s teškoćama, što je vidljivo iz opadanja BDP-a od 2009., povećanja proračunskog deficita i povećanja nezaposlenosti. Zbog pogoršanja uvjeta financiranja Cipar je primao financijsku potporu od država članica europodručja i Međunarodnog monetarnog fonda („MMF”).

<sup>(3)</sup> SA.27573 (2012/MX) – *Plan programa stalnog usavršavanja za pojedinačna poduzeća – Cipar* odobren na Cipru Odlukom povjerenika za nadzor državnih potpora objavljenoj u ciparskom Službenom listu br. 8025 od 21. studenoga 2008.

<sup>(4)</sup> Cf. bilješka 1.

- (19) Zbog recesije na Cipru, ali i u drugim europskim zemljama, smanjio se broj putnika na Cipar i s njega. Znatno se smanjila i prosječna cijena karte. Budući rezultati ciparskog tržišta ovise o oporavku u Europi, ali i o stanju u lokalnom gospodarstvu.

### 3. OPIS MJERA POTPORE

#### 3.1. KORISNIK

- (20) Cyprus Airways osnovan je 1947., a glavne su mu djelatnosti zračni prijevoz putnika i tereta te ostale usluge povezane sa zračnim prijevozom. Društvo je uvršteno na ciparsku burzu. Od početka 2013., nakon povećanja temeljnog kapitala (obuhvaćeno obama službenim istražnim postupcima), većinski je dioničar društva država Cipar sa 93,67 % udjela u vlasništvu, dok preostale dionice drže privatni ulagači.
- (21) Krajem 2013. Cyprus Airways pružao je redovite usluge zračnog prijevoza na oko 15 odredišta, raspolagao je sa šest zrakoplova (Airbus A320) te je imao oko 600 zaposlenika. Zbog toga je određen kao veliko poduzeće<sup>(5)</sup>.
- (22) Cyprus Airways ostvario je 2005. korist od potpore za sanaciju u iznosu od 30 milijuna CYP (oko 51 milijun EUR), a 2007. od niza mjera restrukturiranja koje su se većinom sastojale od i. zajmova u iznosu od 55 milijuna CYP (oko 96 milijuna EUR), od čega je zajam u iznosu od 45 milijuna CYP (oko 78 milijuna EUR) bio osiguran državnim jamstvom, te ii. povećanja kapitala u iznosu od 14 milijuna CYP (oko 24 milijuna EUR), u kojem su u jednakom omjeru sudjelovali javni i privatni dioničari. Te su mjere obuhvaćale plan restrukturiranja („plan restrukturiranja iz 2007.”) te ih je Komisija odobrila kao mjere koje su u skladu s državnim potporama za restrukturiranje<sup>(6)</sup>.
- (23) Cyprus Airways prima godišnju naknadu za gubitke nastale zbog turske zabrane prelijetanja za ciparske zrakoplove. Naknada se temelji na programu potpora koji je odobrila Komisija u skladu s člankom 107. stavkom 2. točkom (b) Ugovora. Korisnici programa su zračni prijevoznici sa sjedištem na Cipru<sup>(7)</sup>.

#### 3.2. OPIS MJERA

##### 3.2.1. Prvi službeni istražni postupak

- (24) Komisija je 6. ožujka 2013. pokrenula službeni istražni postupak u vezi sa sljedećim mjerama:

##### 3.2.1.1. Mjera 1.: Doprinos države za povećanje temeljnoga kapitala 2012.

- (25) U razdoblju od rujna 2012. do prosinca 2012. država je isplatila 31,33 milijuna EUR zračnom prijevozniku Cyprus Airways u obliku predujmova za predviđeno povećanje temeljnoga kapitala u ukupnom iznosu od 45 milijuna EUR. Iznos se isplaćivao u obrocima.
- (26) U studenome 2012. Komisiji je dostavljen novi poslovni plan („plan oporavka”). Planom je predviđen oporavak društva u pet godina na temelju povećanja kapitala, poboljšanja čimbenika troškova i produktivnosti, novih ulaganja i reorganizacije društva u „zračnog prijevoznika s jednim razredom usluga temeljenih na izboru”. Planom je predviđena granična profitabilnost već od druge godine njegove provedbe. Plan su trebali prethodno odobriti postojeći dioničari koji bi sudjelovali u povećanju kapitala potrebnom za njegovu provedbu. Plan na kraju nije proveden.
- (27) U vrijeme dodjele mjere 1. ciparska nadležna tijela tvrdila su da je država djelovala kao ulagač pod uvjetima tržišnoga gospodarstva kako bi zaštitila svoju imovinu do dovršetka plana oporavka i zaključenja povećanja kapitala od strane svih dioničara.

<sup>(5)</sup> Preporuka Komisije 2003/361/EZ od 6. svibnja 2003. o definiciji mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća (SL L 124, 20.5.2003., str. 36.).

<sup>(6)</sup> Odluka Komisije od 3. svibnja 2005. u predmetu N69/2005 (SL C 191, 5.8.2005., str. 4.) i Odluka Komisije 2008/137/EZ od 7. ožujka 2007. – Državna potpora C 10/2006 (prethodno N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plan restrukturiranja (SL L 49, 22.2.2008., str. 25.).

<sup>(7)</sup> Odluka Komisije od 27. lipnja 2012. u predmetu SA.32523 (11/N) (SL C 230, 1.8.2012., str. 1.).

- (28) Nadalje, ciparska nadležna tijela predvidjela su da će se povećanje kapitala izvršiti uz proporcionalno sudjelovanje privatnih dioničara u iznosu od dodatnih 13,67 milijuna EUR. Međutim, doprinos privatnih dioničara iznosio je samo 106 000 EUR, zbog čega je temeljni kapital društva povećan za svega 31,4 milijuna EUR. Stoga se vlasnički udio države u zračnom prijevozniku Cyprus Airways povećao sa 69,62 % na 93,67 %.

#### 3.2.1.2. Mjera 2.: Potpora za sanaciju

- (29) Dana 13. prosinca 2012. ciparska nadležna tijela prijavila su potporu za sanaciju za Cyprus Airways u iznosu od 73 milijuna EUR. Prema tvrdnji u obavijesti ciparskih nadležnih tijela taj je iznos odgovarao potrebama neto novčanog toka zračnog prijevoznika Cyprus Airways do 30. lipnja 2013., tj. u razdoblju od šest mjeseci. Potpora za sanaciju bila bi dodijeljena u obliku državnog zajma s kamatnom stopom od 1,76 % i rokom povrata do 30. lipnja 2013.
- (30) Ciparska nadležna tijela tvrdila su da je od 73 milijuna EUR potpore za sanaciju 16,3 milijuna EUR već bilo dodijeljeno prijevozniku Cyprus Airways u okviru mjere 1. Komisija je u odluci od 6. ožujka 2013. napomenula da su ciparska nadležna tijela prijavila potporu za sanaciju u obliku zajma, a plaćanje u iznosu od 16,3 milijuna EUR bilo je dio povećanja kapitala.
- (31) Ciparska nadležna tijela tvrdila su da je potpora za sanaciju potrebna kao kratkoročna potpora prijevozniku Cyprus Airways. Potvrdila su da su 2007. odobrila potporu za restrukturiranje, ali su objasnila da su postojale izvanredne okolnosti zbog kojih je prekinuta početna provedba plana restrukturiranja iz 2007. i koje su naštetile dugoročnoj održivosti društva. Te su se okolnosti odnosile na financijsko stanje na Cipru i u Grčkoj, dva glavna tržišta na kojima Cyprus Airways posluje, nestabilnu političku situaciju na Bliskom istoku, učinak turske zabrane prelijetanja za ciparske zrakoplove, ulazak novih niskotarifnih konkurenata na tržište, koji su navodno bili subvencionirani u okviru državnog programa, te nedovoljnu kapitaliziranost zračnog prijevoznika Cyprus Airways.

#### 3.2.1.3. Mjera 3.: Naknada *ex gratia*

- (32) Prema obavijesti od 13. prosinca 2012. ciparsko Vijeće ministara 4. prosinca 2012. odlučilo je dodijeliti naknadu *ex gratia* zaposlenicima Cyprus Airwaysa koji bi se smatrali viškom u kontekstu restrukturiranja društva. U skladu s tom odlukom, uvjeti za dodjelu naknada *ex gratia* bili su sljedeći: i. naknada mora biti u skladu s pravilima o državnim potporama; ii. sindikati društva moraju prihvatiti novi poslovni plan (tj. plan oporavka) i iii. naknada ne smije premašiti 50 % uobičajene naknade koju ciparski fond za radnike otpuštene kao višak (RPF) isplaćuje otpuštenim radnicima.

### 3.2.2. Drugi službeni istražni postupak

- (33) Komisija je 4. veljače 2014. pokrenula službeni istražni postupak u vezi sa sljedećim mjerama:

#### 3.2.2.1. Mjera 4.: Potpora za restrukturiranje

- (34) Dana 23. listopada 2013. ciparska nadležna tijela prijavila su potporu za restrukturiranje za Cyprus Airways u iznosu od 102,9 milijuna EUR i priložila novi plan restrukturiranja (tj. plan restrukturiranja iz 2013.), koji nije povezan s planom oporavka iz uvodne izjave 26. Potpora za restrukturiranje sastojala se od:

- (a) sudjelovanja države u povećanju kapitala u iznosu od 31,33 milijuna EUR, koji je već odobren 2012. (mjera 1.);
- (b) obroka potpore za sanaciju u obliku zajma koji su već dodijeljeni Cyprus Airwaysu (mjera 2.) u ukupnom iznosu od 34,5 milijuna EUR. Cyprus Airways dodijeljeni iznos ne bi vratio, a odgovarajući dug pretvorio bi se u vlasnički udio;
- (c) država Cipar 2007. je kao dio odobrenog paketa za restrukturiranje dala jamstvo za kredit od 45 milijuna CYP (oko 78 milijuna EUR), koji je Cyprus Airways dobio od banke Hellenic Bank (vidjeti uvodnu izjavu 22.). Cyprus Airways redovito je servisirao taj kredit u šestomjesečnim obrocima, a u kolovozu 2013. nepodmireni je iznos bio 28,5 milijuna EUR. U okviru prijavljene potpore za restrukturiranje društvo nepodmireni iznos ne bi vratilo banci Hellenic Bank. Zbog toga bi državno jamstvo dospjelo na naplatu, čime bi nastao novi dug Cyprus Airwaysa prema državi jer bi država morala otplatiti kredit. Država bi naknadno taj dug od 28,5 milijuna EUR pretvorila u vlasnički udio u Cyprus Airwaysu;

- (d) potporni fond Cyprus Airwaysa za zaposlenike iz Cipra (osim pilota) definirani je sustav socijalnih naknada koje se isplaćuju iz doprinosa zaposlenika i Cyprus Airwaysa. Društvo konačno raspolaže čitavim iznosom dodijeljenim potpornom fondu na temelju ugovornih prava osoblja („kupovna moć“). Društvo također jamči za kupovnu moć potpornog fonda. Zbog loših rezultata ulaganja u potpornom fondu nastao je znatan manjak koji je 1. siječnja 2013. iznosio 12 milijuna EUR na osnovi trajnog poslovanja (tj. uz pretpostavku da će Cyprus nastaviti poslovati) ili 14,9 milijuna EUR na osnovi prestanka poslovanja. U okviru potpore za restrukturiranje država Cipar osigurat će 8,6 milijuna EUR za pokrivanje manjka u potpornom fondu na osnovi trajnog poslovanja, a preostali iznos pokrit će se transakcijama povezanim s nekretninama (prihod od prodaje nekretnine društva u Nikoziji i prijenos vlasništva nekretnine u Ateni na potporni fond).
- (35) Elementi (a) i (b) potpore za restrukturiranje odgovaraju mjerama 1. i 2. koje su naknadno prijavljene u okviru potpore za restrukturiranje za Cyprus Airways.
- (36) Osim toga, planom restrukturiranja iz 2013. predviđen je mogući kratkoročni državni zajam u iznosu od 10 milijuna EUR koji bi, prema ciparskim nadležnim tijelima, bio dodijeljen po tržišnim uvjetima. Međutim, predviđeni datum odobrenja ili uvjeti tog zajma nisu bili jasni, a zajam nije uključen ni u ukupan iznos od 102,9 milijuna EUR.
- (37) Ciparska nadležna tijela objasnili su da se plan restrukturiranja iz 2007. u početku provodio u skladu s rasporedom. Međutim, prihod društva počeo se smanjivati 2009. zbog financijske krize u Uniji, posebno u Grčkoj i Cipru. Drugi čimbenici novih teškoća društva bili su turska zabrana prelijetanja, kojom se Cyprus Airways spriječilo da dosegne buduća tržišta, npr. Rusiju, Armeniju i Ukrajinu konkurentskim trajanjem leta, nemiri na Bliskom istoku i poslovanje konkurentskih niskotarifnih zračnih prijevoznika sa sjedištem u Cipru.

#### 3.2.2.2. Plan restrukturiranja iz 2013.

- (38) Planom restrukturiranja iz 2013. predviđeno je razdoblje restrukturiranja od travnja 2012. (prva prodaja imovine u okviru vlastitog doprinosa društva troškovima restrukturiranja) do kraja 2017. Cilj je bio ponovno uspostaviti profitabilnost Cyprus Airwaysa od financijske godine 2014. Međutim, ciparska nadležna tijela objasnili su da se planom restrukturiranja iz 2013. nije uzeo u obzir temeljni poslovni model društva. Društvo je već poduzelo neke mjere predviđene planom restrukturiranja iz 2013.

#### Restrukturiranje flote i poslovanja

- (39) Planom restrukturiranja iz 2013. predviđeno je smanjenje flote na šest zrakoplova (sa 13 zrakoplova početkom travnja 2012.). To smanjenje ostvareno je do 10. prosinca 2013. prodajom dva zrakoplova u vlasništvu društva u travnju 2012. i istekom ugovora o zakupu za još pet zrakoplova. Od preostalih šest zrakoplova u floti, Cyprus Airways zadržao bi pet zrakoplova koje drži u zakupu, a jedan zrakoplov u vlasništvu društva bio bi zadržan kao rezervni.
- (40) Smanjenje flote uzrokovalo bi smanjenje broja linija na 13. Sljedeće su linije već obustavljene u travnju 2012.: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED<sup>(8)</sup>. Planirala se obustava i sljedećih linija: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE i LCA-LHR, koje bi bile zamijenjene linijom LCA-STN<sup>(9)</sup>. Društvo bi smanjilo i učestalost letova na tri linije: LCA-LON, LCA-SKG i LCA-HER<sup>(10)</sup>. Bilo je predviđeno zadržavanje sljedećih linija: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN<sup>(11)</sup>. Prema ciparskim nadležnim tijelima planom restrukturiranja iz 2013. stoga je bilo predviđeno smanjenje kapaciteta za 35 % u smislu raspoloživih putničkih kilometara<sup>(12)</sup> u odnosu na kapacitet iz 2012.
- (41) Planom je bila obuhvaćena bolja raspodjela trajanja leta kako bi se maksimalno povećala iskorištenost flote. Linija do Londona promijenjena s Heathrowa na Stansted i smatra se strateškom zbog svoje popularnosti.

<sup>(8)</sup> ATH: Atena, SKG: Solun, HER: Heraklion – Kreta, RHO: Rodos, LED: Sankt Peterburg.

<sup>(9)</sup> FCO: Rim Fiumicino, VIE: Beč, LHR: London Heathrow, STN: London Stansted.

<sup>(10)</sup> LON: Zajednička oznaka za zračne luke u području Londona.

<sup>(11)</sup> AMS: Amsterdam Schiphol, CDG: Pariz Charles de Gaulle, SVO: Moskva Sheremetyevo, SOF: Sofija, FRA: Frankfurt na Majni, MUC: München, ZRH: Zürich, TLV: Tel Aviv, BEY: Beirut.

<sup>(12)</sup> Eng. *available seat kilometres* (ASK).

## Mjere smanjenje troškova

- (42) Planom restrukturiranja iz 2013. predviđeno je smanjenje izravnih troškova u ukupnom iznosu od 45,7 milijuna EUR do kraja financijske godine 2014. kao osnovni scenarij. Od tih smanjenja troškova 16,2 milijuna EUR odnosi se na smanjenje obujma poslovanja, uključujući otpuštanje dijela osoblja i smanjenja plaća povezana sa smanjenjem obujma poslovanja, a preostalih 29,5 milijuna EUR odnosi se na dodatnu uštedu. Glavne elemente čine otpuštanje osoblja (17,6 milijuna EUR); ostalo smanjenje troškova osoblja (4,5 milijuna EUR); smanjenje troškova goriva (zbog ujednačenosti flote koja se sastoji od zrakoplova Airbus A320 i reorganizacije putničkog kapaciteta – 12,5 milijuna EUR); ušteda putničkih troškova (npr. ukidanje opcije obroka u ekonomskom razredu – 5,5 milijuna EUR); smanjenje i ponovno pregovaranje naknada za prihvati i otpremu zrakoplova u zračnoj luci LCA (4,2 milijuna EUR); smanjenje i ponovno pregovaranje pristojbi zračnih luka i rutnih naknada (3,3 milijuna EUR); otkaz zakupa zrakoplova (4,5 milijuna EUR).
- (43) Osim smanjenja flote i linija, sljedeće su mjere provedene do siječnja 2014: ukidanje opcije obroka u ekonomskom razredu, ponovno pregovaranje naknada za prihvat i otpremu zrakoplova u zračnoj luci LCA, što je rezultiralo uštedom od 1,2 milijuna EUR (za razliku od 0,6 milijuna EUR predviđenih planom restrukturiranja iz 2013.); smanjenje doprinosa za plaće i potporni fond za 10 %. Međutim, u bliskoj budućnosti ne očekuje se smanjenje naknada za slijetanje i parkiranje u zračnoj luci LCA zbog stalnih neslaganja u pogledu ostalih naknada, što onemogućuje ponovno pregovaranje o naknadama za slijetanje i parkiranje.
- (44) U pogledu otpuštanja viška osoblja broj zaposlenika smanjio se sa 1 037 u prosincu 2011. na 650 u siječnju 2014., a dogovoreno otpuštanje daljnje 321 zaposlenika još čeka na izvršenje. Ciparska nadležna tijela objasnili su da nikakva naknada *ex gratia* nije odobrena za ta otpuštanja.

## Inicijative za povećanje prihoda

- (45) U pogledu novih inicijativa za povećanje prihoda, kao osnovni scenarij planom restrukturiranja iz 2013. obuhvaćeno je povećanje cijene karte od 2 do 3 % godišnje od 2015. Prema konzervativnom scenariju plana restrukturiranja iz 2013. prihod se trebao smanjiti za 1 % u 2014. i neće se povećavati nakon 2015. Osim toga, u planu se spominje popratni prihod od dodatnih usluga koje se pružaju putnicima, ali nije naveden nikakav iznos.

## Ponovna uspostava održivosti – pretpostavke

- (46) Planom restrukturiranja iz 2013. predviđena je ponovna uspostava održivosti društva od 2014. U planu se razmatraju sljedeći financijski rezultati u osnovnom scenariju, uz pretpostavku da će se financijsko restrukturiranje iz mjere 4. provesti do kraja 2013.:

Tablica 1.

**Predviđena dobit i gubitak (osnovni scenarij) (milijuni EUR)**

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Prihod	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
EBIT	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Neto dobit prije poreza	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
EBIT %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Kapitalne rezerve	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ukupne rezerve	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Ukupni vlasnički kapital	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) U pogledu profitabilnosti u planu restrukturiranja iz 2013. razmatra se sljedeća profitabilnost:

Tablica 2.

**Predviđena profitabilnost**

	(u %)			
	2014.	2015.	2016.	2017.
Povrat na kapital (ROE)	21,2	54,1	53,5	41,3
Povrat na uloženi kapital (ROCE)	1,2	6,1	11,4	13,0

- (48) Osim prethodno navedenih mjera restrukturiranja, rezultati se temelje na sljedećim pretpostavkama:
- smanjenje broja putnika i prihoda kao rezultat smanjene mreže;
  - ušteda troškova goriva zbog povećane upotrebe sustava upravljanja gorivom; pretpostavljena je fiksna cijena goriva;
  - planirano reprogramiranje duga prema trećim osobama kojim se izbjegava obračunavanje ili plaćanje kamata i novi zajmovi;
  - stabilan devizni tečaj između USD i EUR do 2017.;
  - nepostojanje zaštite od rizika povezanih s cijenom goriva ili deviznim tečajem između USD i EUR zbog nemogućnosti pružanja kolaterala za te instrumente.
- (49) Profitabilnost se djelomično temelji na preostalim linijama LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF i LCA-SVO, koje su jedine imale pozitivan EBIT tijekom razdoblja restrukturiranja. Za druge zadržane linije predviđa se nulta ili negativna neto dobit.
- (50) Plan restrukturiranja iz 2013. obuhvaćao je najbolji i najgori scenarij. Najgori scenarij odnosio se samo na smanjenje prihoda iz uvodne izjave 45. i ishod mu je (na razini EBIT-a) bio gubitak od 0,3 milijuna EUR u 2014., 0 EUR u 2015. i dobit od 0,3 milijuna EUR u 2016. i 2017.
- (51) Planom se uzimaju u obzir određeni rizici povezani s ponovnom uspostavom održivosti, ali se ne navodi njihov utjecaj na različite scenarije, osobito u slučaju najgoreg scenarija. To se posebno odnosi na:
- makroekonomski rizik, posebno od mogućeg rasta cijene nafte ili promjene u deviznom tečaju između USD i EUR; prema planu, utjecaj varijacije od 1 % za dva rizika iznosi oko 310 000 EUR odnosno 425 000 EUR u jednoj godini;
  - rizik od povećanja tržišnog natjecanja na linijama za Tel Aviv (zbog sporazuma o otvorenom nebu za koji se očekuje da će prouzročiti povećanje tržišnog natjecanja na toj liniji od 2015.) i Moskvu (zbog očekivanog povećanja učestalosti letova zračnog prijevoznika Transaero koji je konkurentan Cyprus Airwaysu); utjecaj tih rizika na budući prihod zračnog prijevoznika Cyprus Airways nije analiziran.

Troškovi restrukturiranja i financiranje

- (52) Ukupni troškovi restrukturiranja iznosili su 147,4 milijuna EUR, a iznos bi se dodijelio prema sljedećim kategorijama:

Tablica 3.

**Troškovi restrukturiranja (milijuni EUR)**

Akumulirani gubici	99,7
--------------------	------

Ostali troškovi restrukturiranja (namire zakupa zrakoplova, otpremnine itd.)	10,4
Obrtni kapital	37,4
Ukupni troškovi restrukturiranja	147,4

- (53) Ukupna potpora za restrukturiranje predviđena planom restrukturiranja iz 2013. iznosila je 102,9 milijuna EUR, tj. 69,8 % troškova restrukturiranja. Društvo bi pridonijelo troškovima restrukturiranja („vlastiti doprinos“) prodajom ili prijenosom vlasništva nad imovinom u procijenjenoj ukupnoj vrijednosti od 54,46 milijuna EUR. Planom restrukturiranja iz 2013. predviđeno je da se vlastiti doprinos sastoji od sljedećih elemenata:

Tablica 4.

**Predloženi vlastiti doprinos iz plana restrukturiranja iz 2013.**

	Iznos (milijuni EUR)	Procijenjeni datum realizacije
Prodaja dva zrakoplova Airbus A319	22,1	Zaključena u travnju 2012.
Prodaja večernjeg slota u zračnoj luci LHR	15	Pregovori u tijeku
Prodaja jutarnjeg slota u zračnoj luci LHR	10	Krajem 2014.
Prodaja rezervnih dijelova	3,5	2,0 milijuna EUR u 2013., 1,1 milijun EUR u 2014., 0,4 milijuna EUR u 2015.
Prodaja nekretnine u Nikoziji	3,1	Zaključena 6. kolovoza 2013.
Prijenos vlasništva nekretnine u Ateni na potporni fond	0,76	Ugovor o prijenosu vlasništva nekretnine sklopljen u kolovožu 2013.
Ukupni predloženi vlastiti doprinos	54,46	

- (54) U pogledu zaključenih prodaja (dva zrakoplova Airbus A319, nekretnina u Nikoziji) ciparska nadležna tijela dostavila su kupoprodajne ugovore kojima se potvrđuju iznosi predviđeni planom restrukturiranja iz 2013. U pogledu nerealiziranih prodaja ciparska nadležna tijela dostavila su studije vrednovanja koje su specijalizirana poduzeća izradila za dva slota u zračnoj luci LHR i nekretninu u Ateni.

## Izbjegavanje neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja

- (55) Ciparska nadležna tijela predložila su da se neke od prethodno navedenih mjera razmotre kao kompenzacijske mjere kako bi se utjecaj na tržišno natjecanje i konkurente sveo na najmanju moguću mjeru. To se posebno odnosi na:
- obustavu profitabilnih linija<sup>(13)</sup> koje su činile 8,8 % raspoloživih putničkih kilometara u 2012.: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO. Osim toga, smanjenje kapaciteta na profitabilnim linijama: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. Ciparska nadležna tijela smatrala su da bi se sveukupni raspoloživi putnički kilometri smanjili za 24 % na profitabilnim linijama u odnosu na kapacitet iz 2012.;
  - prodaju dva slota u zračnoj luci LHR; budući da je LHR potpuno koordinirana zračna luka, ciparska su nadležna tijela smatrala da bi se tim slotovima osigurala dovoljna kompenzacija za potencijalne konkurente;

<sup>(13)</sup> U planu restrukturiranja iz 2013. profitabilnim linijama smatraju se linije na kojima se ostvario pozitivan bruto doprinos troškovima društva, tj. prihod umanjen za varijabilni trošak.



(c) smanjenje flote za sedam zrakoplova.

- (56) Ciparska nadležna tijela smatrala su da sudjelovanje države u povećanju kapitala u 2012. nije bila državna potpora, ali su ipak uključila mjeru 1. u potporu za restrukturiranje koju su prijavila. Tvrdila su i da je plan restrukturiranja iz 2013. razborit, da obuhvaća dostatne kompenzacijske mjere, da je vlastiti doprinos društva najveći mogući te da će se njime srednjoročno ponovno uspostaviti profitabilnost društva.
- (57) Općenito, ciparska nadležna tijela objasnili su važnost zračnog prometa za ciparsko gospodarstvo i ponovno naglasila izvanredne i nepredvidive okolnosti, što bi zračnom prijevozniku Cyprus Airways trebalo omogućiti da primi dodatnu potporu za restrukturiranje. Tim su okolnostima dodala rad „nezakonite” zračne luke u okupiranom sjevernom dijelu Cipra, kojom se turski zračni prijevoznici navodno koriste kako bi turiste iz Europe doveli na Cipar.

#### 3.2.2.3. Mjera 5.: Potpora za usavršavanje

- (58) Prema ciparskim nadležnim tijelima, u razdoblju 2010. – 2011. Cyprus Airways primio je potporu za usavršavanje u iznosu od 269 317,94 EUR u okviru Plana za stalne programe usavršavanja za pojedinačna poduzeća koji su ciparska nadležna tijela provela u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 800/2008<sup>(14)</sup> (Uredba o općem skupnom izuzeću).
- (59) Suprotno njihovim tvrdnjama o prijavljenim mjerama (vidjeti uvodnu izjavu 68.), u svojim podnescima koji se odnose na plan potpora za usavršavanje, a posebno u podnesku od 14. ožujka 2013., ciparska nadležna tijela tvrde da Cyprus Airways nije bio u teškoćama u vrijeme dodjele predmetne potpore za usavršavanje. Ciparska nadležna tijela stoga smatraju da je mjera bila u skladu s nacionalnim planom potpora za usavršavanje, utemeljenom na Uredbi o općem skupnom izuzeću, te da je stoga spojiva s unutarnjim tržištem.

### 3.3. RAZLOZI ZA POKRETANJE SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

#### 3.3.1. Prvi službeni istražni postupak

- (60) U odluci od 6. ožujka 2013. (uvodne izjave 41. – 46.) Komisija je donijela preliminarni zaključak da se Cyprus Airways može smatrati poduzećem u teškoćama u smislu Komunikacije Komisije o smjernicama Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama („Smjernice o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.”)<sup>(15)</sup> barem od 2010.
- (61) Uzimajući prethodno navedeno u obzir, Komisija je došla do privremenog zaključka da mjere 1., 2. i 3. čine državnu potporu i izrazila dvojbe u pogledu njihove spojivosti s unutarnjim tržištem. Mjere naizgled nisu bile u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. zbog nedostatka plana restrukturiranja za povećanje kapitala i oblika potpore u slučaju potpore za sanaciju, koja je naizgled obuhvaćala i dio dokapitalizacije. Komisija je izrazila dvojbe i u pogledu načela jednokratne dodjele, u skladu s kojim poduzeće može primiti potporu za sanaciju i/ili restrukturiranje samo jedanput u deset godina. Posebno je dovela u pitanje čine li obrazloženja ciparskih nadležnih tijela izvanredne i nepredvidive okolnosti koje bi opravdale daljnju potporu za restrukturiranje.

#### 3.3.2. Drugi službeni istražni postupak

- (62) U odluci od 4. veljače 2014. Komisija je ponovila svoj preliminarni zaključak da se Cyprus Airways može smatrati poduzećem u teškoćama od 2010. Komisija je stoga donijela preliminarni zaključak da mjera 4. (uključujući mjere 1. i 2.) i mjera 5. čine državnu potporu te je izrazila dvojbe u pogledu njihove spojivosti s unutarnjim tržištem jer mjere naizgled nisu bile u skladu sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. (mjere 1., 2. i 4.) i Uredbom o općem skupnom izuzeću (mjera 5.).

<sup>(14)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnih sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (SL L 214, 9.8.2008., str. 3.).

<sup>(15)</sup> Komunikacija Komisije – Smjernice Komisije o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama (SL C 244, 1.10.2004., str. 2.), čija je valjanost produžena 2009. (SL C 156, 9.7.2009., str. 3.) i 2012. (SL C 296, 2.10.2012., str. 3.). Iako je Komisija donijela i objavila nove smjernice o potporama za sanaciju i restrukturiranje (SL C 249, 31.7.2014., str. 1.), u toj odluci i dalje upućuje na Smjernice o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. jer su mjere iz istražnog postupka prijavljene prije 1. kolovoza 2014. Osim toga, ako je potpora već dodijeljena bez odobrenja Komisije, što čini povredu članka 108. stavka 3. Ugovora (vidjeti mjere 1. i 5.), dodijeljena je prije stupanja na snagu novih smjernica.

- (63) Komisija je posebno izrazila dvojbe u pogledu toga da se plan restrukturiranja temeljio na razboritim pretpostavkama te da će se njime ponovno uspostaviti održivost društva u razumnom roku koji je u skladu s odgovarajućom praksom. Osim toga, Komisija nije smatrala da je razina vlastitog doprinosa društva dostatna i dovela je u pitanje odnose li se predložene kompenzacijske mjere zaista na linije na kojima se ne ostvaruje gubitak.
- (64) Komisija je na kraju ponovila svoje dvojbe u pogledu toga može li se okolnostima opravdati iznimka od načela jednokratne dodjele. Napomenula je da je od 2011. do 2013. Cyprus Airways povećao broj domaćih letova u Grčkoj i time svjesno povećao izloženost na grčkom tržištu. Turska zabrana prelijetanja za ciparske zrakoplove i rad zračne luke na okupiranom području otoka također se ne mogu smatrati izvanrednim okolnostima jer su prisutni duže vrijeme.
- (65) U svakom slučaju, Komisija je napomenula da je iznos dodijeljen kao potpora za usavršavanje trebao biti dio potpore za restrukturiranje za Cyprus Airways i da ga je stoga trebalo uzeti u obzir i u planu restrukturiranja iz 2013.
- (66) U odluci od 4. veljače 2014. Komisija nije zauzela stajalište o tome može li se mogući kratkoročni zajam u iznosu od 10 milijuna EUR smatrati državnom potporom jer uvjeti nisu bili jasni.

#### 4. PRIMJEDBE NA SLUŽBENE ISTRAŽNE POSTUPKE

##### 4.1. PRIMJEDBE CIPRA

- (67) Iako se odluka odnosi na tri zasebna postupka, Komisija napominje da se oni preklapaju u opsegu jer se odnose na istog korisnika i na neke iste mjere. Komisija stoga smatra prikladnim zajedno navesti primjedbe Cipra na oba službena istražna postupka.
- (68) U svojim primjedbama na prvi službeni istražni postupak ciparska nadležna tijela potvrdila su da je Cyprus Airways poduzeće u teškoćama od 2009.
- (69) U pogledu doprinosa države povećanju temeljnog kapitala u 2012. ciparska nadležna tijela prvo su tvrdila da je država djelovala kao razborit ulagač pod uvjetima tržišnoga gospodarstva kako bi zaštitila vrijednost svojeg ulaganja i izbjegla negativan učinak na druge komercijalne aktivnosti u Cipru koje su povezane sa zračnim prijevoznikom Cyprus Airways. Nedostatak sudjelovanja ostalih dioničara pripisan je tadašnjem teškom stanju ciparskoga gospodarstva. Međutim, ciparska nadležna tijela prihvatila su uključiti sudjelovanje države u povećanju temeljnog kapitala u 2012. u prijavljenu potporu za restrukturiranje.
- (70) U pogledu potpore za sanaciju ciparska nadležna tijela tvrdila su da je to najmanji mogući novčani iznos potreban društvu do dovršetka novog plana restrukturiranja koji bi zamijenio plan oporavka. Tvrdila su da je kamatna stopa od 1,66 % <sup>(16)</sup> stopa za zdrava poduzeća. Istaknula su i socijalni učinak stečaja Cyprus Airwaysa u izostanku potpore za sanaciju i važnost tog poduzeća za povezanost otoka.
- (71) U pogledu naknade *ex gratia* ciparska nadležna tijela tvrdila su da Cyprus Airways nije imao obvezu platiti nijednu takvu naknadu osoblju otpuštenom kao višak. Dakle, da je država osigurala naknadu *ex gratia*, to ne bi bila prednost za Cyprus Airways jer ga ne bi oslobodila nijednog dospjelog plaćanja na temelju ugovora.
- (72) U pogledu trajanja razdoblja restrukturiranja uputila su na Smjernice o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. u skladu s kojima bi razdoblje restrukturiranja trebalo biti „najkraće moguće” i citirala slučajeve u kojima je Komisija odobrila razdoblja restrukturiranja duža od pet godina <sup>(17)</sup>. Objasnila su i to da je razdoblje do prosinca 2012. načelno „izgubljeno” zbog promjene u upravnom odboru, pripreme i neprovedbe plana oporavka te sve lošijeg financijskog stanja društva, zbog čega se izvorni plan nije mogao realizirati, tj. jednako povećanje kapitala koje ne uključuje državnu potporu i potporu za sanaciju u obliku zajma.

<sup>(16)</sup> Ta je stopa niža od kamatne stope koja je prijavljena u obavijesti o potpori za sanaciju, vidjeti uvodnu izjavu 29.

<sup>(17)</sup> Odluka Komisije od 22. veljače 2006. u predmetu N 464/2005, potpora za restrukturiranje za AB Kauno ketaus liejykla (SL C 270, 7.11.2006., str. 2.); Odluka Komisije od 18. srpnja 2001. u predmetu NN 92/1999, mjere u korist poduzeća Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen (SL C 328, 23.11.2001., str. 5.); Odluka Komisije od 1. lipnja 2005. u predmetu N 584/2004, potpora za restrukturiranje za AB Vingriai (SL C 187, 30.7.2005., str. 15.); Odluka Komisije 2010/3/EZ od 6. studenoga 2008. u predmetu C 19/2005, potpora za restrukturiranje za Stocznia Szczecińska (SL L 5, 8.1.2010., str. 1.).

- (73) U pogledu plana restrukturiranja iz 2013. ciparska nadležna tijela zadržala su svoje stajalište da bi se njime pridonijelo ponovnoj uspostavi održivosti društva, unatoč riziku od povećanog tržišnog natjecanja i mogućeg gubitka putnika zbog ukidanja obroka u ekonomskom razredu. Tvrdila su također da se plan temeljio na razboritim pretpostavkama o financijskom stanju društva, učinkovitosti održavane mreže, fluktuaciji cijena goriva i deviznog tečaja između EUR i USD. Naglasili su i to da su planom restrukturiranja iz 2013. predviđene srednjoročne i dugoročne inicijative u pogledu prihoda, koje nisu bile uključene u izračune tog plana, npr. moguće uvođenje metoda izravnog marketinga i prodaje.
- (74) U pogledu linija na kojima se ostvaruje gubitak i koje su prema planu restrukturiranja iz 2013. trebale biti zadržane, ciparska nadležna tijela tvrdila su da sve one imaju pozitivan bruto doprinos (tj. kojim se pokrivaju barem varijabilni troškovi) i da je potrebno da društvo zadrži znatan dio svoje mreže kako bi privuklo putnike.
- (75) Osim toga, ciparska nadležna tijela istaknula su elemente plana restrukturiranja iz 2013. čiji su rezultati bili veći od očekivanog, npr. smanjenje troškova prihvat i otpreme zrakoplova u zračnoj luci LCA. Objasnili su također da nema nepodmirenih dugovanja prema poduzeću koje obavlja prihvat i otpremu zrakoplova u zračnoj luci LCA.
- (76) U pogledu kompenzacijskih mjera ciparska nadležna tijela navela su da su sve linije, osim jedne<sup>(18)</sup>, za koje je predloženo ukidanje ili smanjenje kapaciteta u 2012. bile profitabilne na razini bruto doprinosa, tj. da su se pokrivali varijabilni troškovi tih linija. Priložili su i tablicu s podacima o raspoloživim putničkim kilometrima po liniji.
- (77) U pogledu pitanja ograničenja potpore na najmanji mogući iznos i vlastitog doprinosa navela su dodatnu imovinu koju je Cyprus Airways namjeravao prodati radi povećanja razine vlastitog doprinosa, tj. preostali zrakoplov u svojem vlasništvu i dva motora. U međuvremenu su prodana dva slota u zračnoj luci LHR, za cijenu koja je u konačnici bila veća od očekivane, čime se dodatno povećao predviđeni vlastiti doprinos na 41,8 % troškova restrukturiranja.
- (78) Ciparska nadležna tijela potvrdila su da je potporni fond dio Cyprus Airwaysa, ali zasebna pravna osoba i da prijenos vlasništva nekretnine u Ateni znači da Cyprus Airways više ne bi imao kontrolu nad tom nekretninom. Tvrdila su da je prijenos vlasništva nekretnine u Ateni na potporni fond stvarni vlastiti doprinos kojim su se smanjili troškovi restrukturiranja koji proizlaze iz pokrivanja njihova manjka.
- (79) Naime, ciparska nadležna tijela objasnila su također da bi potpora za restrukturiranje u okviru mjere 4. bila prilagođena realiziranom vlastitom doprinosu tako da bi se zbrojem ta dva iznosa pokrili samo troškovi restrukturiranja. Stoga bi viši prihod iz vlastitog doprinosa značio nižu potporu za restrukturiranje.
- (80) Konačni predloženi vlastiti doprinos bio je dakle kako slijedi:

Tablica 5.

**Ažurirani predloženi vlastiti doprinos nakon primjedbi Cipra**

	Iznos (milijuni EUR)	Realizacija – procjena
Prodaja dva zrakoplova Airbus A319	22,1	Zaključena u travnju 2012.
Prodaja večernjeg slota u zračnoj luci LHR	6,3	Ugovor o prijenosu vlasništva nekretnine sklopljen u ožujku 2014.
Prodaja jutarnjeg slota u zračnoj luci LHR	22,8	Ugovor o prijenosu vlasništva nekretnine sklopljen u lipnju 2014.

<sup>(18)</sup> Linija LCA-ATH-LCA imala je negativan bruto doprinos u 2012. Ciparska nadležna tijela objasnila su da se tu liniju opsluživalo u kombinaciji s drugim domaćim linijama u Grčkoj i da je na liniji LCA-ATH bila profitabilna na razini bruto doprinosa. Međutim, ciparska nadležna tijela nikad nisu dostavila podatke kojima bi potvrdila tu tvrdnju.

	Iznos (milijuni EUR)	Realizacija – procjena
Prodaja rezervnih dijelova	3,5	Procjena bez stručne ocjene: 2,0 milijuna EUR u 2013., 1,1 milijuna EUR u 2014., 0,4 milijuna EUR u 2015. Realizirano na temelju dokaza koje su dostavila ciparska nadležna tijela: 0,86 milijuna EUR
Prodaja nekretnine u Nikoziji	3,1	Zaključena 6. kolovoza 2013.
Prijenos vlasništva nekretnine u Ateni na potporni fond	0,76	Potkrijepljeno stručnom ocjenom – ugovor o prijenosu vlasništva sklopljen u kolovozu 2013.
Prodaja jednog zrakoplova Airbus A320	2,5	Bez stručne ocjene – prodaja u tijeku
Prodaja dvaju motora	0,51	Zaključena 28. travnja 2014.
<b>Ukupni predloženi vlastiti doprinos</b>	<b>61,57</b>	

- (81) Ciparska nadležna tijela potvrdila su da je predviđeni vlastiti doprinos od 41,8 % manji od onog koji se zahtijeva Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. (50 % troškova restrukturiranja za velika poduzeća). Međutim, tvrdila su da je u slučaju Cyprus Airwaysa riječ o iznimnim teškoćama koje bi trebale opravdati manji vlastiti doprinos, posebno zbog gospodarske i financijske situacije u zemlji i turske zabrane prelijetanja. Istaknuli su i znatno smanjenje kapaciteta.
- (82) U pogledu načela jednokratne dodjele ciparska nadležna tijela u raznim su podnescima ponovila svoje argumente u pogledu utjecaja financijske krize na Grčku i Cipar, turske zabrane prelijetanja na ciparski zrakoplov, rad „nezakonite” zračne luke u okupiranom sjevernom dijelu Cipra, nestabilnu političku situaciju na Bliskom istoku i činjenicu da dodjela potpore za sanaciju i/ili restrukturiranje ne bi trebala biti dovoljan temelj za zabranu dodjele daljnjih takvih potpora istom korisniku.
- (83) Ciparska nadležna tijela tvrdila su da je povećanje domaćih letova Cyprus Airwaysa u Grčkoj u razdoblju 2011. – 2013. dokaz da je utjecaj krize bilo teško predvidjeti i da je na nekim bliskoistočnim linijama koje čine „nezanimariv” dio prihoda društva zabilježen znatan pad u broju putnika, npr. 94 % putnika na letovima iz Egipta. Relevantna upozorenja na negativan utjecaj gospodarske situacije u Europi i nemira na Bliskom istoku na Cyprus Airways, koja su već spomenuta u godišnjim izvješćima Komisije za 2007., 2008. i 2009. i u odluci Komisije od 6. ožujka 2013., smatrala su se „općim tvrdnjama”.
- (84) Ciparska nadležna tijela također su naglasila da je zadnjih godina ukupan broj putnika na ciparskom tržištu bio razmjerno stabilan, ali da većina putnika sada dolazi iz Izraela i Rusije. Turska zabrana prelijetanja značila je da je Cyprus Airways bio u nepovoljnom položaju u svojem poslovanju na ruskom tržištu zbog dodatnog trajanja leta. Nadalje, dostavila su dokaze da se prosječna cijena karte za grčke letove (uključujući domaće letove) znatno smanjila, unatoč neznačajnom smanjenju broja putnika na grčkom tržištu od 2008.
- (85) U pogledu kratkoročnog zajma u iznosu od 10 milijuna EUR ciparska nadležna tijela objasnila su da su očekivala da će prodati večernji slot u zračnoj luci LHR po većoj cijeni i da zato ne bi bilo potrebno dodijeliti zajam.
- (86) Na kraju, ciparska nadležna tijela obrazložila su dodjelu potpore za usavršavanje u razdoblju 2010. – 2011. tvrdnjom da je Cyprus Airways počeo imati teškoće tek krajem 2011., što se kosi s prethodnim podnescima (vidjeti uvodnu izjavu 68.).

## 4.2. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (87) Tijekom dva službena istražna postupka primjedbe su dostavili Air France Consulting, tri konkurenta (Ryanair, International Airlines Group i treći konkurent koji nije želio objavu svojeg identiteta), sindikati Cyprus Airwaysa <sup>(19)</sup> i korisnik.
- (88) Air France Consulting, koji je pripremio plan oporavka, objasnio je da je planom bio predviđen oporavak u roku od godine dana i potpuni financijski oporavak Cyprus Airwaysa u roku od dvije godine te da se potrebni kapital mogao osigurati financijskim restrukturiranjem umjesto novčanim iznosom. Izrazio je svoje uvjerenje u vjerodostojnost plana oporavka i tvrdio da se plan temeljio na novim operacijama Cyprus Airwaysa izvan Atene na međunarodnim europskim linijama. Nadalje je izjavio da bi se odlukama koje je Cyprus Airways donio 2013. (o smanjenju flote na šest zrakoplova, što je dovelo do otpuštanja 490 radnika) samo pogoršalo financijsko stanje društva.
- (89) Tri konkurenta nisu se složila s tvrdnjama ciparskih nadležnih tijela u pogledu važnosti Cyprus Airwaysa za infrastrukturu i razvoj Cipra i izjavila su da su spremna proširiti linije na Cipar i s njega.
- (90) U pogledu postojanja potpore i njezine usklađenosti konkurentni su se složili s Komisijom u pogledu toga da sudjelovanje države u povećanju temeljnog kapitala društva nije ono što bi učinio ulagač pod uvjetima tržišnoga gospodarstva.
- (91) Konkurenti su također doveli u pitanje ponovnu uspostavu održivosti društva i izrazili sumnju u učinkovitost zadržane mreže i flote te u realističnost pretpostavki plana i predviđene profitabilnosti, posebno u pogledu uštede goriva i dodatnog prihoda povećanjem cijene karte. Istaknuli su i rizike od povećanog tržišnoga natjecanja za profitabilne linije koje Cyprus Airways planira zadržati, uključujući za Tel Aviv i Moskvu.
- (92) Konkurenti su sumnjali i u istinitost izvanrednih i nepredvidivih okolnosti kojima bi se opravdala iznimka od načela jednokratne dodjele. Osim toga, konkurent koji nije želio objavu svojeg identiteta smatrao je da bi profitabilnost linija predloženih kao kompenzacijske mjere trebalo mjeriti na razini neto dobiti, tj. uključujući dodijeljene fiksne troškove, a ne samo na bruto razini, tj. uključujući samo varijabilni trošak.
- (93) Na kraju, Ryanair je izrazio sumnju da bi društvo moglo smanjiti broj zaposlenika uz otpor sindikata te je smatrao da bi potpora za restrukturiranje za Cyprus Airways mogla biti proglašena usklađenom ako društvo obustavi linije koje su i dalje neprofitabilne tri godine nakon odobrenja. Ryanair je također tvrdio da su on i druga poduzeća bili izloženi istim uvjetima s obzirom na nemire na Bliskom istoku i gospodarskoj krizi u Grčkoj i na Cipru. Unatoč tome, Ryanair je tvrdio da su se druga poduzeća uspjela prilagoditi i ostvariti rast u novom okruženju te naveo kao primjer svoj rast na grčkom i ciparskom tržištu proteklih godina. Nadalje, u svojem podnesku od 6. lipnja 2014. Ryanair je uputio na članak iz tiska od 19. svibnja 2014. prema kojem je ciparska vlada zatražila da se za otpušteno osoblje Cyprus Airwaysa osigura 4 milijuna EUR te je tvrdio da to čini daljnju državnu potporu za Cyprus Airways.
- (94) Cyprus Airways i njegovi sindikati podržali su tvrdnje ciparskih nadležnih tijela i ponovno istaknuli svoju uvjerenost u održivost društva i njegovu ulogu u gospodarstvu i povezanosti Cipra.

## 4.3. PRIMJEDBE CIPRA NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (95) Ciparska nadležna tijela smatrala su da nije potrebno davati primjedbe na plan oporavka i primjedbe poduzeća Air France Consulting zbog postojanja ažuriranog plana restrukturiranja. Ponovila su da Cyprus Airways ima važnu ulogu u gospodarstvu i povezanosti otoka i inzistirala da su nemiri na Bliskom istoku izvanredna i nepredvidiva okolnost koja utječe na Cyprus Airways. Sumnjali su da konkurenti mogu nadoknaditi nedostatke u povezanosti koji bi proizašli iz stečaja Cyprus Airwaysa, s obzirom na sezonsku prirodu tržišta.

<sup>(19)</sup> PASYPI-PALPU (Pancyprian Airline Pilots Union), SYNIKA (Cyprus Airways Employees Trade Union), ASYSEKA (Independent Trade Union of Employees in Cyprus Airways Group), SIDIKEK PEO (Trade Union of Semi-public, municipal and communal employees of Cyprus), SYPKKA (Trade Union of Flight Attendants of Cyprus Airways).

- (96) U pogledu usklađenosti mjera sa Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. ciparska nadležna tijela inzistirala su na tome da je plan restrukturiranja iz 2013. bio utemeljen na realističnim pretpostavkama i da se njime ne umanjuju negativni učinci male flote ili teškoće u realizaciji troškovnih inicijativa.
- (97) Na kraju, ciparska nadležna tijela u svojem podnesku od 9. rujna 2013. izjavila su da se za zaposlenike otpuštene kao višak neće odobriti nijedno plaćanje *ex gratia*. Ciparska nadležna tijela naknadno su u podnesku od 3. kolovoza 2014. objasnila da je vlada zbog društveno-gospodarskih razloga odlučila izravno isplatiti naknade zaposlenicima Cyprus Airwaysa koji su već dali otkaz ili su otpušteni kao višak. Odluka je donesena i naknade su isplaćene tek nakon dovršetka otkaza i otpuštanja i stoga nisu mogle činiti državnu potporu za Cyprus Airways. Cyprus Airways samostalno je ispunio sve pravne obveze prema tim zaposlenicima.
- (98) Ciparska nadležna tijela nisu smatrala ni da bi odobrenje potpore trebalo podlijegati bilo kakvim uvjetima.

## 5. OCJENA

- (99) Ovom će se Odlukom ocijeniti jesu li mjere koje se pomno ispituju državna potpora zračnom prijevozniku Cyprus Airways u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te može li takva potpora biti u skladu s unutarnjim tržištem.
- (100) Komisija napominje da potpora dodijeljena u okviru mjere 4. prijavljene u listopadu 2013. zajedno s planom restrukturiranja iz 2013. već obuhvaća potporu u okviru mjere 1. (isplaćivanu u obliku predujma od rujna do prosinca 2012.) i mjere 2. (potpora za sanaciju prijavljena u prosincu 2012. i djelomično isplaćivana od siječnja do srpnja 2013.). Obje su mjere provedene radi osiguranja kratkoročnog opstanka poduzeća prije pripreme sveobuhvatnog plana restrukturiranja. Budući da plan oporavka iz 2012. nije proveden, Komisija smatra da su obje mjere dio plana restrukturiranja iz 2013. te će ocijeniti samo čine li mjere 1. i 2. državnu potporu u kontekstu mjere 4., odnosno kao jednu opću mjeru potpore za restrukturiranje.

### 5.1. POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE

- (101) Člankom 107. stavkom 1. Ugovora propisuje se da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje državnim sredstvima u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzeća ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

#### 5.1.1. Mjere 1., 2. i 4.

- (102) U Odluci od 6. ožujka 2013. Komisija je donijela privremeni zaključak da mjera 1., odnosno državni doprinos za povećanje temeljnoga kapitala zračnog prijevoznika Cyprus Airways iz 2012., čini državnu potporu.
- (103) Mjera je uključivala državna sredstva i mogla se pripisati državi. Njome je zračnom prijevozniku Cyprus Airways pružena selektivna prednost jer Komisija smatra da privatni ulagač poduzeću ne bi omogućio kapital uz te uvjete zbog ozbiljnih teškoća u kojima se nalazio zračni prijevoznik Cyprus Airways, nedostatka izgleda za održivost na dan dodjele te alternativnog dioničarskog zajma, uključujući odgovarajuće vrijednosne papire. Osim toga, u povećanju kapitala zračnog prijevoznika Cyprus Airways nije sudjelovao gotovo nijedan privatni dioničar jer je od privatnih dioničara prikupljeno samo 106 000 EUR (u usporedbi s očekivanih 13,67 milijuna EUR). Vlasnički udjel države u zračnom prijevozniku Cyprus Airways porastao je tako sa 69 % na 93,67 %. Mjera stoga nije bila u skladu s načelom ulagača pod uvjetima tržišnoga gospodarstva<sup>(20)</sup>.

<sup>(20)</sup> Vidjeti npr. predmet C-305/89 Italija protiv Komisije („Alfa Romeo“) [1991.] ECR I-1603, stavci 18. i 19.; predmet T-16/96 Cityflyer Express protiv Komisije [1998.] ECR II-757, stavak 51.; spojene predmete T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke protiv Komisije [1999.] ECR II-17, stavak 104.; spojene predmete T-268/08 i T-281/08 Land Burgenland i Austrija protiv Komisije [2012.] ECR II-0000, stavak 48.

- (104) Komisija se ne slaže sa stajalištem ciparskih nadležnih tijela da je država djelovala kao ulagač pod uvjetima tržišnoga gospodarstva kako bi zaštitila vrijednost svojih ulaganja jer povećanje kapitala u iznosu od 31,33 milijuna EUR ionako nije bilo dovoljno za opstanak poduzeća. To je dokazano činjenicom da je poduzeće samo nekoliko mjeseci poslije primilo dodatna sredstva za sanaciju u okviru mjere 2. (potpora za sanaciju). Kada je riječ o nedostatku sudjelovanja ostalih ulagača zbog teške situacije u ciparskom gospodarstvu u tom razdoblju, Komisija napominje da, u slučaju da je takvo ulaganje bilo privlačno tržišnom ulagaču, očekivalo bi se da bi strani ulagači iskazali interes.
- (105) U svakom slučaju, Komisija prima na znanje namjeru ciparskih nadležnih tijela da uključe državni doprinos za povećanje temeljnoga kapitala iz 2012. u prijavljenu potporu za restrukturiranje.
- (106) Mjerom 1. zračnom prijevozniku Cyprus Airways omogućen je nastavak rada jer se poduzeće nije moralo suočavati s posljedicama koje bi imalo zbog slabih financijskih rezultata. Budući da se Cyprus Airways s drugim prijevoznicima EGP-a natječe na liberaliziranom tržištu EGP-a za zračni prijevoz, mjerom 1. moglo se narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.
- (107) Mjera 2. prijavljena je kao zajam za potporu za sanaciju u obliku državnog zajma uz kamatnu stopu od 1,76 % i trebao je biti vraćen do 30. lipnja 2013. Komisija je u svojoj Odluci od 6. ožujka 2013. napomenula da nijedan razboriti vjerovnik ne bi omogućio zajam uz takve kamate poduzeću u teškoćama. Osim toga, ciparska nadležna tijela nisu objasnila kako bi Cyprus Airways mogao otplatiti zajam nakon šest mjeseci. Budući da su ispunjeni svi ostali kriteriji iz članka 107. stavka 1. Ugovora (kako je dalje objašnjeno u Odluci od 6. ožujka 2013. na koju se u ovom pitanju ova Odluka upućuje), mjera 2. čini državnu potporu. Ciparska nadležna tijela u odgovoru na Odluku od 6. ožujka 2013. potvrđuju da zajam čini potporu za sanaciju. Komisija napominje da zajam neće biti vraćen, a ciparska su ga nadležna tijela prijavila u kontekstu potpore za restrukturiranje (mjera 4.).
- (108) Mjera 4. prijavljena je kao potpora za restrukturiranje. Doista, svi njezini elementi uključuju državna sredstva i mogu se pripisati državi, bilo u obliku injekcije kapitala, pretvaranja dugovanja u vlasnički kapital ili izravnim pokrivanjem dijela manjka potpornog fonda. Mjerom 4. zračnom se prijevozniku Cyprus Airways pruža selektivna prednost jer ulagač pod uvjetima tržišnoga gospodarstva poduzeću u takvoj financijskoj situaciji (s nakupljenim gubicima u iznosu od 99,7 milijuna EUR, visokom prezađuženošću i bez osnove kapitala) ne bi omogućio takvo financiranje. Naposljetku, zbog razloga iznesenih u uvodnoj izjavi 106. ovom bi se mjerom moglo utjecati na trgovinu među državama članicama i narušiti tržišno natjecanje.
- (109) Stoga je Komisija zaključila da mjera 4. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora u korist zračnog prijevoznika Cyprus Airways. Kako je navedeno u prijavi, potpora iznosi 102,9 milijuna EUR. Komisija prima na znanje izjavu ciparskih nadležnih tijela da moguća dodjela kratkoročnog zajma od 10 milijuna EUR neće biti potrebna te stoga zajam ne uključuje u ukupnu potporu za restrukturiranje. Kada je riječ o datumu dodjele, Komisija napominje da je mjera 4. dodjeljivana u obrocima.
- (110) Obrok (a) u iznosu od 31,33 milijuna EUR (državni doprinos za povećanje temeljnoga kapitala 2012.) dodijeljen je kako slijedi:

Tablica 6.

**Datumi dodjele državnog doprinosa za povećanje temeljnoga kapitala 2012.**

Iznos (milijuna EUR)	Datum dodjele
3,0	12. rujna 2012.
3,0	20. rujna 2012.
5,0	26. rujna 2012.

Iznos (milijuna EUR)	Datum dodjele
4,0	11. listopada 2012.
16,33	28. prosinca 2012.
<b>Ukupno: 31,33</b>	

- (111) Obrok (b) u iznosu od 34,5 milijuna EUR (zajam za potporu za sanaciju) dodijeljen je kako slijedi:

Tablica 7.

**Datumi dodjele državne potpore za sanaciju u obliku zajma 2013.**

Iznos (milijuna EUR)	Datum dodjele
3,0	22. siječnja 2013.
5,0	29. siječnja 2013.
3,5	28. veljače 2013.
10,0	2. svibnja 2013.
13,0	26. srpnja 2013.
<b>Ukupno: 34,5</b>	

- (112) Kada je riječ o ostalim dijelovima mjere 4., a to su (c) naknada državnog jamstva i naknadno pretvaranje duga od 28,5 milijuna EUR u vlasnički kapital te (d) dodjela 8,6 milijuna EUR za pokrivanje manjka potpornog fonda, Komisija nema naznake da su već dodijeljeni.

**5.1.2. Mjera 3.**

- (113) Komisija prima na znanje pojašnjenja koja su u rujnu 2013. dostavila ciparska nadležna tijela da otpuštenim zaposlenicima nije i neće biti dodijeljena naknada *ex gratia*.
- (114) Gotovo godinu dana poslije ciparska su nadležna tijela u svojem podnesku u kolovozu 2014. navela da je ciparska vlada u svibnju/lipnju 2014. zbog ekonomskih razloga odlučila da će bivšim zaposlenicima zračnog prijevoznika Cyprus Airways koji su već dali otkaz ili su otpušteni izravno isplatiti naknadu. Odluka je donesena i naknade su isplaćene tek nakon davanja ili dobivanja otkaza. Sve pravne obveze prema tim zaposlenicima zračni prijevoznik Cyprus Airways u potpunosti je poštovao.
- (115) Prema navodima ciparskih nadležnih tijela otkazi zaposlenicima zračnog prijevoznika Cypriot authorities u okviru plana restrukturiranja iz 2013. provedeni su bez dodatne naknade ciparske vlade, koja je bila spremna donijeti odluku *ex post* kako bi izravno isplatila naknadu bivšim zaposlenicima zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (116) Stoga se čini da su ciparska nadležna tijela odustala od svoje prvotne namjere da otpuštenim zaposlenicima dodijele naknadu *ex gratia*, pa Komisija smatra da nije potrebno donositi zaključak o tome čini li mjera 3. državnu potporu.

**5.1.3. Mjera 5.**

- (117) Zračnom prijevozniku Cyprus Airways 2010. i 2011. dodijeljen je iznos od 269 317,94 EUR u okviru programa državne potpore, na temelju kojeg se potpora iz državnog proračuna mogla dodijeliti određenim poduzećima za potrebe usavršavanja. Stoga je Komisija zaključila da mjera 5. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora u korist zračnog prijevoznika Cyprus Airways. Taj zaključak ciparska nadležna tijela ne osporavaju.



- (118) Potpora za usavršavanje zračnom prijevozniku Cyprus Airways dodijeljena je tijekom 2010. i 2011. za 303 projekta usavršavanja. Međutim, ciparska nadležna tijela nisu dostavila popis datuma dodjele da svaki projekt.

#### 5.1.4. Zaključak o postojanju državne potpore

- (119) Uzimajući u obzir prethodno navedeno Komisija smatra da nije potrebno ocijeniti čini li mjera 3. državnu potporu. Komisija smatra da mjere 1., 2., 4. i 5. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.
- (120) Ukupan iznos državne potpore obuhvaćene mjerama 1., 2. i 4. iznosi 102,9 milijuna EUR. Prva dva obroka, dakle 65,83 milijuna EUR, već su dodijeljena u raznim navratima u razdoblju od 12. rujna 2012. do 26. srpnja 2013.
- (121) Državna potpora obuhvaćena mjerom 5. iznosi 269 317,94 EUR i dodijeljena je tijekom 2010. i 2011.

#### 5.2. NEZAKONITA POTPORA

- (122) Mjere 1., 2., a stoga i mjera 4., čine državnu potporu i dodijeljene su protivno obvezama obavješćivanja i mirovanja koje su utvrđene člankom 108. stavkom 3. Ugovora. Isto se primjenjuje na mjeru 5. Stoga je svaka od tih mjera nezakonita potpora.

#### 5.3. USKLAĐENOST POTPORE

- (123) Budući da određene mjere čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, njihova usklađenost mora se ocijeniti u svjetlu iznimaka navedenih u stavicama 2. i 3. tog članka. U skladu sa sudskom praksom Europskog suda, državi članici prepušta se da se pozove na moguće temelje usklađenosti i pokaže da su uvjeti za takvu usklađenost ispunjeni <sup>(21)</sup>.
- (124) Ciparska su nadležna tijela prvotno smatrala da mjera 1. ne čini državnu potporu, a mjeru 2. prijavila su kao potporu za sanaciju. Međutim, nakon prvog službenog istražnog postupka i dvojbi koje je Komisija izrazila tijekom njega te predviđenog neotplaćivanja zajma za sanaciju u okviru mjere 2., ciparska su nadležna tijela izjavila da su mjere 1., 2. i 4. usklađene kao potpora za restrukturiranje u okviru Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.
- (125) Ciparska su nadležna tijela 22. srpnja 2013. dostavila pretprijavu plana restrukturiranja, a 23. listopada 2013. prijavila su ažurirani plan. Potom su dostavila dodatna pojašnjenja. Međutim, glavne pretpostavke i ideje iz plana restrukturiranja iz 2013. nisu se promijenile od prijave 23. listopada 2013.
- (126) Kada je riječ o mjeri 5., ciparska nadležna tijela tvrdila su da ona predstavlja usklađenu potporu za usavršavanje u okviru Opće uredbe o skupnom izuzeću. Međutim, na temelju podneska ciparskih nadležnih tijela, Komisija je utvrdila da je Cyprus Airways zračni prijevoznik u teškoćama od 2009. U skladu s člankom 1. stavkom 6. točkom (c) Opće uredbe o skupnom izuzeću, poduzeća u teškoćama isključena su iz njegova područja primjene. Prema tomu, Cyprus Airways od 2009. ne ispunjava kriterije za dobivanje potpore za usavršavanje od 2009.
- (127) Isto tako, u skladu s točkom 20. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004., „poduzeće u teškoćama ne može se smatrati odgovarajućim sredstvom za promoviranje drugih ciljeva javne politike sve dok nije osigurana njegova održivost. S obzirom na to, Komisija smatra da potpore poduzećima u teškoćama mogu pridonijeti razvoju gospodarskih djelatnosti a da ne utječu štetno na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno interesu Zajednice samo ako se poštuju uvjeti iz ovih Smjernica.” Stoga Komisija može samo ocijeniti da je mjera 5. potpora za restrukturiranje koja podliježe planu restrukturiranja iz 2013.
- (128) S obzirom na to da je za mjere 1., 2., 4. i 5. primjeren samo jedan temelj usklađenosti, Komisija smatra da je prikladno ocijeniti sve mjere zajedno. Pri toj će se ocjeni Komisija posebno upućivati na točke 31. – 77. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.

<sup>(21)</sup> Predmet C-364/90 Italija protiv Komisije [1993.] ECR I-2097, stavak 20.

5.3.1. **Prihvatljivost – poduzeće u teškoćama**

- (129) U Odluci od 6. ožujka 2013. (uvodne izjave 41. – 46.) Komisija je na privremenoj osnovi zaključila da je Cyprus Airways poduzeće u teškoćama od 2010. Taj je privremeni zaključak ponovila u Odluci od 4. veljače 2014. (uvodne izjave 83. – 84.). Ciparska su nadležna tijela potom potvrdila da je Cyprus Airways poduzeće u teškoćama od 2009.
- (130) Prema informacijama iz javno dostupnih financijskih izvještaja najvažniji financijski podaci zračnog prijevoznika Cyprus Airways od 2009. bili su sljedeći:

Tablica 8.

**Najvažniji financijski podaci zračnog prijevoznika Cyprus Airways od 2008. do prve polovine 2012. (milijuna EUR)**

	2008.	2009.	2010.	2011.	Prva polovica 2012. (*)
<b>Promet</b>	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
<b>EBT</b>	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
<b>Upisani kapital</b>	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
<b>Vlastiti kapital</b>	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(\*) Cyprus Airways ne objavljuje financijske izvještaje od prve polovine 2012.

- (131) U točki 10. podtočki (a) Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. navedeno je da se smatra da je društvo s ograničenom odgovornošću u teškoćama ako je „više od polovine upisanog kapitala nestalo, a više od četvrtine tog kapitala izgubljeno u prethodnih dvanaest mjeseci”.
- (132) Nadalje, u skladu s točkom 11. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004., može se smatrati da je poduzeće u teškoćama „ako su prisutni uobičajeni znakovi poduzeća u teškoćama, kao primjerice povećavanje gubitaka, smanjenje prometa, rast zaliha, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, rast duga, rast troškova kamata i pad ili nulta neto vrijednost imovine”. U tom pogledu, prema sudskoj praksi Općeg suda, „postojanje negativnoga vlastitog kapitala koji [...] može se smatrati važnim pokazateljem da je poduzeće u teškoj financijskoj situaciji”<sup>(22)</sup>.
- (133) U točki 10. podtočki (a) Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. odražava se pretpostavka da društvo koje proživljava masovne gubitke upisanog kapitala neće moći zaustaviti gubitke koji će ga gotovo sigurno osuditi na prestanak poslovanja u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju. Komisija smatra da se ista pretpostavka *a fortiori* primjenjuje na poduzeće koje je izgubilo čitav svoj upisani kapital i ima negativan vlasnički kapital<sup>(23)</sup>.
- (134) Kako je navedeno u tablici 8., Cyprus Airways imao je od 2011. negativan vlastiti kapital. Nadalje, vlastiti kapital smanjivao se već 2009. i 2010. i bio je znatno ispod razine upisanoga kapitala. Kada je riječ o točki 11., u tablici 8. vidljivo je da je Cyprus Airways već od 2009. imao sve manji promet i sve veće gubitke. Promet se 2009. smanjio za gotovo 21 % u usporedbi sa 2008., a zračni je prijevoznik zabilježio gubitak (zarada prije poreza) od 3,2 milijuna EUR. Taj se trend nastavio idućih godina.
- (135) S obzirom na prethodno navedeno i uzimajući u obzir podneske ciparskih nadležnih tijela (vidjeti uvodnu izjavu 68.), Komisija je zaključila da je Cyprus Airways poduzeće u teškoćama od 2009., djelomično u skladu s točkom 10. (posebno od 2011.) i u svakom slučaju u skladu s točkom 11. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004.
- (136) U skladu s točkom 33. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. „Poduzeće se mora smatrati poduzećem u teškoćama u smislu ovih Smjernica”. Stoga je taj uvjet ispunjen.

<sup>(22)</sup> Spojeni predmeti T-102/07 Freistaat Sachsen protiv Komisije i T-120/07 MB Immobilien i MB System protiv Komisije, [2010.] ECR II-585, stavak 106.

<sup>(23)</sup> Vidjeti Odluku Komisije 2008/716/EZ od 2. travnja 2008. o državnim potporama koju je provela Francuska u korist društva Arbel Fauvet Rail SA, stavak 35. (SL L 238, 5.9.2008., str. 27.).

### 5.3.2. Trajanje plana restrukturiranja iz 2013. – ponovno uspostavljanje dugoročne održivosti

- (137) U točkama 35. – 37. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. propisuje se sljedeće: „35. Plan restrukturiranja, čije trajanje mora biti što je kraće moguće, mora povratiti dugoročnu održivost poduzeća unutar primjerenog razdoblja i na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja. Potpora za restrukturiranje mora stoga biti povezana s provedivim planom restrukturiranja na koji se država članica obvezuje. Plan mora u svim relevantnim detaljima biti podnesen Komisiji te posebno mora uključivati istraživanje tržišta. Poboľšanje održivosti mora proizlaziti u glavnome iz unutarnjih mjera iz plana restrukturiranja; može se temeljiti na vanjskim čimbenicima kao što su odstupanja u cijenama i potražnji na koje trgovačko društvo nema velikog utjecaja, ali samo ako su dane tržišne pretpostavke općeprihvaćene. Restrukturiranje mora uključivati napuštanje djelatnosti koje bi i dalje strukturalno proizvodile gubitak čak i nakon restrukturiranja.”
- (138) „36. Plan restrukturiranja mora opisati okolnosti koje su dovele do poduzetnikovih teškoća, čime se daje temelj za ocjenjivanje jesu li predložene mjere odgovarajuće. On među ostalim mora uzeti u obzir trenutačno stanje i buduće izgleda za ponudu i potražnju na mjerodavnom tržištu u proizvodnom smislu, s najboljim, najgorim i srednjim scenarijem, te posebne jake i slabe strane poduzeća. On mora omogućivati poduzeću prijelaz prema novoj strukturi koja mu nudi dugoročnu održivost te mu omogućuje da stane na svoje noge.”
- (139) „37. Plan mora osigurati zaokret koji će trgovačkom društvu omogućiti da nakon dovršetka restrukturiranja pokrije sve svoje troškove uključujući pad vrijednosti i financijske troškove. Očekivani povrat na kapital mora biti dovoljan kako bi omogućio restrukturiranom poduzeću da se vlastitim snagama natječe na tržištu. Ako teškoće poduzeća proizlaze iz nedostataka u sustavu korporativnog upravljanja, moraju se provesti odgovarajuće promjene.”
- (140) U pogledu trajanja, prijavljeni plan restrukturiranja obuhvaća razdoblje od prve prodaje imovine u kontekstu vlastitog doprinosa poduzeća troškovima restrukturiranja u travnju 2012. do kraja 2017. i njime se predviđa ponovna uspostava profitabilnosti zračnog prijevoznika Cyprus Airways od financijske godine 2014. Dakle, prema prijavi razdoblje restrukturiranja traje pet godina i šest mjeseci.
- (141) Komisija primjećuje da je to duže od razdoblja restrukturiranja koje je Komisija odobrila drugim zračnim prijevoznicima i koje obično traje pet godina <sup>(24)</sup>.
- (142) Osim toga, Komisija primjećuje da je mjera 5. dodijeljena u razdoblju od 2010. do 2011. Budući da je mjera 5. dodijeljena u vrijeme kada je zračni prijevoznik već bio u financijskim teškoćama, nije bila obuhvaćena Općom uredbom o skupnom izuzeću. To znači da je ili bila neusklađena potpora za usavršavanje ili bi se morala smatrati potporom za restrukturiranje čija bi se usklađenost morala ocijeniti u tom kontekstu. U drugom slučaju time bi se razdoblje restrukturiranja produžilo na otprilike sedam godina (i trebalo bi biti dio prijavljenog plana restrukturiranja).
- (143) Komisija u opravdanim slučajevima može prihvatiti duže razdoblje restrukturiranja. Međutim, u ovom slučaju ciparska nadležna tijela nisu mogla obrazložiti zašto bi zračnom prijevozniku Cyprus Airways bilo potrebno više od pet godina za restrukturiranje. Naime, Komisija primjećuje da je „izgubljeno” vrijeme zbog kašnjenja u unutarnjem državnom postupku donošenja odluka <sup>(25)</sup> koje ciparska nadležna tijela navode u uvodnoj izjavi 72. bilo pod kontrolom tih tijela. Nadalje, za razliku od drugih slučajeva, u planu restrukturiranja zračnog prijevoznika Cyprus Airlines iz 2013. nije navedena nijedna posebnost koju je prije toga prihvatila Komisija u odlukama na koje se

<sup>(24)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.34191 (2012/C) o mjerama koje provodi Latvija za A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), još nije objavljeno, uvodna izjava 179.; Odluka Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.32715 (2012/C) o Adria Airways d.d., još nije objavljeno, uvodna izjava 131.; Odluka Komisije 2013/151/EU od 19. rujna 2012. u predmetu SA.30908 (2011/C)(ex N 176/2010) – CSA – Czech Airlines – Plan restrukturiranja (SL L 92, 3.4.2013., str. 16.), uvodna izjava 107. i Odluka Komisije 2012/661/EU od 27. lipnja 2012. u predmetu SA.33015 (2012/C) – Air Malta plc. (SL L 301, 30.10.2012., str. 29.), uvodna izjava 93.; Odluka Komisije od 29. srpnja 2014. u predmetu SA.36874 (2013/N) o potpori za restrukturiranje za LOT Polish Airlines S.A., još nije objavljeno, uvodna izjava 241.

<sup>(25)</sup> Od rezolucije Odbora u veljači 2012. do odobrenja nacrtu zakona Vijeća ministara kojim se omogućuje povećanje kapitala u lipnju 2012. prošlo je oko četiri mjeseca. Nadalje, Zastupnički dom zatražio je dodatne uvjete prije nego što je odobrio povećanje kapitala.

upućuju ciparska nadležna tijela, što bi Komisiju navelo na zaključak da bi se moglo prihvatiti dulje razdoblje restrukturiranja. Takve posebnosti, primjerice, mogu biti znatno smanjenje kapaciteta ili posebno mali tržišni udio<sup>(26)</sup>.

- (144) Stoga se Komisija ne slaže s tim da je razdoblje od pet godina i šest mjeseci (a kamoli sedam godina) primjereno u slučaju zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (145) Kada je riječ o sadržaju plana restrukturiranja iz 2013., Komisija primjećuje da ciparska nadležna tijela nisu u dovoljnoj mjeri uzela u obzir sumnje izražene u Odluci od 4. veljače 2014.
- (146) Ciparska nadležna tijela smatrala su da je u planu uzeta u obzir učinkovitost održavane mreže i moguć gubitak putničke potražnje te da, na temelju nedavnih fluktuacija, nije postojala opasnost od nepovoljne fluktuacije cijene goriva i deviznog tečaja između EUR i USD. Smatrala su i da je predviđeni financijski položaj poduzeća zadovoljavajući u odnosu na njegove slabe prijašnje rezultate. Istaknula su elemente plana restrukturiranja iz 2013. koji su se razvijali bolje od očekivanog, kao što je ponovno pregovaranje naknada za prihvat i otpremu zrakoplova u zračnoj luci Larnaca.
- (147) Međutim, u Odluci od 4. veljače 2014. Komisija je izrazila sumnje jer je imala razloga smatrati da mnoge pretpostavke iz plana restrukturiranja 2013. nisu dovoljno razborite, uzevši u obzir iskustva s drugim planovima restrukturiranja u sektoru zračnog prijevoza, konkurentno stanje na tržištu i opće načelo da se pri vjerodostojnom restrukturiranju mora uzeti u obzir i stvarna mogućnost nepovoljnih kretanja.
- (148) Naime, Komisija napominje da pretpostavke zračnog prijevoznika Cyprus Airways nisu općeprihvaćene niti su potkrijepljene dokazima o izgledima na tržištu. Konkurenti su zapravo osporili te pretpostavke, posebno u odnosu na mogući pritisak konkurenata na predviđene profitabilne linije, uštedu troškova goriva i predviđene prihode od povećanja cijena karata.
- (149) Komisija napominje da se osnovnim scenarijem plana restrukturiranja iz 2013. predviđa da će zračni prijevoznik imati pozitivnu dobit prije kamata i poreza (EBIT) od 0,4 milijuna EUR već u 2014. te ga sljedećih godina povećati. Međutim, Komisija primjećuje da se u planu podrazumijeva da se kamate na dug prema trećim osobama neće obračunavati niti da će se plaćati tijekom razdoblja restrukturiranja. No u planu restrukturiranja za 2013. samo se navodi da će se dug prema trećim osobama morati reprogramirati, ali ne i kako će se to ostvariti. Predviđa se da će obveze prema dobavljačima i druge obveze (bez duga banke Hellenic Bank) u bilanci za 2013. – 2018. ostati na razini od 27,9 milijuna EUR. Stoga je iznos duga prema trećim osobama znatan, pa neuspjelo restrukturiranje može imati ozbiljne posljedice za financijske prognoze.
- (150) Komisija ponavlja svoj argument koji je navela u Odluci od 4. veljače 2014. da na kraju razdoblja restrukturiranja zračni prijevoznik Cyprus Airways neće imati kapitalne rezerve i da će imati negativne ukupne rezerve. Takvo se poduzeće ne može smatrati održivim jer u načelu neće postojati nikakva razina sigurnosti.
- (151) Komisija smatra i da predložene mjere u planu restrukturiranja iz 2013. nisu prikladne za rješavanje okolnosti koje su dovele do teškoća poduzeća, kako je utvrđeno u obavijesti. Tako se planom primjerice predviđa zadržavanje tri neprofitne linije za Grčku i dvije za Bliski istok usprkos činjenici da su ta dva tržišta pridonijela teškoćama poduzeća. Planom se predviđa i zadržavanje najmanje četiri linije koje su u izravnoj konkurenciji s niskotarifnim zračnim prijevoznicima te povećanje cijene. Naposljetku, zadržava se najmanje jedna linija koja je znatno ugrožena turskom zabranom prelijetanja.

<sup>(26)</sup> U Odluci Komisije od 22. veljače 2006. u predmetu N 464/2005, potpora za restrukturiranje u korist poduzetnika AB Kauno ketaus liejykla, koju navode i ciparska nadležna tijela, Komisija je odobrila dulje razdoblje restrukturiranja zbog, među inim, smanjenja kapaciteta od 46 %. Cyprus Airways svoj će kapacitet smanjiti samo za 35 %. Komisija je odobrila dulje razdoblje restrukturiranja i zbog vrlo malog tržišnog udjela poduzeća, činjenice da su mjere poduzete prije nego što se zemlju počelo smatrati funkcionalnim tržišnim gospodarstvom i dramatičnih operativnih mjera restrukturiranja (Odluka Komisije od 1. lipnja 2005. u predmetu N 584/2004, potpora za restrukturiranje za AB Vingriai, SL C 187, 30.7.2005., str. 15.). Nisu relevantni ni prethodni slučajevi poduzeća Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen i Stocznia Szczecińska jer je za prvo poduzeće potpora dodijeljena na temelju starijih smjernica o sanaciji i restrukturiranju te je u obzir uzeta posebna situacija jer je poduzeće bilo u državnom vlasništvu u bivšoj Istočnoj Njemačkoj. U slučaju drugog poduzeća potpora nije odobrena.

- (152) U svakom slučaju, u planu restrukturiranja iz 2013. nije navedena nijedna konkretna ocjena budućih izgleda ponude i potražnje na odgovarajućim tržištima, osim prepoznavanja rizika od pritiska tržišnog natjecanja na linijama koje se planiraju zadržati.
- (153) Komisija napominje i da se u najgorem scenariju ne uzimaju dovoljno u obzir slabosti poduzeća i rizici odgovarajućih tržišta, a neki su od njih prepoznati u samom planu. Slabosti i rizici uključuju pritisak konkurenata, odstupanje ključnih parametara financijskih projekcija od osnove (npr. prosječni jedinični prihodi po putniku (prinos), cijena goriva, devizni tečaj između USD i EUR, smanjenje potražnje) i gospodarsko stanje na glavnim tržištima.
- (154) Zapravo, najgori scenarij odnosio se samo na smanjenje prihoda od 1 % te je njime predviđena pozitivna dobit prije kamata i poreza (EBIT) od svega 0,3 milijuna EUR u 2016. i 2017. Ipak, kada bi se ostvario bilo koji dodatni rizik naveden u planu restrukturiranja iz 2013., poput povećanja cijene nafte od 1 % ili promjene u deviznom tečaju između EUR i USD, bilo bi dovoljno da se izbriše predviđena dobit (vidjeti uvodnu izjavu 51.). Ti su rizici dodatno pojačani činjenicom da Cyprus Airways nema potreban kolateral kojim bi se mogao zaštititi od rizika cijena goriva ili deviznog tečaja. Nadalje, Komisija primjećuje da su se u prijašnjim slučajevima zračnih prijevoznika radi utvrđivanja najgoreg scenarija u obzir uzimala mnogo veća odstupanja osnovnih parametara <sup>(27)</sup>. Isto tako, rizik od znatnog povećanja tržišnog natjecanja posebno na linijama za Tel Aviv i Moskvu, četvrtoj i petoj najvažnijoj liniji zračnog prijevoznika Cyprus Airways u pogledu broja putnika, nije uzet u obzir iako je izričito naveden u planu restrukturiranja iz 2013. Osim toga, u obzir je trebalo uzeti i mogućnost dugotrajne recesije u Grčkoj i na Cipru.
- (155) Komisija stoga zaključuje da se planom restrukturiranja iz 2013. nedovoljno rješavaju okolnosti koje su dovele do teškoća zračnog prijevoznika Cyprus Airways, ne uzimaju se u potpunosti u obzir budući izgledi tržišta i nije obuhvaćen vjerodostojan najgori scenarij.
- (156) Naposljetku, Komisija napominje da se planom restrukturiranja iz 2013. ne rješavaju temeljni problemi poslovnog modela poduzeća, koji je očito pridonio teškoćama. Restrukturiranje zračnog prijevoznika Cyprus Airways temelji se na postojećem poslovnom modelu u okviru kojeg poduzeće tradicionalno posluje kao zračni prijevoznik s punom uslugom, pri prodaji karata uglavnom se oslanja na posrednike, a u tržišnom je natjecanju s niskotarifnim zračnim prijevoznicima ili zračnim prijevoznicima s punom uslugom, koji se većinom oslanjaju na izravnu internetsku prodaju karata.
- (157) Komisija stoga zaključuje da točke 35. – 37. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. nisu ispunjene jer i. trajanje plana restrukturiranja iz 2013. neopravdano je dug, ii. planom se ne uspostavlja ponovna dugoročna održivost poduzeća u primjerenom roku i on nije temeljen na stvarnim pretpostavkama te iii. planom se ne uzima u obzir stanje na tržištu uz dovoljno različite scenarije.

### 5.3.3. Izbjegavanje neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja

- (158) U skladu s točkama 38. – 42. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. poduzeće koje dobiva potporu za restrukturiranje mora osigurati kompenzacijske mjere zbog narušavanja tržišnog natjecanja koje je uzrokovala državna potpora. Te se mjere mogu sastojati od otuđivanja imovine, smanjivanja kapaciteta ili tržišne prisutnosti i smanjivanja tržišnih prepreka na predmetnim tržištima te se moraju odnositi na linije ili proizvode koji ne donose gubitke.
- (159) Ciparska nadležna tijela predložila su kompenzacijske mjere, uključujući obustavu ili smanjenje kapaciteta linija koje ne donose gubitke, prodaju dvaju slotova u zračnoj luci LHR te smanjenje flote i raspoloživih putničkih kilometara.

<sup>(27)</sup> Vidjeti npr. Odluku Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.34191 (2012/C) o mjerama koje provodi Latvija za A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), još nije objavljeno, uvodna izjava 185.; ili Odluku Komisije od 29. srpnja 2014. u predmetu SA.36874 (2013/N) o potpori za restrukturiranje za LOT Polish Airlines S.A., još nije objavljeno, uvodna izjava 234.

- (160) Komisija napominje da se prodaja dvaju slotova u zračnoj luci LHR, potpuno koordiniranoj zračnoj luci<sup>(28)</sup>, može smatrati dovoljnim smanjenjem tržišnih prepreka za konkurente, pogotovo zato što bi Cyprus Airways u potpunosti napustio tu zračnu luku. Znatno smanjenje flote također je važan znak smanjenja kapaciteta.
- (161) U pogledu linija predloženih kao kompenzacijske mjere, Komisija je kao kompenzacijske mjere dosljedno prihvatila obustavu ili smanjenje kapaciteta na linijama koje ne donose gubitak, odnosno linijama na kojima se ostvario pozitivan bruto doprinos, uzimajući u obzir varijabilne troškove<sup>(29)</sup>.
- (162) Međutim, Komisija primjećuje da se linijom LCA-ATH, za koju su kao kompenzacijsku mjeru ciparska nadležna tijela predložila smanjenje kapaciteta kojima posluje Cyprus Airways, ostvario negativan bruto doprinos, a ciparska nadležna tijela nisu osigurala dokaze kojima bi potkrijepila tvrdnju da dio linije relevantne kao kompenzacijska mjera (smanjenje učestalosti za četiri leta tjedno) nije donosio gubitak.
- (163) Ipak, Komisija primjećuje da je predloženo smanjenje raspoloživih putničkih kilometara od 24 %, u usporedbi s kapacitetom iz 2012., veće od smanjenja raspoloživih putničkih kilometara koje je bilo predloženo u slučajevima restrukturiranja drugih zračnih prijevoznika<sup>(30)</sup>. To znači da bi smanjenje raspoloživih putničkih kilometara bilo dovoljno veliko čak i da se smanjenje kapaciteta na liniji LCA-ATH (koja čini svega 0,84 % svih raspoloživih putničkih kilometara) nije uzelo u obzir.
- (164) Komisija stoga zaključuje da su točke 38. – 42. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. ispunjene.

#### 5.3.4. Potpora koja je ograničena na najmanju razinu: stvaran doprinos bez elementa potpore

- (165) U skladu s točkama 43. – 45. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. očekuje se da će korisnici potpore za restrukturiranje znatno pridonijeti planu restrukturiranja iz 2013. vlastitim sredstvima, što bi trebalo iznositi najmanje 50 % troškova restrukturiranja za velika poduzeća poput zračnog prijevoznika Cyprus Airways, osim u iznimnim situacijama i u slučajevima posebnih teškoća. Vlastiti doprinos mora biti konkretan, tj. stvaran, isključujući očekivane buduće dobiti kao što je novčani tok.
- (166) Komisija prima na znanje ažurirani iznos predloženog vlastitog doprinosa od 61,57 milijuna EUR. To je 41,8 % ukupnih troškova restrukturiranja koji iznose 147,4 milijuna EUR, a potpora za restrukturiranje prilagodila bi se ostvarenom vlastitom doprinosu tako da zbroj obaju iznosa obuhvaća samo troškove restrukturiranja.
- (167) Komisija primjećuje da bi predloženi vlastiti doprinos od 41,8 %, čak ako se u potpunosti ostvari, bio ispod praga od 50 % utvrđenog u Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004..
- (168) Nadalje, Komisija primjećuje da je na temelju tablice 5. u uvodnoj izjavi 79. zapravo ostvarena samo prodaja imovine u vrijednosti od 55,67 milijuna EUR. Prodaja ostalih predloženih elemenata kao što su rezervni dijelovi i zrakoplov Airbus A320 nije u potpunosti ostvarena, a njihove vrijednosti nisu potkrijepljene stručnom procjenom.
- (169) U pogledu prodaje rezervnih dijelova, na temelju prihoda koji su dosad ostvareni (0,86 milijuna EUR) vidljivo je da su prvotne procjene od 2,0 milijuna EUR u 2013. i 1,1 milijun EUR u 2014. bile znatno precijenjene. Zbog nedostatka stručne procjene preostalih rezervnih dijelova za prodaju i bez drugih dokaza, kao što je dogovor u kojem su jasno navedene obveze kupca u pogledu buduće kupnje, mogući budući prihodi od prodaje rezervnih dijelova ne mogu se uzeti u obzir kao dovoljno konkretan i stvaran vlastiti doprinos.

<sup>(28)</sup> Potpuno koordinirane zračne luke definirane su člankom 2. točkom (g) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.). U skladu s člankom 3. stavkom 4. Uredbe (EEZ) br. 95/93, te se zračne luke, barem tijekom određenih razdoblja, suočavaju s ograničenim kapacitetima.

<sup>(29)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.34191 (2012/C) o mjerama koje provodi Latvija za A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), još nije objavljeno, uvodna izjava 194.; Odluka Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.32715 (2012/C) o Adria Airways d.d., još nije objavljeno, uvodna izjava 143.; Odluka 2013/151/EU, uvodna izjava 130.

<sup>(30)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.34191 (2012/C) o mjerama koje provodi Latvija za A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), još nije objavljeno, uvodna izjava 195.; Odluka Komisije od 9. srpnja 2014. u predmetu SA.32715 (2012/C) o Adria Airways d.d., još nije objavljeno, uvodna izjava 136.

- (170) U pogledu prodaje zrakoplova Airbus A320, koji ciparska nadležna tijela u svojem podnesku od 11. svibnja 2014. opisuju kao „stari zrakoplov”, povučene su četiri od pet ponuda podnesenih tijekom 2014., a u slučaju pete ponude ponuditelj nije odgovorio na protuprijedlog zračnog prijevoznika Cyprus Airways. Budući da ciparska nadležna tijela nisu osigurala stručnu procjenu zrakoplova, predviđene prihode od prodaje u visini od 2,5 milijuna EUR nije moguće prihvatiti kao dovoljno konkretan i stvaran vlastiti doprinos.
- (171) Osim toga, Komisija se ne slaže s ciparskim nadležnim tijelima te smatra da se prijenos vlasništva na potporni fond ne može smatrati konkretnim i stvarnim vlastitim doprinosom. Razlog tomu je činjenica da je, kako su potvrdila ciparska nadležna tijela i kako je utvrđeno u godišnjim financijskim izvještajima društva, potporni fond, bez obzira na pravni status, pod kontrolom zračnog prijevoznika Cyprus Airways, da njegovim financijskim sredstvima konačno raspolaže društvo i da je njegov manjak dio troškova restrukturiranja<sup>(31)</sup>. Stoga prijenosom vlasništva na potporni fond Cyprus Airways ne ostvaruje konkretan vlastiti doprinos svojim troškovima restrukturiranja.
- (172) U tom kontekstu Komisija smatra da razina konkretnog i stvarnog vlastitog doprinosa iznosi od 55,67 milijuna EUR, što je 37,8 % troškova restrukturiranja.
- (173) Ciparska nadležna tijela tvrde da vlastiti doprinos može biti iznimno niži od 50 % u slučaju posebnih teškoća. Točnije, tvrde da se niža razina vlastitog doprinosa u slučaju zračnog prijevoznika Cyprus Airways može opravdati gospodarskom i financijskom krizom te turskom zabranom prelijetanja, što je dodatno opterećenje za društvo.
- (174) Komisija uzima u obzir poseban položaj ciparskoga gospodarstva i potvrđuje da prodaja imovine u takvoj situaciji nije jednostavna. Međutim, Komisija napominje da Cyprus Airways posluje na međunarodnom i likvidnom tržištu jer potencijalni kupci njegove imovine, uključujući zrakoplove, slotove i rezervne dijelove, mogu biti iz bilo kojeg dijela svijeta i stoga ne moraju biti svjesni stanja u ciparskom gospodarstvu zbog toga što lakše mogu doći do financiranja i imovinu mogu prenositi ili se njome koristiti bez ikakve veze s Ciprom.
- (175) Nadalje, turska zabrana prelijetanja na snazi je već dulji niz godina i ni na koji način nije povezana s prodajom imovine povezane sa zračnim prijevoznikom koja se drugdje može upotrijebiti. Osim toga, znatno smanjenje kapaciteta važno je za konkurente, a vlastitim doprinosom namjerava se ograničiti potrebna državna potpora te se time pokazati da na tržištima postoji povjerenje u povratak održivosti.
- (176) Naposljetku, iako je Komisija na temelju Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. prihvatila vlastite doprinose u visini od svega 40 % troškova restrukturiranja zbog iznimnih okolnosti<sup>(32)</sup>, to je i dalje iznad razine vlastitog doprinosa zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (177) Komisija stoga zaključuje da točke 43. – 45. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. nisu ispunjene. U planu restrukturiranja iz 2013. potpora nije ograničena na nužnu najmanju razinu jer ne obuhvaća dovoljno visok, konkretan i stvaran vlastiti doprinos troškovima restrukturiranja zračnog prijevoznika Cyprus Airways.

### 5.3.5. Posebni uvjeti u pogledu društava u potpomognutim područjima

- (178) U Smjernicama o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. predviđa se da uvjeti za odobravanje potporu ne moraju biti toliko strogi kada je riječ o provođenju kompenzacijskih mjera i veličine korisnikova doprinosa ako su obrazložene regionalnim razvojem, a pogotovo ako se korisnik potpore nalazi u potpomognutom području.

<sup>(31)</sup> Na temelju statuta zračnog prijevoznika Cyprus Airways i godišnjih financijskih izvještaja društva vidljivo je da upravlja brojnim mirovinskim planovima, uključujući potporni fond, i da društvo preuzima odgovornost za zaštitu vrijednosti potpornog fonda, a ta je odgovornost uključena u obveze i rezerviranja društva. Osim toga, društvo jamči kupovnu moć mirovina tako da one nisu manje od određene najmanje ukupne koristi.

<sup>(32)</sup> Vidjeti Odluku Komisije 2010/175/EZ od 22. srpnja 2009. u slučaju C 18/2005, Stocznia Gdanska, SL L 81, 26.3.2010., str. 19., uvodna izjava 276.

- (179) U slučaju Cipra, za razdoblja 2007. – 2013. i 2014. – 2020. dvije regije koje obuhvaćaju 50 % ciparskog stanovništva imaju pravo na regionalnu potporu za ulaganja u skladu s odstupanjem iz članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a (zapadno područje i istočno područje)<sup>(33)</sup>. Ciparska nadležna tijela tvrdila su i da Cipar ima brojna teritorijalna obilježja koja utječu na njegov društveno-gospodarski razvoj, a to su periferni položaj i ovisnost o zračnom i pomorskom prometu. Naposljetku, tvrdila su da bi Cipar zbog recesije svojega gospodarstva *a fortiori* trebao dobiti status potpomognutog područja.
- (180) Komisija napominje da je sjedište zračnog prijevoznika Cyprus Airways u Nikoziji, koja se ne nalazi ni u jednom od dva potpomognuta područja Cipra. U takvom se području ne nalazi ni zračna luka Larnaca, možda glavno središte poslovanja zračnog prijevoznika Cyprus Airways. Osim toga, Komisija napominje da, kako bi se osigurali jednaki uvjeti, status potpomognutog područja može se utvrditi samo odlukom Komisije, u skladu s kriterijima važećih Smjernica za regionalne potpore, a ne na temelju drugih teritorijalnih obilježja ili gospodarske recesije.
- (181) Komisija stoga ne može prihvatiti manje stroge uvjete u pogledu kriterija za potporu.

### 5.3.6. Načelo jednokratne dodjele

- (182) U točki 73. odjeljku 3.3. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. propisuje se da bi se potpora za sanaciju ili restrukturiranje trebala dodijeliti samo jednom te „ako je prošlo manje od deset godina od dodjele potpore za sanaciju, završetka razdoblja restrukturiranja ili zaustavljanja provedbe plana restrukturiranja (ovisno o tome što je posljednje), Komisija neće dopustiti dodjelu daljnjih potpora za sanaciju ili restrukturiranje.” Taj je uvjet poznat pod nazivom „načelo jednokratne dodjele”.
- (183) Iznimka od načela „jednokratne dodjele” predviđena je u točki 73. podtočki (c) odjeljku 3.3. [potvrditi]:
- „[...]”
- (c) *u izvanrednim i nepredvidivim okolnostima.*”
- (184) Komisija je 2007. na temelju plana restrukturiranja odobrila potporu za restrukturiranje za Cyprus Airways. Stoga trenutačno Cyprus Airways u načelu ne ispunjava kriterije za dodatnu potporu u skladu s načelom jednokratne dodjele, a Komisija je izrazila sumnju u činjenicu postoje li u tom slučaju izvanredne i nepredvidive okolnosti u smislu točke 73. podtočke (c).
- (185) Iako su ciparska nadležna tijela o toj točki iznijela velik broj primjedbi nakon pokretanja dvaju službenih istražnih postupaka, nisu mogla obrazložiti zašto se Cyprus Airways našao u u izvanrednim i nepredvidivim okolnostima, što bi bio temelj za dodatnu potporu za restrukturiranje<sup>(34)</sup>.
- (186) Isto tako, turska zabrana prelijetanja na snazi je od 1974<sup>(35)</sup>, a Cipar je uveo odobreni plan za nadoknadu dodatnih troškova za svakog zračnog prijevoznika koji je ugrožen zabranom, uključujući Cyprus Airways (vidjeti uvodnu izjavu 23.). Stoga se taj događaj ne može smatrati izvanrednim i nepredvidivim okolnostima, a ciparska nadležna tijela nisu podnijela nove dokaze u tom pogledu.

<sup>(33)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 24. siječnja 2006. u predmetu N 814/2006, o karti regionalnih potpora 2007. – 2013. (SL C 68, 24.3.2007., str. 28.).

<sup>(34)</sup> Ciparska nadležna tijela pozivaju se na odluku o potpori za sanaciju u slučaju zračnog prijevoznika Air Malta u kojoj su priznate izvanredne i nepredvidive okolnosti te je dopuštena potpora za sanaciju u razdoblju koje je bilo kraće od 10 godina iz prethodne potpore za restrukturiranje (Odluka Komisije od 15. studenoga 2010. u predmetu N 504/2010 – Air Malta plc – potpora za sanaciju, SL C 102, 2.4.2011., str. 4.). Komisija napominje da između ovog slučaja i slučaja zračnog prijevoznika Air Malta postoje znatne razlike. Prethodna mjera u slučaju zračnog prijevoznika Air Malta provedena je u travnju 2004., prije pristupanja Malte EU-u, stoga nije podlijegala odobrenju Komisije. Malteška nadležna tijela tvrdila su da je mjera iz 2004. bila u skladu s načelom ulagača pod uvjetima tržišnoga gospodarstva i stoga nije činila državnu potporu. Zbog hitnosti odobrenja potpore za sanaciju, Komisija nije bila u mogućnosti donijeti konačan zaključak o tome je li mjera iz 2004. činila potporu. Međutim, u naknadnoj odluci o potpori za restrukturiranje (Odluka 2012/661/EU) Komisija je zaključila da mjera iz 2004. nije činila državnu potporu. U ovom slučaju nema sumnje da je Cyprus Airways 2007. primio potporu za restrukturiranje. Nadalje, jedna od izvanrednih okolnosti koje je Komisija prihvatila odnosila se na činjenicu da je u trenutku donošenja mjere iz 2004. pristup međunarodnoj zračnoj luci na Malti bio isključivo određen prometnim pravima iz dvostranih sporazuma o zračnom prometu, dok je 2010. pristup bio omogućen svim zračnim prijevoznicima iz EU-a. Do takve temeljite promjene u pogledu pristupa ciparskim zračnim lukama od 2007. do sada nije došlo. Naposljetku, više od 50 % zračnog prometa Malte ovisilo je o zračnom prijevozniku Air Malta, dok je udio zračnog prijevoznika Cyprus Airways u zračnom prometu Cipra 2012. iznosio svega 15 % i od tada se smanjuje.

<sup>(35)</sup> Vidjeti Odluku Komisije od 27. lipnja 2012. u predmetu SA.32523 (2011/N), stavak 11.



- (187) Zbog sličnih razloga ni operacija „nezakonite“ zračne luke u sjevernom dijelu Cipra ne može se smatrati izvanrednim i nepredvidivim okolnostima jer turisti barem od 2004. smiju putovati u sjeverni dio Cipra i iz njega.
- (188) Komisija se ne slaže s ciparskim nadležnim tijelima ni u pogledu činjenice da se ulazak bilo kojeg konkurenta, bio niskotarifni zračni prijevoznik ili prijevoznik s punom uslugom, može smatrati izvanrednim i nepredvidivim okolnostima s obzirom na to da Cyprus Airways posluje u liberaliziranom sektoru i uz uvjet da konkurenti posluje zakonito. Isto tako, Komisija nije zaprimila dokaze o tvrdnji da država Cipar subvencionira konkurente zračnog prijevoznika Cyprus Airways. U svakom slučaju, Komisija naglašava da se ne može tvrditi da država treba osigurati državnu potporu za zračnog prijevoznika Cyprus Airways kako bi se nadoknadili štetni učinci navodne mjere za koju se tvrdi da ju je uvela sama država te je proglasiti izvanrednim i nepredvidivim okolnostima.
- (189) Kada je riječ o nemirima na Bliskom istoku, Komisija smatra da se takva situacija ne može smatrati izvanrednom s obzirom na to da nemiri u regiji traju već desetljećima. U pogledu učinka nedavnih nemira na gospodarstvo na koje se upućuju ciparska nadležna tijela, a riječ je o „arapskom proljeću“, u godišnjem izvješću društva vidljivo je da prihodi od linija kojima se Cipar povezuje s Bliskim istokom i područjem Perzijskog zaljeva tradicionalno čine oko 10 % ukupnih prihoda zračnog prijevoznika Cyprus Airways. Stoga bi čak i znatan pad u prometu imao relativno malen (iako „nije zanemariv“) učinak, odnosno utjecao bi na najviše 10 % ukupnih prihoda zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (190) Komisija priznaje pogoršanje grčkog i ciparskoga gospodarstva te moguće smanjenje prosječnih cijena karata za letove u Grčkoj. Međutim, Komisija podsjeća na to da je Cyprus Airways od 2011. do 2013. povećao broj domaćih letova u Grčkoj te je time svjesno povećao svoju izloženost na grčkom tržištu.
- (191) Prema dostupnim dokazima iz plana restrukturiranja iz 2013. i drugih informacija koje su dostavili konkurenti vidljivo je da se ukupan broj putnika na ciparskom tržištu od 2009. povećao, a tržišni se udio zračnog prijevoznika Cyprus Airways smanjio. Osim toga, i drugi su zračni prijevoznici koji posluje u regiji suočeni s gospodarskom krizom, ali su radi ostanka na tržištu prilagodili svoje cijene i mrežu. Zračni prijevoznik Ryanair istaknuo je da je na tim tržištima čak postigao rast.
- (192) Uzimajući u obzir prethodno navedeno Komisija smatra da Cyprus Airways, iako je izričitim (premda „općenitim“) izjavama u godišnjim izvješćima za 2007., 2008. i 2009.<sup>(36)</sup> priznao da postoje rizici te usprkos dostupnim mogućnostima, nije proveo potrebne prilagodbe poslovanja kako bi izbjegao učinak gospodarskog pogoršanja na svojim glavnim tržištima i kako bi iskoristio nova tržišta, kao što su učinili njegovi konkurenti. Ti se učinci stoga ne mogu smatrati izvanrednim i nepredvidivim okolnostima, već bi ih trebalo pripisati lošem upravljanju i lošim rezultatima zračnog prijevoznika Cyprus Airways.
- (193) Komisija stoga zaključuje da iznimka iz točke 73. podtočke (c) odjeljka 3.3. Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. nije ispunjena te da bi se potporom za restrukturiranje za Cyprus Airways prekršilo načelo jednokratne dodjele.

### 5.3.7. Zaključak

- (194) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da je Cipar nezakonito proveo mjere 1., 2., 4. i 5. u korist zračnog prijevoznika Cyprus Airways, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora.
- (195) Komisija smatra i da mjere 1., 2., 4. i 5. te plan restrukturiranja iz 2013. ne ispunjavaju uvjete Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. Komisija nije utvrdila nijedan drugi temelj usklađenosti, a ciparska nadležna tijela također nisu navela nijedan alternativni temelj za usklađenost mjera (osim primjene Opće uredbe o skupnom izuzeću na potporu za usavršavanje u okviru mjere 5.). Stoga Komisija smatra da potpora nije u skladu s unutarnjim tržištem.

<sup>(36)</sup> Vidjeti godišnje izvješće za 2007., str. 97.; Godišnje izvješće za 2008., str. 88.; Godišnje izvješće za 2009., str. 91.

## 5.4. POVRAT

- (196) U skladu s Ugovorom i uspostavljenom sudskom praksom Suda, Komisija je nadležna zaključiti da predmetna država članica mora ukinuti ili izmijeniti potporu ako se utvrdi da nije usklađena s unutarnjim tržištem<sup>(37)</sup>. Sud isto tako dosljedno tvrdi da je obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem oblikovana u cilju ponovne uspostave prethodno postojeće situacije<sup>(38)</sup>.
- (197) U tom kontekstu Sud je utvrdio da će taj cilj biti ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u okviru nezakonite potpore, čime će izgubiti prednost nad tržišnim natjecateljima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore<sup>(39)</sup>.
- (198) U skladu sa sudskom praksom, u članku 14. stavku 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999<sup>(40)</sup> tvrdi se da, „kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od predmetne države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere kako bi od korisnika povukla sredstva potpore [...]”.
- (199) Stoga, budući da su predmetne mjere u ukupnom iznosu od 66 099 317,94 EUR (31,33 milijuna EUR u obliku državnog doprinosa za povećanje kapitala (mjera 1.), 34,5 milijuna EUR u obliku zajma za potporu za sanaciju (mjera 2.) i 269 317,94 EUR u obliku potpore za usavršavanje (mjera 5.)) provedene kršeći članak 108. Ugovora te ih treba smatrati nezakonitom i neusklađenom potporom, moraju se vratiti kako bi se ponovno uspostavilo stanje na tržištu koje je postojalo prije njihove dodjele. Povrat bi trebao pokriti razdoblje od trenutka kada je nastala prednost za korisnika, odnosno kada je potpora stavljena na raspolaganje korisniku, do njezina učinkovitog povrata, a na iznose koje treba vratiti trebala bi se stoga obračunavati kamata do učinkovitog povrata.

## 6. ZAKLJUČAK

- (200) Kada je riječ o mjeri 3., postupak propisan člankom 108. stavkom 2. Ugovora bespredmetan je jer Cipar nije provodio mjeru.
- (201) Komisija smatra da mjere 1., 2., 4. i 5. u pogledu državnog doprinosa za povećanje kapitala, zajma za potporu za sanaciju, potpore za restrukturiranje, odnosno potpore za usavršavanje u korist zračnog prijevoznika Cyprus Airways čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora i da nisu spojive s unutarnjim tržištem jer nisu ispunjeni mjerodavni uvjeti iz Smjernica o sanaciji i restrukturiranju iz 2004. te nije utvrđen nijedan drugi temelj usklađenosti.
- (202) Kada je riječ o mjerama 1., 2., 4. i 5., Komisija smatra da ih je Cipar nezakonito primijenio, kršeći odredbe članka 108. stavka 3. Ugovora.
- (203) Naposljetku, Komisija napominje da je Cipar pristao na to da se ova Odluka donese i priopći na engleskom jeziku,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

## Članak 1.

Službeni istražni postupak na temelju članka 108. stavka 2. Ugovora pokrenut 6. ožujka 2013. u vezi s mogućom naknadom *ex gratia* koju Cipar dodjeljuje zračnom prijevozniku Cyprus Airways bespredmetan je jer je Cipar odustao od te mjere. Taj je postupak ovime završen.

<sup>(37)</sup> Vidjeti predmet C-70/72 Komisija protiv Italije [1973.] ECR 813, stavak 13.

<sup>(38)</sup> Vidjeti spojene predmete C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Španjolska protiv Komisije [1994.] ECR I-4103, stavak 75.

<sup>(39)</sup> Vidjeti predmet C-75/97 Belgija protiv Komisije, [1999.] ECR I-030671, stavci 64. i 65.

<sup>(40)</sup> Uredba Vijeća (EZ) br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 83, 27.3.1999., str. 1.).

#### Članak 2.

Državna potpora u iznosu od najmanje 66 099 317,94 EUR, koja proizlazi iz iznosa od 31,33 milijuna EUR u obliku državnog doprinosa za povećanje kapitala, 34,5 milijuna EUR u obliku zajma za potporu za sanaciju i 269 317,94 EUR u obliku potpore za usavršavanje, koju je Cipar nezakonito dodijelio zračnom prijevozniku Cyprus Airways, kršeći članak 108. stavak 3. Ugovora, nije spojiva s unutarnjim tržištem.

#### Članak 3.

Nijedna državna potpora osim iznosa iz članka 2. koje je Cipar dodijelio ili možda želi dodijeliti zračnom prijevozniku Cyprus Airways u okviru mjere 4. nije spojiva s unutarnjim tržištem.

#### Članak 4.

1. Cipar mora zatražiti od korisnika povrat nespojivih potpora iz članka 2. Mora zatražiti povrat od korisnika i za sve dodatne potpore iz članka 3.
2. Iznos za povrat uključuje kamate od datuma njihova stavljanja na raspolaganje korisniku do dana njihova stvarnog povrata.
3. Kamate se izračunavaju na temelju složenog kamatnog računa u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004<sup>(41)</sup> i Uredbe Komisije (EZ) br. 271/2008<sup>(42)</sup> o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004.
4. Kada je riječ o mjeri 4., Cipar obavješćuje Komisiju o tome je li dodijelio dodatne iznose osim onih iz članka 2. u okviru ove mjere te obavješćuje i Komisiju o točnom dodijeljenom iznosu i datumima dodjele.
5. Kada je riječ o mjeri 5., Cipar obavješćuje Komisiju o datumima kada je dodijelio pojedinačne iznose.
6. Cipar otkazuje sva preostala plaćanja potpore iz članaka 2. i 3., s učinkom od datuma donošenja ove Odluke.

#### Članak 5.

1. Povrat sredstava potpore iz članaka 2. i 3. ima trenutni učinak.
2. Cipar osigurava da se Odluka provede u roku od četiri mjeseca od dana obavijesti o ovoj Odluci.

#### Članak 6.

1. U roku od dva mjeseca od objave ove Odluke Cipar dostavlja sljedeće informacije:
  - (a) tražene informacije iz članka 4. stavaka 4. i 5.;
  - (b) ukupni iznos (glavnicu i kamatu na iznos povrata) koji treba povući od korisnika<sup>(43)</sup>;
  - (c) detaljan opis već poduzetih i planiranih mjera kojima će se ispuniti uvjeti iz ove Odluke;
  - (d) dokumentaciju koja pokazuje da je korisniku naložen povrat potpore.
2. Cipar redovito obavješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih za provedbu ove Odluke dok se ne završi povlačenje sredstava potpore iz članaka 2. i 3. Na jednostavan zahtjev Komisije mora odmah predočiti informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu ispunjavanja uvjeta iz ove Odluke. Isto tako pruža detaljne informacije koje se odnose na iznose potpore i kamate koji su već vraćeni od korisnika.

<sup>(41)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

<sup>(42)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 271/2008 od 30. siječnja 2008. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 794/2004 o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 659/1999 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ (SL L 82, 25.3.2008., str. 1.).

<sup>(43)</sup> Te informacije treba dostaviti u obliku tablice priložene ovoj Odluci kao Prilog.

*Članak 7.*

Ova je Odluka upućena Republici Cipru.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. siječnja 2015.

*Za Komisiju*

Margrethe VESTAGER

*Članica Komisije*

---

## PRILOG

**PODACI O IZNOSIMA POTPORE KOJA JE PRIMLJENA, KOJU TREBA VRATITI I KOJA JE VEĆ VRAĆENA  
(MILIJUNA EUR)**

Naziv korisnika – mjera	Ukupan iznos primljene potpore	Ukupan iznos potpore koju treba vratiti (Glavnica)	Ukupan već nadoknađeni iznos	
			Glavnica	Kamata na povrat
Cyprus Airways – državni doprinos za povećanje temeljnoga kapitala	31 330 000 <sup>(1)</sup>	31 330 000		
Cyprus Airways – zajam za potporu za sanaciju	34 500 000 <sup>(2)</sup>	34 500 000		
Cyprus Airways – potpora za usavršavanje	269 317,94 <sup>(3)</sup>	269 317,94		
<i>[Molimo prilagoditi ako je još koja potpora dodijeljena u okviru mjere 4.]</i>				

<sup>(1)</sup> Iznos kako je naveden u uvodnoj izjavi 110. Odluke.

<sup>(2)</sup> Iznos kako je naveden u uvodnoj izjavi 111. Odluke.

<sup>(3)</sup> Iznos kako je naveden u uvodnoj izjavi 117. Odluke.