

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1073**(2015. gada 9. janvāris)****par valsts atbalstu SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) un SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN), ko Kipra īstenojusi *Cyprus Airways (Public) Ltd* labā***(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 9362)***(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas aicinātas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem⁽¹⁾, un ņemot šīs piezīmes vērā,

tā kā:

1. PROCEDŪRA**1.1. PIRMĀ OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRA (SA.35888)**

- (1) Komisijas struktūrvienības 2012. gada februārī ar preses starpniecību tika informētas, ka Kipras valdība apsver iespēju īstenot atbalsta pasākumu uzņēmuma *Cyprus Airways (Public) Ltd.* ("Cyprus Airways" vai "Uzņēmums") labā. Lai noskaidrotu, vai varētu rasties ar valsts atbalstu saistīti jautājumi, Komisija ierosināja lietu *ex officio*.
- (2) Komisija 2012. gada 20. februāra, 15. jūnija un 23. augusta vēstulēs pieprasīja informāciju. Kipras iestādes atbildēja 2012. gada 6. aprīlī un 30. augustā. Komisija, Kipras iestāžu un *Cyprus Airways* pārstāvji 2012. gada 4. oktobrī tikās Briselē.
- (3) Kipras iestādes 2012. gada 13. decembrī paziņoja Komisijai par valsts atbalstu *Cyprus Airways* glābšanai (SA.35888). Komisija 2012. gada 19. decembra vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Kipras iestādes atbildēja 2013. gada 4. janvārī.
- (4) Komisija 2013. gada 6. marta vēstulē ("2013. gada 6. marta lēmums") paziņoja Kiprai savu lēmumu attiecībā uz konkrētiem atbalsta pasākumiem, kas aprakstīti 3.2.1. iedaļā, sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("Līgums") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("pirmā oficiālās izmeklēšanas procedūra").
- (5) Komisijas 2013. gada 6. marta lēmums uzsākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*⁽²⁾. Komisija aicināja Kipras iestādes un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iespējamajiem atbalsta pasākumiem.
- (6) Komisija 2013. gada 31. maijā saņēma Kipras iestāžu piezīmes. Komisija laikposmā no 2013. gada 4. aprīļa līdz 3. jūlijam saņēma piezīmes no piecām ieinteresētajām personām. Komisija 2013. gada 10. septembrī saņēma Kipras iestāžu piezīmes par ieinteresēto personu iesniegtajām piezīmēm.

1.2. OTRĀ OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRA (SA.37220 UN SA.38225)

- (7) Kipras iestādes 2013. gada 22. jūlijā iepriekšējā paziņojumā iesniedza Komisijai pārstrukturēšanas plāna projektu un 2013. gada 23. oktobrī paziņoja par šā plāna atjaunināto versiju ("2013. gada pārstrukturēšanas plāns") (SA.37220). Komisija 2013. gada 15. novembra vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Kipras iestādes atbildēja 2014. gada 10. janvārī.

⁽¹⁾ SA.35888: OV C 152, 30.5.2013., 12. lpp.; SA.37220 un SA.38225: OV C 117, 16.4.2014., 125. lpp.

⁽²⁾ Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

- (8) Veicot apstiprināto vai atbrīvoto shēmu parasto uzraudzību, Komisijas dienesti novērtēja Kipras mācību atbalsta shēmas īstenošanu⁽³⁾. Komisija 2012. gada 3. decembra, 2013. gada 15. februāra un 6. maija vēstulēs lūdza iesniegt informāciju arī par mācību atbalstu uzņēmumam *Cyprus Airways* (SA.38225). Kipras iestādes atbildēja 2012. gada 19. decembrī, 2013. gada 14. martā un 30. maijā.
- (9) Komisija 2014. gada 4. februāra vēstulē (“2014. gada 4. februāra lēmums”) paziņoja Kiprai savu lēmumu attiecībā uz atbalsta pasākumiem, kas aprakstīti 3.2.2. iedaļā, sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru (“otrā oficiālās izmeklēšanas procedūra”).
- (10) Komisijas 2014. gada 4. februāra lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*⁽⁴⁾. Komisija aicināja Kipras iestādes un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iespējamajiem atbalsta pasākumiem.
- (11) Komisija 2014. gada 31. martā saņēma Kipras iestāžu piezīmes. Komisija 2014. gada 16. martā saņēma piezīmes no trim ieinteresētajām personām. Komisija 2014. gada 26. jūnijā saņēma Kipras iestāžu piezīmes par ieinteresēto personu iesniegtajām piezīmēm.
- (12) Komisija 2014. gada 11. aprīļa un 2. jūlija vēstulēs pieprasīja papildu informāciju. Kipras iestādes atbildēja 2014. gada 11. maijā un 8. augustā.
- (13) Kipra 2014. gada 14. novembra vēstulē piekrita atteikties no savām tiesībām, kas izriet no Līguma 342. panta, kas lasīts kopā ar EK Regulas Nr. 1/1958 3. pantu, un akceptēja šā lēmuma pieņemšanu un paziņošanu angļu valodā.

2. KIPRAS GAISA TRANSPORTA TIRGUS

- (14) Kiprā ir divas starptautiskās lidostas – Larnakas (*Lárnaka*) lidosta (LCA, netālu no valsts galvaspilsētas Nikosijas) un Pafas (*Páfos*) lidosta (PFO). Tā kā sala ir neliela, vairums cilvēku, kas ieceļo Kiprā vai no tās izceļo, var bez sarežģījumiem nonākt jebkurā no lidostām.
- (15) Pasažieri galvenokārt ieceļo no Apvienotās Karalistes un Krievijas. Ievērojami mazāks pasažieru skaits Kiprā ierodas no Grieķijas, Vācijas un Zviedrijas. Iebraucošo pasažieru daudzums mainās atkarībā no sezonas – vasaras mēnešos (jūlijā, augustā) tas vairāk nekā trīskārt pārsniedz ieceļotāju skaitu ziemas mēnešos (decembris–februāris). Savukārt no Kipras izceļojošo pasažieru plūsmā nav vērojamas īpašas sezonālās izmaiņas.
- (16) *Cyprus Airways* vidējā tirgus daļa ir aptuveni 15 % no satiksmes uz salu un no tās (2012. gada dati), taču tās tirgus daļa mainās atkarībā no sezonas. Uzņēmuma svarīgākais tirgus ir maršruti starp Kipru un Grieķiju, kā arī starp Kipru un Apvienoto Karalisti. *Cyprus Airways* līdz 2013. gada vidum darbojās arī Grieķijas tirgus iekšzemes lidojumu segmentā. Tradicionāls *Cyprus Airways* tirgus ir bijuši arī konkrēti Tuvo Austrumu maršruti.
- (17) *Cyprus Airways* tirgos parasti ir darbojušās arī lielākās Eiropas aviosabiedrības. Tomēr atsevišķos maršrutos lidojumus uz Kipru veic tikai sezonāli. Nesenākā periodā *Cyprus Airways* nācās konkurēt arī ar zemo izmaksu aviosabiedrībām, kas dažkārt darbojās no bāzes Kiprā.
- (18) Kipras ekonomika ir saskārusies ar grūtībām – to apliecina IKP samazināšanās no 2009. gada, budžeta deficīta pieaugums un bezdarba līmeņa paaugstināšanās. Tā kā finansējuma piekļuves nosacījumi Kiprai strauji pasliktinājās, tā ir saņēmusi finansiālu atbalstu no eurozonas dalībvalstīm un Starptautiskā Valūtas fonda (SVF).

⁽³⁾ SA.27573 (2012/MX) – Pastāvīgu mācību shēma atsevišķiem uzņēmumiem – Kipra, apstiprināta Kiprā ar Valsts atbalsta kontroles komisāra lēmumu, kas publicēts Kipras *Oficiālajā Vēstnesī* Nr. 8025 2008. gada 21. novembrī.

⁽⁴⁾ Sk. 1. zemsējas piezīmi.

- (19) Līdz ar Kipras un pārējo Eiropas valstu ekonomikas recesiju ir samazinājies Kiprā ieceļojošo un no tās izceļojošo pasažieru skaits. Ievērojami kritusies ir arī vidējā lidojuma cena. Kipras tirgus turpmākā darbība būs atkarīga gan no Eiropas ekonomikas atlabšanas, gan no vietējās ekonomikas stāvokļa.

3. ATBALSTA PASĀKUMU APRAKSTS

3.1. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

- (20) *Cyprus Airways* izveidots 1947. gadā, un tā galvenie darbības veidi ir pasažieru un kravas aviopārvadājumi un citi ar gaisa transportu saistīti pakalpojumi. Uzņēmums ir kotēts Kipras biržā. Kopš 2013. gada sākuma – pēc pamatkapitāla palielināšanas (izvērtēta abās oficiālās izmeklēšanas procedūrās) – Uzņēmuma galvenais akcionārs ir Kipras valsts, kurai pieder 93,67 % akciju. Pārējo akciju īpašnieki ir privāti ieguldītāji.
- (21) *Cyprus Airways* 2013. gada beigās sniedza regulārus gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz aptuveni 15 galamērķiem, tā flotē bija seši gaisa kuģi (*Airbus A320*), un uzņēmumā strādāja aptuveni 600 darbinieku. Tāpēc tas uzskatāms par lielu uzņēmumu⁽⁵⁾.
- (22) *Cyprus Airways* 2005. gadā saņēma glābšanas atbalstu CYP 30 miljonu (aptuveni EUR 51 miliona) apmērā, un 2007. gada tā labā īstenoja vairākus pārstrukturēšanas pasākumus, galvenokārt i) piešķirot aizdevumus CYP 55 miljonu (aptuveni EUR 96 miljonu) apmērā, no kuriem CYP 45 miljonu (aptuveni EUR 78 miljonu) aizdevumu garantēja valsts, un ii) palielinot kapitālu par CYP 14 miljoniem (aptuveni EUR 24 miljoniem) ar valsts un privāto akcionāru līdzdalību atbilstīgi vienlīdzīgiem noteikumiem. Šos pasākumus, kuros bija iekļauts arī pārstrukturēšanas plāns (“2007. gada pārstrukturēšanas plāns”), Komisija atzina par saderīgu valsts atbalstu pārstrukturēšanai⁽⁶⁾.
- (23) *Cyprus Airways* saņem ikgadēju kompensāciju par zaudējumiem, ko rada Kipras gaisa kuģiem piemērotais Turcijas pārlidošanas aizliegums. Kompensācijas pamatā ir atbalsta shēma, ko Komisija apstiprinājusi saskaņā ar Līguma 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Shēmas atbalsta saņēmēji ir Kiprā dibinātas aviosabiedrības⁽⁷⁾.

3.2. PASĀKUMU APRAKSTS

3.2.1. Pirmā oficiālās izmeklēšanas procedūra

- (24) Komisija 2013. gada 6. martā sāka oficiālās izmeklēšanas procedūru par turpmāk uzskaitītajiem pasākumiem.

3.2.1.1. 1. pasākums – valsts ieguldījums 2012. gadā veiktajā pamatkapitāla palielināšanā

- (25) Laikposmā no 2012. gada septembra līdz decembrim valsts izmaksāja *Cyprus Airways* EUR 31,33 miljonu “avansa” maksājumus kā daļu no plānotā pamatkapitāla palielinājuma EUR 45 miljonu apmērā. Summu izmaksāja vairākās daļās.
- (26) Komisijai 2012. gada novembrī paziņoja par jaunu uzņēmējdarbības plānu (“atveseļošanas plānu”). Plānā tika paredzēta Uzņēmuma atveseļošana piecu gadu laikā, ņemot vērā kapitāla palielinājumu, uzlabotos izmaksu un produktivitātes faktorus, jaunos ieguldījumus un Uzņēmuma reorganizāciju, pārveidojot to par “vienas klases aviosabiedrību, kas piedāvā izvēles pakalpojumu klāstu” (*single-class value airline of option-based services*). Tajā prognozēja, ka Uzņēmums gūs nelielu peļņu jau no plāna īstenošanas otrā gada. Plāns bija jāapstiprina tābrīža akcionāriem, kuri piedalītos tā īstenošanai vajadzīgajā kapitāla palielināšanā. Jānorāda, ka plāns nav īstenots.
- (27) Kipras iestādes apgalvoja, ka tad, kad tika piešķirts 1. pasākums, valsts rīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, kas vēlējas aizsargāt savus aktīvus līdz atveseļošanas plāna pabeigšanai un brīdim, kad visi akcionāri būs palielinājuši kapitālu.

⁽⁵⁾ Komisijas 2003. gada 6. maija Ieteikums 2003/361/EK par mikrouzņēmumu, mazo un vidējo uzņēmumu definīciju (OV L 124, 20.5.2003., 36. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2005. gada 3. maija lēmums lietā N69/2005 (OV C 191, 5.8.2005., 4. lpp.) un Komisijas 2007. gada 7. marta Lēmums 2008/137/EK – Valsts atbalsts C 10/2006 (ex N555/05) – *Cyprus Airways Public Ltd* – Pārstrukturēšanas plāns (OV L 49, 22.2.2008., 25. lpp.).

⁽⁷⁾ Komisijas 2012. gada 27. jūnija lēmums lietā SA.32523 (11/N) (OV C 230, 1.8.2012., 1. lpp.).

- (28) Turklāt Kipras iestādes paredzēja, ka kapitāla palielināšanā ar papildu EUR 13,67 miljoniem proporcionāli piedalīsies privātie akcionāri. Tomēr privātie akcionāri ieguldīja vienīgi EUR 106 000, tāpēc Uzņēmuma pamatkapitāla palielinājums bija tikai EUR 31,4 miljoni. Tādējādi valsts akciju daļu apmērs uzņēmumā *Cyprus Airways* no 69,62 % pieauga līdz 93,67 %.

3.2.1.2. 2. pasākums – glābšanas atbalsts

- (29) Kipras iestādes 2012. gada 13. decembrī paziņoja par *Cyprus Airways* glābšanas atbalstu EUR 73 miljonu apmērā. Paziņojumā Kipras iestādes apgalvoja, ka atbalsta summa atbilda *Cyprus Airways* neto naudas plūsmas vajadzībām līdz 2013. gada 30. jūnijam, t. i., turpmākajiem sešiem mēnešiem. Tika plānots glābšanas atbalstu sniegt kā valdības aizdevumu ar procentu likmi 1,76 % apmērā un atmaksas termiņu līdz 2013. gada 30. jūnijam.
- (30) Kipras iestādes apgalvoja, ka no EUR 73 miljonus lielā glābšanas atbalsta EUR 16,3 miljonus uzņēmumam *Cyprus Airways* jau piešķīra, īstenojot 1. pasākumu. Komisija 2013. gada 6. marta lēmumā norādīja, ka Kipras iestādes paziņoja par glābšanas atbalstu aizdevuma veidā, savukārt EUR 16,3 miljonu maksājums bija daļa no kapitāla palielinājuma.
- (31) Kipras iestādes apgalvoja, ka glābšanas atbalsts bija vajadzīgs, lai sniegtu *Cyprus Airways* īstermiņa palīdzību. Iestādes atzina, ka 2007. gadā piešķīra pārstrukturēšanas atbalstu, taču paskaidroja, ka ārkārtēju apstākļu dēļ tika atcelta 2007. gada pārstrukturēšanas plāna sākotnējā īstenošana un tas ietekmēja Uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju. Šie apstākļi bija saistīti ar Kipras un Grieķijas – divu *Cyprus Airways* galveno darbības tirgu – finansiālo stāvokli, kā arī nestabilo politisko situāciju Tuvajos Austrumos, Kipras gaisa kuģiem piemērotā Turcijas pārlidošanas aizlieguma radīto ietekmi, tāda jauna zemo cenu konkurenta ienākšanu tirgū, ko iespējams subsidēja, īstenojot valsts shēmu, kā arī *Cyprus Airways* nepietiekamo kapitālu.

3.2.1.3. 3. pasākums – ex gratia kompensācija

- (32) Saskaņā ar 2012. gada 13. decembra paziņojumā sniegto informāciju Kipras Ministru padome 2012. gada 4. decembrī nolēma piešķirt *ex gratia* kompensāciju *Cyprus Airways* darbiniekiem, kuru amatvietas tiktu likvidētas saistībā ar Uzņēmuma pārstrukturēšanu. Atbilstīgi šim lēmumam jebkādu *ex gratia* kompensāciju piešķir saskaņā ar šādiem nosacījumiem: i) tā atbilst valsts atbalsta noteikumiem; ii) Uzņēmuma arodbiedrības ir akceptējušas jauno uzņēmējdarbības plānu (t. i., atveseļošanas plānu); un iii) tā nepārsniedz 50 % no parastās kompensācijas, kas darbiniekiem, kuru amatvietas likvidētas, izmaksājama no Kipras Darbavietu likvidācijas kompensācijas fonda (RPF).

3.2.2. Otrā oficiālās izmeklēšanas procedūra

- (33) Komisija 2014. gada 4. februārī sāka oficiālās izmeklēšanas procedūru par turpmāk uzskaitītajiem pasākumiem.

3.2.2.1. 4. pasākums – pārstrukturēšanas atbalsts

- (34) Kipras iestādes 2013. gada 23. oktobrī paziņoja par pārstrukturēšanas atbalstu *Cyprus Airways* EUR 102,9 miljonu apmērā, ko papildināja jauns, ar iepriekš 26. apsvērumā minēto atveseļošanas plānu nesaistīts pārstrukturēšanas plāns (t. i., 2013. gada pārstrukturēšanas plāns). Pārstrukturēšanas atbalsta summu veidoja:

- a) valsts līdzdalība – EUR 31,33 miljonu apmērā – kapitāla palielinājumā, ko piešķīra jau 2012. gadā (1. pasākums);
- b) uzņēmumam *Cyprus Airways* jau piešķirtā glābšanas atbalsta aizdevuma (2. pasākums) daļas EUR 34,5 miljonu apmērā. *Cyprus Airways* saņēmo summu neatmaksātu, un attiecīgais parāds tiktu konvertēts pašu kapitālā;
- c) Kipras valsts 2007. gadā, īstenojot apstiprināto pārstrukturēšanas pasākumu kopumu, garantēja aizdevumu CYP 45 miljonu (aptuveni EUR 78 miljonu) apmērā, ko *Cyprus Airways* saņēma no bankas *Hellenic Bank* (sk. iepriekš 22. apsvērumu). *Cyprus Airways* šo aizdevumu regulāri atmaksāja, veicot maksājumus divreiz gadā, un 2013. gada augustā atmaksājamā summa bija EUR 28,5 miljoni. Saskaņā ar paziņojumu par pārstrukturēšanas atbalstu Uzņēmumam nebūtu jāatmaksā *Hellenic Bank* atlikušā summa. Šajā nolūkā būtu jāizmanto valsts garantija, un līdz ar to rastos jauns *Cyprus Airways* parāds valstij, jo tai būtu jāatmaksā aizdevums. EUR 28,5 miljonus lielo parādu valsts vēlāk konvertētu *Cyprus Airways* pašu kapitālā;

- d) *Cyprus Airways* Sociālā nodrošinājuma fonds darbiniekiem, kuru pamata dzīvesvieta ir Kiprā (izņemot pilotiem), ir konkrēta pabalstu shēma, kurā iemaksas veic darba ņēmēji un *Cyprus Airways*. Visa summa, kas Sociālā nodrošinājuma fondam piešķirta, pamatojoties uz personāla līgumiskajām tiesībām ("pirktpēja"), nonāk Uzņēmuma rīcībā. Uzņēmums arī garantē Sociālā nodrošinājuma fonda pirktpēju. Nepietiekamu ieguldījumu dēļ Sociālā nodrošinājuma fondam radās ievērojams deficīts – saskaņā ar 2013. gada 1. janvāra aprēķiniem tas bija EUR 12 miljoni darbības nepārtraukšanas gadījumā (t. i., pieņemot, ka *Cyprus Airways* turpinās darboties) vai EUR 14,9 miljoni darbības pārtraukšanas gadījumā. Piešķirot pārstrukturēšanas atbalstu, Kipras valsts segs EUR 8,6 miljonus no Sociālā nodrošinājuma fonda deficīta darbības nepārtraukšanas gadījumā, savukārt atlikušo summu segs, veicot nekustamā īpašuma darījumus (iemaksājot fondā ieņēmumus no Uzņēmuma īpašuma Nikosijā pārdošanas un nododot tam Uzņēmuma īpašumu Atēnās).
- (35) Pārstrukturēšanas atbalsta a) un b) elements atbilst 1. un 2. pasākumam, par ko vēlāk paziņoja saistībā ar *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas atbalstu.
- (36) Papildus tam 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts arī iespējams valsts īstermiņa aizdevums EUR 10 miljonu apmērā, ko saskaņā ar Kipras iestāžu sniegto informāciju piešķirtu atbilstīgi tirgus noteikumiem. Tomēr nebija skaidrs paredzētais aizdevuma piešķiršanas datums un tā nosacījumi, un tas nav iekļauts EUR 102,9 miljonu kopsummā.
- (37) Kipras iestādes paskaidroja, ka 2007. gada pārstrukturēšanas plānu sākotnēji īstenoja atbilstīgi grafikam. Tomēr 2009. gadā Eiropas Savienības, jo īpaši Grieķijas un Kipras, finanšu krīzes ietekmē sāka samazināties Uzņēmuma ieņēmumi. Citi faktori, kas radīja Uzņēmumam jaunas grūtības, bija Turcijas pārlidošanas aizliegums, kura dēļ *Cyprus Airways* nevar nodrošināt konkurētspējīgus lidojumu laikus tādos perspektīvos tirgos kā Krievija, Armēnija un Ukraina, kā arī nemierīgā situācija Tuvajos Austrumos un Kiprā bāzētu zemo izmaksu konkurentu darbība.

3.2.2.2. 2013. gada pārstrukturēšanas plāns

- (38) Uzņēmuma 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts pārstrukturēšanas periods no 2012. gada aprīļa (pirmā aktīva pārdošana, lai nodrošinātu Uzņēmuma pašu ieguldījumu tā pārstrukturēšanas izmaksu segšanā) līdz 2017. gada beigām. Plāna mērķis ir atjaunot Uzņēmuma rentabilitāti no 2014. finanšu gada. Tomēr Kipras iestādes precizēja, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā nebija paredzēts mainīt *Cyprus Airways* uzņēmējdarbības pamatmodeli. Uzņēmums jau ir īstenojis dažus no 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paredzētajiem pasākumiem.

Flotes un darbības pārstrukturēšana

- (39) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts samazināt Uzņēmuma floti līdz sešiem gaisa kuģiem (2012. gada aprīļa sākumā floti veidoja 13 gaisa kuģi). Tas tika panākts līdz 2013. gada 10. decembrim – divi Uzņēmuma gaisa kuģi tika pārdoti 2012. gada aprīlī, un beidzās piecu citu gaisa kuģu nomas līgumu termiņš. No atlikušās sešu gaisa kuģu flotes piecus gaisa kuģus, ko *Cyprus Airways* nomā, turpinātu izmantot, savukārt vienu gaisa kuģi – Uzņēmuma īpašumu – saglabātu kā rezerves gaisa kuģi.
- (40) Līdz ar flotes samazināšanu maršrutu skaits tiku samazināts līdz 13 maršrutiem. No 2012. gada aprīļa bija slēgti šādi maršruti: *LCA-ATH-SKG-LCA*; *LCA-ATH-HER-LCA*; *LCA-ATH-RHO-LCA*; *LCA-LED*⁽⁸⁾. Tika plānots slēgt arī šādus maršrutus: *LCA-HER-RHO-LCA*; *LCA-SKG-HER-LCA*; *LCA-SKG-RHO-LCA*; *LCA-FCO*; *LCA-VIE* un *LCA-LHR*, ko aizstātu ar *LCA-STN*⁽⁹⁾. Uzņēmums samazinātu arī reisu biežumu trijos maršrutos: *LCA-LON*, *LCA-SKG* un *LCA-HER*⁽¹⁰⁾. Bija paredzēts saglabāt šādus maršrutus: *LCA-ATH*, *LCA-SKG*, *LCA-HER*, *LCA-AMS*, *LCA-CDG*, *LCA-SVO*, *LCA-SOF*, *LCA-FRA*, *LCA-MUC*, *LCA-ZRH*, *LCA-TLV*, *LCA-BEY*, *LCA-STN*⁽¹¹⁾. Kipras iestādes apgalvoja, ka ar šiem pasākumiem 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts samazināt jaudu ASK⁽¹²⁾ izteiksmē par 35 %, salīdzinot ar 2012. gada rādītāju.
- (41) Plānā bija paredzēts optimizēt lidojumu laiku sadalījumu, lai maksimāli palielinātu flotes izmantojumu. Maršrutā uz Londonu lidosta *Heathrow* tika aizstāta ar lidostu *Stansted*. Ņemot vērā lidostas *Stansted* perspektīvas, šis lēmums tiek uzskatīts par stratēģisku.

⁽⁸⁾ *ATH* – Atēnas; *SKG* – Saloniki; *HER* – Herakliona, Krēta; *RHO* – Roda; *LED* – Sanktpēterburga.

⁽⁹⁾ *FCO* – Roma, *Fiumicino*; *VIE* – Vine; *LHR* – Londona, *Heathrow*; *STN* – Londona, *Stansted*.

⁽¹⁰⁾ *LON* – visas Londonas apgabala lidostas.

⁽¹¹⁾ *AMS* – Amsterdamā, *Schiphol*; *CDG* – Parīze, *Charles de Gaulle*; *SVO* – Maskava, *Sheremetyevo*; *SOF* – Sofija; *FRA* – Frankfurte pie Mainas; *MUC* – Mīnhene; *ZRH* – Cīrihe; *TLV* – Telaviva; *BEY* – Beirūta.

⁽¹²⁾ Pieejamie sēdvietu kilometri.

Izmaksu samazināšanas pasākumi

- (42) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paredzētais bāzes scenārijs bija līdz 2014. finanšu gada beigām samazināt tiešās izmaksas par EUR 45,7 miljoniem. Samazinot darbības apmēru un saistībā ar to likvidējot daļu amatvietu un samazinot algas, izmaksas tika samazinātas par EUR 16,2 miljoniem. Atlikušos EUR 29,5 miljonus izdevās panākt ar gūtajiem papildu ietaupījumiem. Galvenie izmaksu samazināšanas pasākumi bija amatvietu likvidēšana (EUR 17,6 miljoni); citu personāla izmaksu samazināšana (EUR 4,5 miljoni); degvielas izmaksu samazināšana (EUR 12,5 miljoni); jo tiek izmantota vienota *Airbus A320* flote un noteikts cits sēdvietu skaits); ar pasažieriem saistīto izmaksu ietaupījumi (piemēram, ēdināšanas pārtraukšana ekonomiskajā klasē – EUR 5,5 miljoni); lidlauka pakalpojumu maksu samazināšana un pārskatīšana *LCA* lidostā (EUR 4,2 miljoni); lidostu un maršruta maksu samazināšana un pārskatīšana (EUR 3,3 miljoni); gaisa kuģu nomas izmaksu likvidēšana (EUR 4,5 miljoni).
- (43) Papildus flotes apmēra un maršrutu skaita samazināšanai līdz 2014. gada janvārim bija īstenoti šādi pasākumi: ēdināšanas pārtraukšana ekonomiskajā klasē; maksu par apkalpošanu uz zemes pārskatīšana *LCA* lidostā, panākot ietaupījumus EUR 1,2 miljonu apmērā (2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija prognozēti EUR 0,6 miljoni); algu un Sociālā nodrošinājuma fondā veicamo iemaksu samazināšana par 10 %. Tomēr paredzams, ka tuvākajā laikā neizdosies ar *LCA* lidostu vienoties par nolaišanās un stāvvietu maksu samazināšanu, jo pastāv domstarpības par citām nodevām, tāpēc šajā posmā nav iespējams pārskatīt nolaišanās un stāvvietas maksas.
- (44) Par amatvietu likvidēšanu jānorāda, ka darbinieku skaits no 1 037 darbiniekiem 2011. gada decembrī ir sarucis līdz 650 darbiniekiem 2014. gada janvārī, un, ņemot vērā, šķiet, to paredzēts samazināt vēl par 321 darbinieku, tomēr pagaidām tas nav izdarīts. Kipras iestādes precizēja, ka atlaistajiem darbiniekiem netika piešķirtas *ex gratia* kompensācijas.

Ieņēmumu iniciatīvas

- (45) Attiecībā uz jaunu ieņēmumu gūšanas iniciatīvām 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts, ka, īstenojot bāzes scenāriju, no 2015. gada cena pieaugs par 2–3 % gadā. Kā sliktāko scenāriju 2013. gada pārstrukturēšanas plānā prognozēja, ka ieņēmumi 2014. gadā samazināsies par 1 % un pēc 2015. gada nepalīelināsies. Plānā bija paredzēti arī papildu ieņēmumi no pasažieriem sniegtiem papildu pakalpojumiem, taču nebija norādīta attiecīgā summa.

Pieņēmumi par dzīvotspējas atjaunošanu

- (46) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts atjaunot Uzņēmuma dzīvotspēju no 2014. gada. Plānā bija prognozēts, ka, īstenojot bāzes scenāriju un pabeidzot finanšu pārstrukturēšanu (paredzēta 4. pasākumā) līdz 2013. gada beigām, tiktu gūti turpmāk norādītie finanšu rezultāti.

1. tabula

Prognozētā peļņa un zaudējumi (bāzes scenārijs) (miljonos EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Ieņēmumi	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
Peļņa pirms nodokļu un procentu atskaitīšanas (EBIT)	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Neto balance pirms nodokļiem	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
EBIT %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Kapitāla rezerves	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopējās rezerves	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Kopējā kapitāla vērtība	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā tika prognozēta turpmāk norādītā peļņa.

2. tabula

Prognozētā peļņa

	(%)			
	2014	2015	2016	2017
ROE (pašu kapitāla ienesīgums)	21,2	54,1	53,5	41,3
ROCE (peļņas samērojums ar ieguldīto kapitālu)	1,2	6,1	11,4	13,0

- (48) Rezultātus prognozēja, pamatojoties uz iepriekš aprakstītajiem pārstrukturēšanas pasākumiem un šādiem pieņēmumiem:
- pasažieru skaita un ieņēmumu samazināšanās, kas izriet no tīkla sašaurināšanās;
 - degvielas izmaksu ietaupījumi, kas panākti, plašāk īstenojot degvielas pārvaldības sistēmu. Tika pieņemts, ka degvielas cena nemainīsies;
 - paredzētā trešās personas aizdevuma pārskatīšana, pēc kuras neuzkrātos vai nebūtu jāmaksā procenti un netiktu piešķirts jauns aizdevums;
 - stabils USD/EUR maiņas kurss līdz 2017. gadam;
 - netiek veikti darījumi riska ierobežošanai saistībā ar degvielas cenu izmaiņām vai USD/EUR maiņas kursa svārstībām, jo attiecībā uz šādiem instrumentiem nav iespējams sagādāt nodrošinājumu.
- (49) Rentabilitāti galvenokārt nodrošināja atlikušie lidojumi *LCA-BEY*, *LCA-TLV*, *LCA-SOF* un *LCA-SVO*. Tie ir vienīgie lidojumi ar pozitīvu *EBIT* pārstrukturēšanas periodā. Tika prognozēts, ka pārējos saglabātajos maršrutos neto peļņas nebūs vai tā būs negatīva.
- (50) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija iekļauts gan pozitīvais (labākais), gan negatīvais (sliktākais) scenārijs. Negatīvajā scenārijā paredzēja tikai iepriekš 45. apsvērumā aprakstīto ieņēmumu kritumu un tādējādi (*EBIT* līmenī) EUR 0,3 miljonu zaudējumus 2014. gadā, EUR 0 zaudējumus 2015. gadā un EUR 0,3 miljonu peļņu 2016. un 2017. gadā.
- (51) Plānā tika atzīti konkrēti ar dzīvotspējas atjaunošanu saistīti riski, taču netika aplūkota to ietekme uz dažādajiem scenārijiem, īpaši negatīvo. Konkrētāk:
- makroekonomiskais risks, īpaši saistībā ar iespējamo naftas cenas pieaugumu vai USD/EUR valūtas maiņas kursa izmaiņām. Attiecībā uz abiem riskiem plānā atsevišķi aprēķināja, ka skaitliskā ietekme, ko radītu izmaiņas par 1 %, būtu attiecīgi EUR 310 000 un EUR 425 000 gadā;
 - konkurences pieauguma risks maršrutos uz Telavivu (paredzams, ka "Atvērto debesu" nolīgums, ar ko tiks atcelti konkrēti ierobežojumi, veicinās šajā maršrutā konkurences pieaugumu no 2015. gada) un Maskavu (jo *Cyprus Airways* konkurents *Transaero* ir paredzējis palielināt lidojumu biežumu). Plānā netika modelēta šo risku iespējamā ietekme uz *Cyprus Airways* turpmākajiem ieņēmumiem.

Pārstrukturēšanas izmaksas un finansējums

- (52) Kopējās pārstrukturēšanas izmaksas bija EUR 147,4 miljoni. Turpmāk ir norādīts to sadalījums kategorijās.

3. tabula

Pārstrukturēšanas izmaksas (miljonos EUR)

Uzkrātie zaudējumi	99,7
--------------------	------

Citas pārstrukturēšanas izmaksas (vienošanās par gaisa kuģu nomu, kompensācijas par amatvietu likvidēšanu u. c.)	10,4
Apgrozāmais kapitāls	37,4
Kopējās pārstrukturēšanas izmaksas	147,4

- (53) Kopējais 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paredzētā pārstrukturēšanas atbalsta apmērs bija EUR 102,9 miljoni, t. i., 69,8 % no pārstrukturēšanas izmaksām. Uzņēmums piedalīts pārstrukturēšanas izmaksu segšanā ("pašu ieguldījums"), pārdodot vai nododot aktīvus aptuveni EUR 54,46 miljonu vērtībā. Saskaņā ar 2013. gada pārstrukturēšanas plānu pašu ieguldījumu veidotu turpmāk uzskaitītie elementi.

4. tabula

2013. gada pārstrukturēšanas plānā ierosinātais pašu ieguldījums

	Summa (miljonos EUR)	Prognozētais īstenošanas datums
Divu gaisa kuģu <i>Airbus A319</i> pārdošana	22,1	Pabeigta 2012. gada aprīlī
<i>LHR</i> vakara laika nišas pārdošana	15	Notiek sarunas
<i>LHR</i> rīta laika nišas pārdošana	10	2014. gada beigās
Rezerves daļu pārdošana	3,5	EUR 2,0 miljoni 2013. gadā; EUR 1,1 miljons 2014. gadā; EUR 0,4 miljoni 2015. gadā
Īpašuma Nikosijā pārdošana	3,1	Pabeigta 2013. gada 6. augustā
Īpašuma Atēnās nodošana Sociālā nodrošinājuma fondam	0,76	Nodošanas līgums noslēgts 2013. gada augustā
Kopējais ierosinātais pašu ieguldījums	54,46	

- (54) Kipras iestādes iesniedza noslēgto pārdošanas darījumu (divi gaisa kuģi *Airbus A319* un īpašums Nikosijā) līgumus, kuros bija norādīta 2013. gada pārstrukturēšanas plānā pieņemtā summa. Attiecībā uz nenotikušajiem pārdošanas darījumiem Kipras iestādes iesniedza specializētu uzņēmumu sagatavotus novērtējuma pētījumus par abām *LHR* laika nišām un īpašumu Atēnās.

Pārmērīgu konkurences kropļojumu novēršana

- (55) Kipras iestādes ierosināja, ka atsevišķus iepriekš minētos pasākumus varētu atzīt par kompensācijas pasākumiem, ar ko mazināt ietekmi uz konkurenci un konkurentiem. Šie pasākumi ir:
- slēgt rentablos maršrutus⁽¹³⁾, kas veido 8,8 % no 2012. gada ASK: *HER-SKG*; *LCA-FCO*; *LCA-LED*; *LCA-LED-PFO-LED-LCA*; *RHO-SKG-RHO*, kā arī samazināt jaudu šādos rentablajos maršrutos: *LCA-LON*; *LCA-ATH*; *LCA-SKG*; *LCA-HER*. Kipras iestādes uzskatīja, ka, salīdzinot ar 2012. gada jaudu, kopējie ASK rentablajos maršrutos tiktu samazināti par 24 %;
 - pārdot divas *LHR* laika nišas – tā kā *LHR* ir pilnīgi koordinēta lidosta, Kipras iestādes uzskatīja šīs laika nišas par pietiekamu kompensāciju potenciālajiem konkurentiem;

⁽¹³⁾ Par rentabliem maršrutiem 2013. gada pārstrukturēšanas plānā uzskatīja tos maršrutus, kas nodrošināja pozitīvu bruto ieguldījumu uzņēmuma izmaksās, t. i., rādītāju, ko iegūst atņemot no ieņēmumiem mainīgās izmaksas.

- c) samazināt floti, atbrīvojoties no septiņiem gaisa kuģiem.
- (56) Kipras iestādes apgalvoja, ka valsts līdzdalība 2012. gadā veiktajā kapitāla palielināšanā nebija valsts atbalsts, tomēr iekļāva 1. pasākumu paziņojumā par pārstrukturēšanas atbalstu. Tās arī apgalvoja, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plāns bija piesardzīgs, tajā bija paredzēti pietiekami kompensācijas pasākumi, Uzņēmuma pašu ieguldījums bija iespējami liels un, īstenojot šo plānu, vidējā laikposmā tiktu atjaunota Uzņēmuma rentabilitāte.
- (57) Kipras iestādes izskaidroja gaisa transporta nozīmi Kipras ekonomikā un atkārtoti norādīja uz ārkārtējiem un izņēmuma apstākļiem, kuru dēļ būtu jāļauj *Cyprus Airways* saņemt papildu pārstrukturēšanas atbalstu. Iestādes piebilda, ka par šādu apstākli ir uzskatāma arī "nelikumīgas" lidostas darbība okupētajā Kipras ziemeļu daļā – iespējams, ka Turcijas aviosabiedrības šo lidostu izmanto tūristu pārvadājumiem no Eiropas galamērķiem uz Kipru.

3.2.2.3. 5. pasākums – mācību atbalsts

- (58) Atbilstoši Kipras iestāžu sniegtajai informācijai *Cyprus Airways* 2010. un 2011. gadā saņēma mācību atbalstu EUR 269 317,94 apmērā saskaņā ar Pastāvīgu mācību shēmu atsevišķiem uzņēmumiem, ko Kipras iestādes īsteno atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 800/2008⁽¹⁴⁾ (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula, VGAR).
- (59) Pretēji argumentiem, ko Kipras iestādes izteica par paziņotajiem pasākumiem (sk., piemēram, 68. apsvērumu), informācijā, ko tās iesniedza par mācību atbalsta shēmu un jo īpaši 2013. gada 14. marta informācijā tika apgalvots, ka attiecīgā mācību atbalsta piešķiršanas brīdī *Cyprus Airways* nebija grūtībās nonācis uzņēmums. Tāpēc Kipras iestādes uzskata, ka pasākums atbilda valsts mācību atbalsta shēmai, kas izstrādāta, pamatojoties uz VGAR un tādējādi ir saderīga ar iekšējo tirgu.

3.3. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

3.3.1. Pirmā oficiālās izmeklēšanas procedūra

- (60) Komisija 2013. gada 6. marta lēmumā (41.–46. apsvērumi) provizoriski secināja, ka saskaņā ar Komisijas paziņojumu "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" ("2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes")⁽¹⁵⁾ *Cyprus Airways* no vismaz 2010. gada varētu uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu.
- (61) Ņemot to vērā, Komisija provizoriski secināja, ka 1., 2. un 3. pasākums ir valsts atbalsts, un apšaubīja to saderību ar iekšējo tirgu. Šķita, ka pasākumi neatbilda 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, jo nebija izstrādāts pārstrukturēšanas plāns par kapitāla palielināšanu un to, kā tiks sniegts pārstrukturēšanas atbalsts, kas, iespējams, ietvēra arī daļēju kapitāla palielinājumu. Komisija arī pauda šaubas par principa "vienreiz un pēdējoreiz" ievērošanu. Atbilstīgi šim principam uzņēmums drīkst saņemt glābšanas un/vai pārstrukturēšanas atbalstu tikai reizi desmit gados. Komisija jo īpaši šaubījās par to, vai Kipras iestāžu uzskaitītie pamatojumi ir uzskatāmi par ārkārtējiem un izņēmuma apstākļiem, kuru dēļ drīkstētu piešķirt turpmāku pārstrukturēšanas atbalstu.

3.3.2. Otrā oficiālās izmeklēšanas procedūra

- (62) Komisija 2014. gada 4. februāra lēmumā atkārtoja provizorisko secinājumu par to, ka *Cyprus Airways* no 2010. gada varētu uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu. Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka 4. pasākums (kas ietvēra arī 1. un 2. pasākumu) un 5. pasākums ir valsts atbalsts, un pauda šaubas par to saderību ar iekšējo tirgu, jo šķita, ka pasākumi neatbilst 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm (1., 2. un 4. pasākums) un VGAR (5. pasākums).

⁽¹⁴⁾ Komisijas 2008. gada 6. augusta Regula (EK) Nr. 800/2008, kas atzīst noteiktas atbalsta kategorijas par saderīgām ar kopējo tirgu, piemērojot Līguma 87. un 88. pantu (OV L 214, 9.8.2008., 3. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Komisijas paziņojums – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.); to darbības termiņš tika pagarināts 2009. gadā (OV C 156, 9.7.2009., 3. lpp.) un 2012. gadā (OV C 296, 2.10.2012., 3. lpp.). Lai gan Komisija ir pieņēmusi un publicējusi jaunas pamatnostādnes par glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.), šajā lēmumā Komisija turpinās atsaukties uz 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, jo par izmeklētajiem pasākumiem paziņoja pirms 2014. gada 1. augusta. Turklāt to atbalstu, ko jau piešķīra bez Komisijas atļaujas un tādējādi pretrunā Līguma 108. panta 3. punktam (t. i., 1. un 5. pasākums), Uzņēmums saņēma pirms jauno pamatnostādņu stāšanās spēkā.

- (63) Konkrētāk, Komisija šaubījās, vai pārstrukturēšanas plāna pamatā bija piesardzīgi pieņēmumi un vai līdz ar tā īstenošanu tiktu atjaunota Uzņēmuma dzīvotspēja saprātīgā laikposmā un atbilstīgi attiecīgajai praksei. Komisija arī uzskatīja, ka Uzņēmuma pašu ieguldījuma apmērs bija nepietiekams, un šaubījās, vai ierosinātie kompensācijas pasākumi tiešām attiecās uz rentabliem maršrutiem.
- (64) Visbeidzot, Komisija vēlreiz pauda šaubas par apstākļiem, ar ko pamatota principa “vienreiz un pēdējoreiz” neievērošana. Tā norādīja, ka *Cyprus Airways* 2011.–2013. gadā paplašināja iekšzemes lidojumus Grieķijā un tādejādi apzināti palielināja atkarību no situācijas Grieķijas tirgū. Turklāt arī Kipras gaisa kuģiem piemēroto Turcijas pārlidošanas aizliegumu un lidostas darbību salas okupētajā teritorijā nevarēja uzskatīt par ārkārtīgiem apstākļiem, jo tie jau pastāvēja ilgstoši.
- (65) Komisija norādīja, ka piešķirtā mācību atbalsta summa katrā ziņā bija uzskatāma par daļu no *Cyprus Airways* piešķirtā pārstrukturēšanas atbalsta un tādejādi jāņem vērā arī 2013. gada pārstrukturēšanas plānā.
- (66) Komisija 2014. gada 4. februāra lēmumā nepauda nostāju par to, vai par valsts atbalstu uzskatāms iespējamais istermiņa aizdevums EUR 10 miljonu apmērā, jo nebija skaidri ar to saistītie apstākļi.

4. PIEZĪMES PAR OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRĀM

4.1. KIPRAS PIEZĪMES

- (67) Lai gan šajā lēmumā ir apskatītas trīs atsevišķas procedūras, Komisija norāda, ka to darbības joma pārklājas, jo attiecas uz vienu atbalsta saņēmēju un vairākiem vieniem un tiem pašiem pasākumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka ir lietderīgi apkopot Kipras piezīmes par abām oficiālās izmeklēšanas procedūrām vienuviet.
- (68) Piezīmēs par pirmo oficiālās izmeklēšanas procedūru Kipras iestādes apstiprināja, ka no 2009. gada *Cyprus Airways* ir bijis grūtībās nonācis uzņēmums.
- (69) Par valsts līdzdalību 2012. gadā veiktajā pamatkapitāla palielināšanā Kipras iestādes vispirms apgalvoja, ka valsts rīkojās kā piesardzīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs ar mērķi aizsargāt savu ieguldījumu vērtību un novērst nelabvēlīgu ietekmi uz citām ar *Cyprus Airways* saistītām komercdarbībām Kiprā. Pārējo akcionāru nepedalīšanos pamatoja ar Kipras tābrīža ekonomikas grūtībām. Tomēr Kipras iestādes piekrita, ka valsts līdzdalību 2012. gadā veiktajā pamatkapitāla palielināšanā var iekļaut paziņotajā pārstrukturēšanas atbalstā.
- (70) Komentējot glābšanas atbalstu, Kipras iestādes apgalvoja, ka tā bija minimālā naudas summa, kas Uzņēmumam bija vajadzīga līdz brīdim, kad tiks pabeigts pārstrukturēšanas plāns, kas aizstās atvēršanas plānu. Iestādes uzskatīja, ka procentu likme 1,66 %⁽¹⁶⁾ apmērā bija likme, ko piemēro stabiliem uzņēmumiem. Tās arī norādīja uz *Cyprus Airways* bankrota sociālo ietekmi glābšanas atbalsta nesāņemšanas gadījumā un Uzņēmuma nozīmi salas savienojamības nodrošināšanā.
- (71) Attiecībā uz *ex gratia* kompensāciju Kipras iestādes apgalvoja, ka *Cyprus Airways* nebija pienākuma izmaksāt šādu kompensāciju darbiniekiem, kuru amatvietas tika likvidētas. Tāpēc, ja valsts piešķirtu *ex gratia* kompensāciju, tas neradītu *Cyprus Airways* priekšrocību, jo neatvieglotu Uzņēmumam līgumiskus maksājumus.
- (72) Komentējot pārstrukturēšanas perioda ilgumu, iestādes norādīja, ka 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs prasīts pārstrukturēšanas plānu īstenot “pēc iespējas īsā laika posmā”, un atsaucās uz lietām, kurās Komisijas apstiprinātie pārstrukturēšanas periodi bija ilgāki par pieciem gadiem⁽¹⁷⁾. Kipras iestādes arī paskaidroja, ka laikposms līdz 2012. gada decembrim lielākoties tika “zaudēts”, jo mainījās Uzņēmuma valde, tika sagatavots, taču netika īstenots atvēršanas plāns un pasliktinājās Uzņēmuma finansiālais stāvoklis, tāpēc nebija iespējams īstenot sākotnējo plānu, t. i., nodrošināt *pari passu* kapitāla palielinājumu bez valsts atbalsta un glābšanas atbalsta aizdevuma.

⁽¹⁶⁾ Šī procentu likme ir zemāka par to, ko iestādes norādīja paziņojumā par glābšanas atbalstu (sk. 29. apsvērumu).

⁽¹⁷⁾ Komisijas 2006. gada 22. februāra lēmums lietā N 464/2005 par *AB Kauno ketaus liejykla* pārstrukturēšanas atbalstu (OV C 270, 7.11.2006., 2. lpp.); Komisijas 2001. gada 18. jūlija lēmums lietā NN 92/1999 par pasākumiem, kas īstenoti *Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen* labā (OV C 328, 23.11.2001., 5. lpp.); Komisijas 2005. gada 1. jūnija lēmums lietā N 584/2004 par *AB Vingriai* pārstrukturēšanas atbalstu (OV C 187, 30.7.2005., 15. lpp.); Komisijas 2008. gada 6. novembra Lēmums 2010/3/EK par valsts atbalstu C 19/05 (ex N 203/05), ko Polija piešķīrusi uzņēmumam *Stocznia Szczecińska* (OV L 5, 8.1.2010., 1. lpp.).

- (73) Kipras iestādes joprojām uzskatīja, ka, īstenojot 2013. gada pārstrukturēšanas plānu, tiktu atjaunota Uzņēmuma dzīvotspēja, neraugoties uz to, ka pastāvēja konkurences pieauguma risks un pasažieru skaita samazināšanās risks, jo tika pārtraukta ēdināšana ekonomiskajā klasē. Iestādes arī apgalvoja, ka plāna pamatā bija piesardzīgi pieņēmumi par Uzņēmuma finansiālo situāciju, uzturētā tīkla darbības rezultativitāti, kā arī degvielas cenu un EUR/USD maiņas kursa izmaiņām. Tās arī norādīja, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzētas vidēja laikposma un ilgtermiņa ieņēmumu iniciatīvas, kas nebija iekļautas plānā sniegtajos aprēķinos, piemēram, iespējama tiešās tirgvedības un pārdošanas metožu ieviešana.
- (74) Par maršrutiem, kas radīja zaudējumus un ko 2013. gada pārstrukturēšanas plānā bija paredzēts saglabāt, Kipras iestādes apgalvoja, ka visi maršruti nodrošināja pozitīvu bruto ieguldījumu (t. i., sedza vismaz to mainīgās izmaksas) un ka Uzņēmumam bija jāsaģlabā tā tīkla kritiskā masa, lai piesaistītu pasažierus.
- (75) Kipras iestādes arī norādīja uz tādiem 2013. gada pārstrukturēšanas elementiem, kas īstenoti sekmīgāk nekā prognozēts, piemēram, veiksmīgo LCA lidlauka pakalpojumu izmaksu samazināšanu. Iestādes arī precizēja, ka Uzņēmumam nebija nenomaksātu parādu LCA lidlauka pakalpojumu uzņēmumam.
- (76) Komentējot kompensācijas pasākumus, Kipras iestādes norādīja, ka visi maršruti (izņemot vienu⁽¹⁸⁾), kuru slēgšana vai jaudas samazināšana tika ierosināta, 2012. gadā bija rentabli bruto ieguldījuma līmenī, t. i., nodrošināja vismaz to mainīgo izmaksu segšanu. Iestādes arī iesniedza tabulu, kurā norādīti katra maršruta ASK.
- (77) Komentējot līdz minimumam ierobežotu atbalstu un pašu ieguldījumu, tās norādīja uz papildu aktīviem, ko *Cyprus Airways* grāsījās pārdot, lai palielinātu pašu ieguldījuma apmēru, t. i., atlikušo Uzņēmuma gaisa kuģi un divus dzinējus. Savukārt abas LHR laika nišas izdevās pārdot par lielāku cenu nekā prognozēts, tādējādi vēl vairāk – līdz 41,8 % – palielinot paredzēto pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanā.
- (78) Kipras iestādes apstiprināja, ka, lai gan Sociālā nodrošinājuma fonds ir *Cyprus Airways* daļa, tā ir atsevišķa juridiskā struktūra un Uzņēmums, nododot fondam savu īpašumu Atēnās, to vairs nevarēs kontrolēt. Tāpēc tās uzstāja, ka šā īpašuma nodošana fondam bija reāls pašu ieguldījums, ar ko samazināja no tā deficīta izrietošās pārstrukturēšanas izmaksas.
- (79) Kipras iestādes arī paskaidroja, ka pārstrukturēšanas atbalsts, ko piešķīra, īstenojot 4. pasākumu, tiktu koriģēts atbilstīgi nodrošinātajam pašu ieguldījumam, lai abu summu kopsumma segtu vienīgi pārstrukturēšanas izmaksas. Tādējādi, jo lielāki būtu ieņēmumi no pašu ieguldījuma, jo mazāks būtu vajadzīgais pārstrukturēšanas atbalsts.
- (80) Turpmāk ir norādīts galīgais ierosinātais pašu ieguldījums.

5. tabula

Ierosinātais pašu ieguldījums, kas atjaunināts, ņemot vērā Kipras piezīmes

	Summa (miljonos EUR)	Īstenošana, novērtējums
Divu gaisa kuģu <i>Airbus A319</i> pārdošana	22,1	Pabeigta 2012. gada aprīlī
LHR vakara laika nišas pārdošana	6,3	Nodošanas līgums noslēgts 2014. gada martā
LHR rīta laika nišas pārdošana	22,8	Nodošanas līgums noslēgts 2014. gada jūnijā

⁽¹⁸⁾ Šķīta, ka maršruta LCA-ATH-LCA bruto ieguldījums 2012. gadā bija negatīvs. Kipras iestādes paskaidroja, ka lidojumus šajā maršrutā nodrošināja kombinācijā ar citiem iekšzemes maršrutiem Grieķijā un ka lidojumi no LCA uz ATH un pretējā virzienā bija rentabli bruto ieguldījuma līmenī. Tomēr Kipras iestādes neiesniedza datus, kas šo apgalvojumu apstiprinātu.

	Summa (miljonos EUR)	Īstenošana, novērtējums
Rezerves daļu pārdošana	3,5	Nav ekspertu sagatavota novērtējuma; aplēses: EUR 2,0 miljoni 2013. gadā; EUR 1,1 miljons 2014. gadā; EUR 0,4 miljoni 2015. gadā Īstenota, pamatojoties uz Kipras iestāžu iesniegtajiem pierādījumiem: EUR 0,86 miljoni
Īpašuma Nikosijā pārdošana	3,1	Pabeigta 2013. gada 6. augustā
Īpašuma Atēnās nodošana Sociālā nodrošinājuma fondam	0,76	Pamatota ar ekspertu sagatavotu novērtējumu; nodošanas līgums noslēgts 2013. gada augustā
Viena gaisa kuģa Airbus A320 pārdošana	2,5	Nav ekspertu sagatavota novērtējuma; pārdošana vēl nav notikusi
Divu dzinēju pārdošana	0,51	Pabeigta 2014. gada 28. aprīlī
Kopējais ierosinātais pašu ieguldījums	61,57	

- (81) Kipras iestādes atzina, ka paredzētais pašu ieguldījums 41,8 % apmērā ir mazāks par 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes prasīto līmeni (50 % no lielu uzņēmumu pārstrukturēšanas izmaksām). Tomēr tās apgalvoja, ka *Cyprus Airways* gadījums bija sevišķi sarežģīts un tam vajadzētu būt pietiekamam mazāka pašu ieguldījuma pamatojumam, jo īpaši, ņemot vērā valsts ekonomikas un finansiālo stāvokli, kā arī Turcijas pārlidošanas aizliegumu. Tās arī norādīja uz ievērojamo jaudas samazinājumu.
- (82) Attiecībā uz principu "vienreiz un pēdējoreiz" Kipras iestādes vairākkārt iesniedza informāciju, kurā atkārtoja argumentus par finanšu krīzes ietekmi uz Grieķiju un Kipru, Kipras gaisa kuģiem piemēroto Turcijas pārlidošanas aizliegumu, "nelikumīgas" lidostas darbību okupētajā Kipras ziemeļu daļā, nestabilo politisko situāciju Tuvajos Austrumos un to, ka glābšanas un/vai pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanai nevajadzētu būt pietiekamam iemeslam, lai aizliegtu šāda atbalsta turpmāku piešķiršanu tam pašam saņēmējam.
- (83) Kipras iestādes apgalvoja, ka *Cyprus Airways* iekšzemes lidojumu paplašināšana Grieķijā laikposmā no 2011. gada līdz 2013. gadam apliecināja to, ka bija grūti prognozēt krīzes ietekmi, un ka atsevišķos Tuvo Austrumu maršrutos, kas "nebija maznozīmīgs" Uzņēmuma ieņēmumu postenis, ievērojami samazinājās pasažieru skaits, piemēram, pasažieru skaits no Ēģiptes kritās par 94 %. Attiecīgi brīdinājumi par Eiropas ekonomikas stāvokļa un Tuvo Austrumu nestabilitātes nelabvēlīgo ietekmi uz *Cyprus Airways*, kas bija redzami jau Uzņēmuma 2007., 2008. un 2009. gada pārskatos un ko Komisija pieminēja 2013. gada 6. marta lēmumā, tika uzskatīti par "vispārīgiem apgalvojumiem".
- (84) Kipras iestādes arī norādīja, ka kopējais pasažieru skaits Kipras tirgū pēdējo gadu laikā bija salīdzinoši stabils, taču vairums pasažieru šajā periodā bija no Izraēlas un Krievijas. Turcijas pārlidošanas aizlieguma dēļ *Cyprus Airways* bija neizdevīgi apstākļi darbībai Krievijas tirgū, jo bija vajadzīgs papildu lidojumu laiks. Iestādes arī iesniedza pierādījumus par to, ka, lai gan pasažieru skaits Grieķijas tirgū kopš 2008. gada nedaudz saruka, ievērojami samazinājās vidējā Grieķijā veikto lidojumu (tostarp iekšzemes) cena.
- (85) Par īstermiņa aizdevumu EUR 10 miljonu apmērā Kipras iestādes paskaidroja, ka paredzēja par lielu cenu pārdot LHR vakara laika nišu un tāpēc aizdevums nebūtu jāpiešķir.
- (86) Visbeidzot, Kipras iestādes pamatoja 2010. un 2011. gadā sniegto mācību atbalstu, apgalvojot, ka *Cyprus Airways* grūtības sākās tikai 2011. gada beigās. Šis apgalvojums bija pretrunā to iepriekš sniegtajai informācijai (sk. iepriekš 68. apsvērumu).

4.2. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (87) Abu oficiālās izmeklēšanas procedūru laikā piezīmes iesniedza *Air France Consulting*, trīs konkurenti (*Ryanair*, *International Airlines Group* un trešais konkurents, kas lūdza neatklāt tā identitāti), *Cyprus Airways*⁽¹⁹⁾ arodbiedrības un atbalsta saņēmējs.
- (88) *Air France Consulting*, kas sagatavoja atveseļošanas plānu, paskaidroja, ka plānā bija paredzēts apgrozījums pēc viena gada un pilnīga *Cyprus Airways* finansiālā atlabšana divu gadu laikā un ka vajadzīgo kapitālu varētu nodrošināt, veicot finanšu pārstrukturēšanu, nevis izmantojot naudas līdzekļus. Tas arī paziņoja, ka ir pārliecināts par atveseļošanas plāna pamatotību, un apgalvoja, ka plāna pamatā bija *Cyprus Airways* darbības izvērsšana ārpus Atēnām, t. i., starptautiskajos Eiropas maršrutos. *Air France Consulting* arī norādīja, ka lēmumi, ko *Cyprus Airways* pieņēma 2013. gadā (flotes samazināšana līdz sešiem gaisa kuģiem, 490 amatvietu likvidēšana), tikai vēl vairāk apdraudētu Uzņēmuma finansiālo stāvokli.
- (89) Visi trīs konkurenti nepiekrita Kipras iestāžu argumentiem par *Cyprus Airways* nozīmi Kipras infrastruktūrā un attīstībā un paziņoja, ka ir gatavi izvērst maršrutus uz Kipru un no tās.
- (90) Attiecībā uz atbalsta esamību un saderību konkurenti bija vienprātīgi ar Komisiju par to, ka valsts līdzdalība Uzņēmuma pamatkapitāla palielināšanā neatbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja rīcībai.
- (91) Konkurenti arī apšaubīja Uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanas iespējas, paužot šaubas par uzturētā tīkla un flotes rezultativitāti un plānā pausto pieņēmumu un prognozētās peļņas pamatotību, jo īpaši attiecībā uz degvielas ietaupījumiem un papildu ieņēmumiem no cenas palielināšanas. Tie arī norādīja uz konkurences pieauguma riskiem rentablajos maršrutos, ko *Cyprus Airways* paredzēja saglabāt papildus Telavivas un Maskavas maršrutiem.
- (92) Papildus tam konkurenti apšaubīja tādu patiešām ārkārtēju un izņēmuma apstākļu esamību, kas pamatotu principa "vienreiz un pēdējoreiz" neievērošanu. Turklāt konkurents, kas nevēlējās atklāt savu identitāti, uzskatīja, ka to maršrutu rentabilitāte, kuru slēgšanu ierosināja atzīt par kompensācijas pasākumu, būtu jāvērtē neto peļņas līmenī, t. i., ņemot vērā attiecināmās pastāvīgās izmaksas, nevis tikai bruto līmenī, proti, iekļaujot vienīgi mainīgās izmaksas.
- (93) Visbeidzot, *Ryanair* šaubījās, vai Uzņēmumam izdosies veikt paredzēto amatvietu likvidāciju, jo arodbiedrības to neatbalstīja, un ierosināja, ka *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas atbalstu varētu atzīt par saderīgu ar nosacījumu, ka Uzņēmums slēdz maršrutus, kas bija nerentabli trīs gadus pēc apstiprināšanas. Turklāt *Ryanair* apgalvoja, ka arī to un citus uzņēmumus ir ietekmējuši tie paši apstākļi saistībā ar nestabilitāti Tuvajos Austrumos un ekonomikas krīzi Grieķijā un Kiprā. Taču *Ryanair* uzsvēra, ka citiem uzņēmumiem ir izdevies pielāgoties jaunajai videi un tajā attīstīties, kā piemēru minot izaugsmi, ko tas pēdējo gadu laikā panācis Grieķijas un Kipras tirgū. Turklāt 2014. gada 6. jūnijā iesniegtajā informācijā *Ryanair* norādīja uz rakstu, kas 2014. gada 19. maijā publicēts presē un kurā ziņots, ka Kipras valdība apņēmusies piešķirt EUR 4 miljonus *Cyprus Airways* darbiniekiem, kuri atlaisti amatvietu likvidācijas dēļ, un apgalvoja, ka tas ir turpmāks valsts atbalsts *Cyprus Airways*.
- (94) *Cyprus Airways* un tā arodbiedrības atbalstīja Kipras iestāžu paustos argumentus un atkārtēja, ka ir pārliecināts par Uzņēmuma dzīvotspēju un tā nozīmi Kipras ekonomikā un savienojamībā.

4.3. KIPRAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

- (95) Kipras iestādes uzskatīja, ka, tā kā ir izstrādāts atjaunināts pārstrukturēšanas plāns, atveseļošanas plāns un *Air France Consulting* piezīmes nav jākommentē. Tās vēlreiz norādīja uz *Cyprus Airways* būtisko nozīmi salas ekonomikā un savienojamībā un uzstāja, ka nestabilitāte Tuvajos Austrumos bija ārkārtēja un izņēmuma situācija, kas ietekmēja *Cyprus Airways*. Pamatojoties uz tirgus sezonālītāti, iestādes apšaubīja konkurentu spēju novērst savienojamības nepilnības, kas rastos iespējama *Cyprus Airways* bankrota gadījumā.

⁽¹⁹⁾ PASYPI-PALPU (Kipras Aviosabiedrību pilotu savienība), SYNIKA (Kipras Gaisa satiksmes darbinieku arodbiedrība), ASYSEKA (*Cyprus Airways Group* darba ņēmēju neatkarīgā arodbiedrība), SIDIKEK PEO (Kipras Daļēji publisko, pašvaldību un sabiedrisko darbinieku arodbiedrība), SYPKKA (*Cyprus Airways* stjuartu arodbiedrība).

- (96) Komentējot pasākumu atbilstību 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, Kipras iestādes apgalvoja, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plāna pamatā bija reālistiski pieņēmumi un ka tajā bija pietiekami ņemta vērā flotes samazināšanas nelabvēlīgā ietekme un ar izmaksu iniciatīvu īstenošanu saistītās grūtības.
- (97) Visbeidzot, Kipras iestādes 2013. gada 9. septembrī iesniegtajā informācijā paziņoja, ka darbiniekiem, kuru amatvietas tika likvidētas, nepiešķirs *ex gratia* maksājumus. Savukārt 2014. gada 3. augustā iesniegtajā informācijā Kipras iestādes paskaidroja, ka valdība sociālekonomisku iemeslu dēļ nolēma piešķirt tiešas kompensācijas bijušajiem *Cyprus Airways* darbiniekiem, kas jau bija iesnieguši atlūgumu vai atlaisti amatvietas likvidācijas dēļ. Tā kā lēmumu pieņēma un kompensācijas izmaksāja tikai pēc atlūgumu iesniegšanas un amatvietu likvidēšanas, tās nav uzskatāmas par valsts atbalstu *Cyprus Airways*. Uzņēmums pats izpildīja visus savus juridiskos pienākumus pret darbiniekiem.
- (98) Kipras iestādes arī uzskatīja, ka atbalsta apstiprināšanai nebūtu piemērojami kādi nosacījumi.

5. NOVĒRTĒJUMS

- (99) Šajā lēmumā tiks novērtēts, vai izmeklētie pasākumi ir *Cyprus Airways* labā īstenots valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē un vai šāds atbalsts var būt saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (100) Komisija norāda, ka atbalsts, kas sniegts ar 4. pasākumu, par kuru 2013. gada oktobrī informēja paziņojumā par 2013. gada pārstrukturēšanas plānu, jau ietver ar 1. pasākumu (izmaksāts kā avansa maksājumi laikposmā no 2012. gada septembra līdz decembrim) un 2. pasākumu (glābšanas atbalsts, par ko paziņoja 2012. gada decembrī un kas daļēji izmaksāts laikposmā no 2013. gada janvāra līdz jūlijam) sniegto atbalstu. Abus pasākumus īstenoja, lai nodrošinātu Uzņēmuma īstermiņa dzīvotspēju līdz vispusīgā pārstrukturēšanas plāna sagatavošanai. Tā kā 2012. gada atveseļošanas plāns netika īstenots, Komisija abus pasākumus uzskata par 2013. gada pārstrukturēšanas plāna daļu un tāpēc 1. un 2. pasākumu izvērtēs tikai tiktāl, ciktāl tie uzskatāmi par valsts atbalstu 4. pasākuma kontekstā, t. i., kā vienu kopēju pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu.

5.1. VALSTS ATBALSTA ESAMĪBA

- (101) Atbilstīgi Līguma 107. panta 1. punktam ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

5.1.1. 1., 2. un 4. pasākums

- (102) Komisija 2013. gada 6. marta lēmumā provizoriski secināja, ka 1. pasākums, t. i., valsts līdzdalība 2012. gadā veiktajā *Cyprus Airways* pamatkapitāla palielināšanā, ir valsts atbalsts.
- (103) Pasākumā izmantoja valsts līdzekļus, un tas bija piedēvējams valstij. Atbalsts sniedza *Cyprus Airways* selektīvu priekšrocību, jo Komisija uzskatīja, ka privātais ieguldītājs šādos apstākļos nebūtu nodrošinājis Uzņēmumam kapitālu, ņemot vērā *Cyprus Airways* nopietnās grūtības, to, ka atbalsta piešķiršanas brīdī tam nebija dzīvotspējas izredžu, kā arī akcionāru aizdevuma alternatīvas, tostarp pienācīga nodrošinājuma, neesamību. Turklāt kapitāla palielināšanā nepiedalījās gandrīz neviens no *Cyprus Airways* tābrīža privātajiem akcionāriem, jo no tiem saņēma tikai EUR 106 tūkstošus (sākotnēji prognozētā summa bija EUR 13,67 miljoni). Tādējādi valsts akciju apmērs uzņēmumā *Cyprus Airways* no 69 % pieauga līdz 93,67 %. Tāpēc pasākums neatbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja principam⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Sk., piemēram, spriedumu lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*) (*Recueil* 1991, I-1603. lpp., 18. un 19. punkts); lietā T-16/96 *Cityflyer Express*/Komisija (*Recueil* 1998, II-757. lpp., 51. punkts); apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija (*Recueil* 1999, II-17. lpp., 104. punkts); apvienotajās lietās T-268/08 un T-281/08 *Land Burgenland* un *Austrija*/Komisija (Krājums 2012, II-0000. lpp., 48. punkts).

- (104) Komisija nepiekrīt Kipras iestāžu apgalvojumam par to, ka valsts rīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs nolūkā aizsargāt tā ieguldījumu vērtību, jo ar kapitāla palielinājumu EUR 31,33 miljonu apmērā tāpat nepietika, lai nodrošinātu Uzņēmuma izdzīvošanu. To pierādīja fakts, ka tikai pāris mēnešus vēlāk Uzņēmums saņēma papildu glābšanas finansējumu 2. pasākuma satvarā (glābšanas atbalsts). Komentējot to, ka citi ieguldītāji nepiedalījās Kipras ekonomikas tābrīža grūtību dēļ, Komisija norāda, ka, ja tirgus ieguldītājs šādu ieguldījumu uzskatītu par saistošu, gaidāms, ka interesi būtu izrādījuši ārvalstu ieguldītāji.
- (105) Katrā ziņā Komisija ņem vērā Kipras iestāžu nodomu valsts līdzdalību 2012. gadā veiktajā pamatkapitāla palielināšanā iekļaut sniegtajā paziņojumā par pārstrukturēšanas atbalstu.
- (106) Tādējādi 1. pasākums ļāva *Cyprus Airways* turpināt darbību, jo Uzņēmumam nebija jāsaskaras ar sekām, ko tā vājie finanšu rezultāti radītu parastā situācijā. Tā kā *Cyprus Airways* liberalizētajā EEZ gaisa transporta tirgū konkurē ar citām EEZ aviosabiedrībām, 1. pasākums varēja izkropļot konkurenci un iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (107) Par 2. pasākumu Kipra paziņoja kā par glābšanas atbalsta aizdevumu, kas piešķirts valdības aizdevuma veidā. Aizdevumam piemērotu procentu likmi 1,76 % apmērā, un tas būtu jāatmaksā līdz 2013. gada 30. jūnijam. Komisija 2013. gada 6. marta lēmumā uzskatīja, ka piesardzīgs kreditors nebūtu piešķīris grūtībās nonākušam uzņēmumam aizdevumu ar tādu procentu likmi. Turklāt Kipras iestādes nav paskaidrojušas, kā *Cyprus Airways* izdotos aizdevumu atmaksāt pēc sešiem mēnešiem. Tā kā 2. pasākums atbilst visiem pārējiem Līguma 107. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem (kā paskaidrots 2013. gada 6. marta lēmumā, kas attiecībā uz šo aspektu jāņem vērā šajā lēmumā), tas ir valsts atbalsts. Kipras iestādes atbildē par 2013. gada 6. marta lēmumu atzina, ka aizdevums ir glābšanas atbalsts. Komisija norāda, ka aizdevums netiks atmaksāts un Kipras iestādes par to paziņojušas pārstrukturēšanas atbalsta (4. pasākums) kontekstā.
- (108) Kipras iestādes par 4. pasākumu paziņoja kā par pārstrukturēšanas atbalstu. Visām pasākuma daļām – gan kapitāla ieguldījumam, gan parāda konvertēšanai pašu kapitālā, gan arī tiešai Sociālā nodrošinājuma fonda deficīta daļas segšanai – tika izmantoti valsts līdzekļi, un tās ir piedēvējamas valstij. Tā kā tirgus ekonomikas ieguldītājs nebūtu nodrošinājis tik lielu finansējumu uzņēmumam ar šādu finansiālo stāvokli (uzkrātie zaudējumi EUR 99,7 miljonu apmērā, pārāk liels saistību īpatsvars un noplicināts pašu kapitāls), 4. pasākums rada *Cyprus Airways* selektīvu priekšrocību. Visbeidzot, ņemot vērā iepriekš 106. apsvērumā izklāstītos iemeslus, pasākums varētu iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļot konkurenci.
- (109) Tāpēc Komisija secina, ka 4. pasākums ir *Cyprus Airways* labā īstenots valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Atbilstīgi paziņojumam atbalsta summa ir EUR 102,9 miljoni. Komisija ņem vērā Kipras iestāžu paziņojumu par to, ka iespējama īstermiņa aizdevums EUR 10 miljonu apmērā nebūs jāpiešķir, un tāpēc neiekļauj to kopējā pārstrukturēšanas atbalstā. Par atbalsta piešķiršanas datumu Komisija norāda, ka 4. pasākumu īstenoja vairākās daļās.
- (110) Atbalsta a) daļu EUR 31,33 miljonu apmērā (valsts līdzdalība 2012. gada pamatkapitāla palielināšanā) piešķir, kā norādīts turpmāk.

6. tabula

Datumi, kuros valsts piešķir atbalstu, ar ko piedalījās 2012. gadā veiktajā pamatkapitāla palielināšanā

Summa (miljonos EUR)	Piešķiršanas datums
3,0	2012. gada 12. septembris
3,0	2012. gada 20. septembris
5,0	2012. gada 26. septembris

Summa (miljonos EUR)	Piešķiršanas datums
4,0	2012. gada 11. oktobris
16,33	2012. gada 28. decembris
Kopā: 31,33	

- (111) Atbalsta b) daļu EUR 34,5 miljonu apmērā (glābšanas atbalsta aizdevums) piešķir, kā norādīts turpmāk.

7. tabula

Datumi, kuros valsts piešķir 2013. gada glābšanas atbalsta aizdevumu

Summa (miljonos EUR)	Piešķiršanas datums
3,0	2013. gada 22. janvāris
5,0	2013. gada 29. janvāris
3,5	2013. gada 28. februāris
10,0	2013. gada 2. maijs
13,0	2013. gada 26. jūlijs
Kopā: 34,5	

- (112) Komisijai nav informācijas par to, ka pārējās 4. pasākuma daļas, t. i., c) valsts garantijas izmantošana un EUR 28,5 miljonus lielā parāda konvertēšana pašu kapitālā, kā arī d) EUR 8,6 miljonu piešķiršana, lai segtu daļu no Sociālā nodrošinājuma fonda deficīta, jau ir īstenotas.

5.1.2. **3. pasākums**

- (113) Komisija ņem vērā 2013. gada septembrī sniegto Kipras iestāžu precizējumu par to, ka darbiniekiem, kuru amatvietas likvidēja, netika un netiks piešķirta *ex gratia* kompensācija.
- (114) Tomēr gandrīz gadu vēlāk Kipras iestādes 2014. gada augustā iesniegtajā informācijā norādīja, ka sociālekonomisku iemeslu dēļ Kipras valdība 2014. gada maijā–jūnijā nolēma piešķirt tiešas kompensācijas bijušajiem *Cyprus Airways* darbiniekiem, kas jau bija iesnieguši atlūgumu vai atlaisti amatvietu likvidācijas dēļ. Šo lēmumu pieņēma un kompensācijas samaksāja tikai pēc darbinieku atlūgumu iesniegšanas vai to atlaišanas. Visus *Cyprus Airways* juridiskos pienākumus pret tā darbiniekiem izpildīja pats Uzņēmums.
- (115) Saskaņā ar Kipras iestāžu sniegto informāciju 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paredzēto *Cyprus Airways* darbinieku skaita samazināšanu īstenoja, nesākot papildu kompensācijas no Kipras valdības. Kipras valdība visdrīzāk pieņēma *ex post* lēmumu par tiešu kompensāciju izmaksāšanu bijušajiem *Cyprus Airways* darbiniekiem.
- (116) Tāpēc šķiet, ka Kipras iestādes atteicās no sākotnējā nodoma piešķirt *ex gratia* kompensāciju darbiniekiem, kuru amatvietas tiks likvidētas, un līdz ar to Komisija uzskata, ka nav jāizdara secinājumi par to, vai 3. pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu.

5.1.3. **5. pasākums**

- (117) Īstenojot valsts atbalsta shēmu, kurā atļauts no valsts budžeta piešķirt atsevišķiem uzņēmumiem dotācijas mācībām, *Cyprus Airways* 2010. un 2011. gadā tika piešķirti EUR 269 317,94. Tāpēc Komisija secina, ka 5. pasākums ir *Cyprus Airways* labā īstenots valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Kipras iestādes šo secinājumu neapstrīd.

- (118) *Cyprus Airways* 2010. un 2011. gadā saņēma mācību atbalstu 303 mācību projektiem. Tomēr Kipras iestādes nenorādīja katram projektam paredzētā atbalsta piešķiršanas datumu.

5.1.4. Secinājums par valsts atbalsta esamību

- (119) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka nav jāizvērtē, vai 3. pasākums ir valsts atbalsts. Komisija uzskata, ka 1., 2., 4. un 5. pasākums ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (120) Ar 1., 2. un 4. pasākumu piešķirtā kopējā valsts atbalsta summa ir EUR 102,9 miljoni. Pirmās divas atbalsta daļas, t. i., EUR 65,83 miljoni, jau ir piešķirtas dažādos datumos laikposmā no 2012. gada 12. septembra līdz 2013. gada 26. jūlijam.
- (121) Ar 5. pasākumu piešķirtais valsts atbalsts ir EUR 269 317,94, un to izmaksāja 2010. un 2011. gadā.

5.2. NELIKUMĪGS ATBALSTS

- (122) Aprakstītais 1., 2. un tādējādi arī 4. pasākums ir valsts atbalsts, un tos īstenoja, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punkta noteikumu par paziņošanu un nerīkošanos. Tas attiecas arī uz 5. pasākumu. Tāpēc visi šie pasākumi ir nelikumīgs valsts atbalsts.

5.3. ATBALSTA SADERĪBA

- (123) Ja konkrēti pasākumi ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, to saderība jāizvērtē, ņemot vērā šā panta 2. un 3. punktā noteiktos izņēmumus. Saskaņā ar Tiesas judikatūru dalībvalstij jāpaskaidro iespējamais atbilstības pamatojums un jāpierāda, ka ir izpildīti šādas atbilstības nosacījumi ⁽²¹⁾.
- (124) Kipras iestādes sākotnēji uzskatīja, ka 1. pasākumā nebija valsts atbalsta elementu, un par 2. pasākumu paziņoja kā par glābšanas atbalstu. Tomēr, ņemot vērā pirmo oficiālās izmeklēšanas procedūru un tajā paustās Komisijas bažas, kā arī paredzēto ar 2. pasākumu piešķirtā glābšanas aizdevuma neatmaksāšanu, Kipras iestādes vēlāk paziņoja, ka 1., 2. un 4. pasākums ir saderīgs pārstrukturēšanas atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem.
- (125) Konkrētāk, Kipras iestādes 2013. gada 22. jūlijā sniedza iepriekšēju paziņojumu par pārstrukturēšanas plānu un 2013. gada 23. oktobrī paziņoja par atjauninātu plānu. Pēc tam tās sniedza papildu skaidrojumus. Tomēr 2013. gada pārstrukturēšanas plāna galvenie pieņēmumi un tajā paredzētie pasākumi pēc 2013. gada 23. oktobra paziņojuma netika mainīti.
- (126) Komentējot 5. pasākumu, Kipras iestādes apgalvoja, ka tas bija saderīgs mācību atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar VGAR. Tomēr Komisija, ņemot vērā Kipras iestāžu iesniegto informāciju, ir secinājusi, ka *Cyprus Airways* no 2009. gada ir bijis grūtībās nonācis uzņēmums. Atbilstīgi VGAR 1. panta 6. punkta c) apakšpunktam tās darbības joma neattiecas uz grūtībās nonākušiem uzņēmumiem. Tāpēc *Cyprus Airways* kopš 2009. gada nebija tiesīgs saņemt mācību atbalstu.
- (127) Turklāt saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktu "šādu uzņēmumu nevar uzskatīt par piemērotu instrumentu citu sabiedriskās kārtības mērķu veicināšanai, kamēr netiek nodrošināta tā dzīvotspēja. Rezultātā Komisija uzskata, ka atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem var sekmēt saimnieciskās darbības attīstību, negatīvi neietekmējot tirdzniecību, kas būtu pretrunā ar Kopienas interesēm, tikai tad, ja tiek izpildīti šajās pamatnostādņēs paredzētie nosacījumi". Tāpēc Komisija var vērtēt 5. pasākumu tikai kā pārstrukturēšanas atbalstu, uz ko attiecas 2013. gada pārstrukturēšanas plāns.
- (128) Tā kā 1., 2., 4. un 5. pasākumam var būt tikai viens atbilstības pamatojums, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi izvērtēt visus pasākumus kopā. Šajā novērtējumā Komisija atsauksies uz 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 31.–77. punktu.

⁽²¹⁾ Spriedums lietā C-364/90 Itālija/Komisija (Recueil 1993, I-2097. lpp., 20. punkts).

5.3.1. Atbilstības kritērijs – grūtībās nonācis uzņēmums

- (129) Komisija 2013. gada 6. marta lēmumā (41.–46. apsvērumi) provizoriski secināja, ka *Cyprus Airways* kopš 2010. gada ir bijis grūtībās nonācis uzņēmums. Šis provizoriskais secinājums tika izteikts arī 2014. gada 4. februāra lēmumā (83. un 84. apsvērumi). Vēlāk Kipras iestādes atzina, ka *Cyprus Airways* no 2009. gada ir bijis grūtībās nonācis uzņēmums.
- (130) Saskaņā ar publiski pieejamos finanšu pārskatos ietverto informāciju *Cyprus Airways* galvenie finanšu dati no 2009. gada bija šādi:

8. tabula

Cyprus Airways galvenie finanšu dati laikposmā no 2008. gada līdz 2012. gada pirmajam pusgadam (miljonos EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012. gada pirmais pusgads (*)
Apgrozījums	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
EBT	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Statūt kapitāls	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Pašu kapitāls	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(*) *Cyprus Airways* nav publicējis finanšu pārskatus kopš 2012. gada pirmā pusgada.

- (131) 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunktā noteikts, ka sabiedrības ar ierobežotu atbildību tiek uzskatītas par nonākušām grūtībās, ja "ir zudusi vairāk nekā puse to statūt kapitāla un vairāk nekā ceturtdaļa no šā kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos".
- (132) Turklāt saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punktu uzņēmumu var uzskatīt par grūtībās esošu uzņēmumu, "ja novērojamas parastās grūtībās nonākuša uzņēmuma pazīmes, tādas kā zaudējumu pieaugums, atveseļošanas samazināšanās, gatavās produkcijas krājumu pieaugšana, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās, parāda pieaugums, procentu likmju celšanās un krītoša vai nulles neto aktīvu vērtība". Šajā ziņā atbilstīgi Vispārējās tiesas judikatūrai "negatīva pamatkapitāla esamība (..) var tikt uzskatīta par būtisku norādi uz to, ka uzņēmums ir nonācis finanšu grūtību situācijā" ⁽²²⁾.
- (133) 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunktā atspoguļots pieņēmums, ka uzņēmums, kas zaudējis milzīgu daļu sava statūt kapitāla, nespēs apturēt zaudējumus, kuri īstermiņā vai vidējā termiņā gandrīz noteikti novedīs to līdz nespējai turpināt darbību. Komisija uzskata, ka šis pieņēmums *a fortiori* attiecas uz uzņēmumu, kas zaudējis visu statūt kapitālu un kuram ir negatīvs pašu kapitāls ⁽²³⁾.
- (134) Kā norādīts 8. tabulā, *Cyprus Airways* no 2011. gada bija negatīvs pašu kapitāls. Turklāt pašu kapitāla apmērs samazinājās jau 2009. un 2010. gadā, un tas bija ievērojami mazāks par statūt kapitālu. Attiecībā uz 11. punktu 8. tabulā redzams, ka *Cyprus Airways* samazinājās apgrozījums un pieauga zaudējumi jau no 2009. gada. Apgrozījums 2009. gadā bija par gandrīz 21 % mazāks nekā 2008. gadā, un Uzņēmums cieta zaudējumus (EBT) EUR 3,2 miljonu apmērā. Šī tendence turpinājās arī nākamajos gados.
- (135) Ņemot vērā iepriekš minēto un Kipras iestāžu iesniegto informāciju (sk. iepriekš 68. apsvērumu), Komisija secina, ka *Cyprus Airways* ir bijis grūtībās nonācis uzņēmums no 2009. gada – daļēji saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punktu (īpaši no 2011. gada) un pilnīgi noteikti saskaņā ar to 11. punktu.
- (136) Atbilstīgi 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 33. punktam "uzņēmumam jābūt grūtībās nonākušam uzņēmumam šo pamatnostādņu nozīmē". Tādējādi šis nosacījums ir izpildīts.

⁽²²⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-102/07 *Freistaat Sachsen*/Komisija un T-120/07 MB Immobilien un MB System/Komisija (Krājums 2010, II-585. lpp., 106. punkts).

⁽²³⁾ Sk. 35. punktu Komisijas 2008. gada 2. aprīļa Lēmumā 2008/716/EK par valsts atbalstu C 38/2007 (ex NN 45/07), ko Francija piešķirusi *Arbel Fauvet Rail SA* (OV L 238, 5.9.2008., 27. lpp.).

5.3.2. 2013. gada pārstrukturēšanas plāna īstenošanas ilgums – ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (137) Saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35.–37. punktu “35. Pārstrukturēšanas plānam, kurš īstenojams pēc iespējas īsā laika posmā, pieņemamā termiņā jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākiem darbības apstākļiem. Tādēļ pārstrukturēšanas atbalstam jābūt saistītam ar stabilu pārstrukturēšanas plānu, par ko uzņemas saistības attiecīgā dalībvalsts. Sīki izstrādāts plāns jāiesniedz Komisijai un tajā jo īpaši jāietver tirgus pētījumi. Dzīvotspējas uzlabošanai jābūt galvenokārt sakarā ar iekšējiem pasākumiem, kas ietverti pārstrukturēšanas plānā; tā var balstīties uz ārējiem faktoriem, piemēram, cenu un pieprasījuma svārstībām, pār ko uzņēmumam nav lielas ietekmes, bet tikai tad, ja izdarītās tirgus prognozes ir vispārpieņemtas. Pārstrukturēšanai jāietver tādu darbību pārtraukšana, kas pat pēc pārstrukturēšanas joprojām turpinātu strukturāli radīt zaudējumus”.
- (138) “36. Pārstrukturēšanas plānā jāapraksta apstākļi, kas izraisījuši uzņēmuma problēmas, tādējādi ļaujot novērtēt, vai ieteiktie pasākumi ir piemēroti. Tajā *inter alia* jāņem vērā pašreizējais stāvoklis un nākotnes prognozes attiecībā uz piedāvājumu un pieprasījumu attiecīgā produkta tirgū, norādot labāko notikumu attīstību, sliktāko notikumu attīstību un vidēja termiņa prognozes, kā arī uzņēmumam specifiskās stiprās un vājās puses. Plānam jāļauj uzņēmumam pāriet uz jaunu struktūru, kas nodrošina tam iespējamu ilgtermiņa dzīvotspēju un ļauj tam nostāties pašam uz savām kājām.”
- (139) “37. Plānā jāparedz tāds pavērsiens, kas pēc pārstrukturēšanas ļaus uzņēmumam segt visas tā izmaksas, ietverot nolietojuma un finansiālās izmaksas. Paredzamajai kapitāla peļņai jābūt pietiekamai, lai ļautu pārstrukturētajam uzņēmumam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem. Ja uzņēmuma grūtības saistās ar trūkumiem tās vadības sistēmā, jāievieš pienācīgi pielāgojumi.”
- (140) Par plāna īstenošanas ilgumu jānorāda, ka paziņotais pārstrukturēšanas plāns attiecas uz laikposmu no pirmā aktīva pārdošanas darījuma, ko 2012. gada aprīlī veica, lai nodrošinātu Uzņēmuma pašu ieguldījumu tā pārstrukturēšanas izmaksu segšanā, līdz 2017. gada beigām un tajā paredzēts atjaunot *Cyprus Airways* rentabilitāti no 2014. finanšu gada. Tādējādi saskaņā ar paziņojumu pārstrukturēšanas periods ir pieci gadi un seši mēneši.
- (141) Komisija ievēroja, ka šis laikposms ir ilgāks par Komisijas apstiprinātajiem citu aviosabiedrību pārstrukturēšanas periodiem, kuru parastais ilgums ir pieci gadi⁽²⁴⁾.
- (142) Komisija arī ievēroja, ka 5. pasākums tika īstenots pirms 2010. un 2011. gada. Tā kā 5. pasākumu piešķīra laikā, kad Uzņēmums jau bija nonācis finanšu grūtībās, uz to neattiecās VGAR darbības joma. Tas nozīmē, ka pasākums bija vai nu nesaderīgs mācību atbalsts, vai arī būtu uzskatāms par pārstrukturēšanas atbalstu, kura saderība būtu attiecīgi jāizvērtē. Ja pasākumu uzskatītu par pārstrukturēšanas atbalstu, galīgais pārstrukturēšanas perioda ilgums būtu aptuveni septiņi gadi (un pasākumam arī vajadzētu būtu iekļautam paziņotajā pārstrukturēšanas plānā).
- (143) Pamatotos gadījumos Komisija var akceptēt ilgāku pārstrukturēšanas periodu. Tomēr šajā gadījumā Kipras iestādēm neizdevās pamatot, kāpēc *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas pabeigšanai vajadzētu vairāk nekā piecus gadus. Patiešām, Komisija ievēroja, ka iepriekš 72. apsvērumā Kipras iestāžu aprakstīto laiku, kas “zaudēts” ar valsts iekšējo lēmumu pieņemšanas procesu saistītas kavēšanās dēļ⁽²⁵⁾, iestādes varēja kontrolēt. Turklāt pretēji citiem gadījumiem *Cyprus Airways* 2013. gada pārstrukturēšanas plānā nav norādīti nekādi īpaši apstākļi, ko Komisija agrāk būtu akceptējusi Kipras iestāžu minētajos lēmumos un kuru dēļ Komisija varētu secināt, ka šajā lietā ir pieļaujams ilgāks

⁽²⁴⁾ Sk. 179. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.34191 (2012/C) par pasākumiem, ko Latvija īstenojusi A/S *Air Baltic Corporation (airBaltic)* labā (vēl nav publicēts); 131. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.32715 (2012/C) par *Adria Airways d.d.* (vēl nav publicēts); 107. apsvērumu Komisijas 2012. gada 19. septembra Lēmumā 2013/151/ES par valsts atbalstu SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ko Čehija īstenojusi *České aerolinie, a.s.* labā (ČSA – *Czech Airlines* – Pārstrukturēšanas plāns) (OV L 92, 3.4.2013., 16. lpp.), un 93. apsvērumu Komisijas 2012. gada 27. jūnija Lēmumā 2012/661/ES par valsts atbalstu Nr. SA.33015 (2012/C), ko Malta plāno īstenot *Air Malta plc.* labā (OV L 301, 30.10.2012., 29. lpp.); 241. apsvērumu Komisijas 2014. gada 29. jūlija lēmumā lietā SA.36874 (2013/N) par *LOT Polish Airlines S.A.* pārstrukturēšanas atbalstu (vēl nav publicēts).

⁽²⁵⁾ No valdes 2012. gada februāra rezolūcijas pieņemšanas līdz 2012. gada jūnijam, kad Ministru padome apstiprināja tiesību akta projektu, atļaujot palielināt kapitālu, pagāja aptuveni četri mēneši. Turklāt pirms kapitāla palielinājuma apstiprināšanas Pārstāvju palāta pieprasīja papildu nosacījumus.

pārstrukturēšanas periods. Šādi apstākļi varētu būt, piemēram, ļoti liels jaudas samazinājums vai sevišķi maza tirgus daļa ⁽²⁶⁾.

- (144) Tāpēc Komisija nepiekrīt, ka *Cyprus Airways* gadījumā pieci gadi un seši mēneši (un vēl jo vairāk septiņi gadi) ir pamatots pārstrukturēšanas periods.
- (145) Saistībā ar 2013. gada pārstrukturēšanas plāna saturu Komisija ievēroja, ka Kipras iestādes nepietiekami reaģēja uz Komisijas 2014. gada 4. februāra lēmumā paustajām šaubām.
- (146) Konkrētāk, Kipras iestādes apgalvoja, ka plānā tika ņemta vērā uzturētā tīkla rezultativitāte un iespējama pasažieru pieprasījuma kritums un ka nepastāvēja nelabvēlīgu degvielas cenas un EUR/USD maiņas kursa izmaiņu risks, ņemot vērā to nesenās svārstības. Iestādes arī uzstāja, ka prognozētā Uzņēmuma finansiālā situācija bija apmierinoša, salīdzinot ar tā vajājiem iepriekšējiem rezultātiem. Tās norādīja uz 2013. gada pārstrukturēšanas plāna elementiem, kas īstenoti veiksmīgāk nekā gaidīts, piemēram, *Larnaca* lidostas lidlauka pakalpojumu maksu pārskatīšanu.
- (147) Tomēr Komisija 2014. gada 4. februāra lēmumā pauda šaubas, jo tai bija pamats uzskatīt, ka vairāki 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paustie pieņēmumi nebija pietiekami piesardzīgi, ņemot vērā tās pieredzi saistībā ar citiem aviosabiedrību nozarē īstenotajiem pārstrukturēšanas plāniem, konkurences apstākļus tirgū, kā arī vispārīgo principu, ka uzticamā pārstrukturēšanas plānā jāņem vērā arī nelabvēlīgu apstākļu reāla iespējamība.
- (148) Saistībā ar to Komisija norāda, ka *Cyprus Airways* izteiktie pieņēmumi nav vispārīgi pamatoti vai pierādīti ar datiem par tirgus perspektīvām. Patiesībā Uzņēmuma konkurenti šos pieņēmumus apstrīdēja, īpaši saistībā ar iespējamo spiedienu no konkurentu puses, kas varētu rasties paredzētajos rentablajos maršrutos, degvielas ietaupījumiem un plānotajiem ieņēmumiem no cenas palielināšanas.
- (149) Komisija norāda, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā paredzētajā bāzes scenārijā prognozēta pozitīva Uzņēmuma EBIT, t. i., EUR 0,4 miljoni, jau 2014. gadā un tā pieaugums turpmākajos gados. Tomēr Komisija ievēroja, ka plānā pieņemts, ka visā pārstrukturēšanas periodā netiks uzkrāti vai maksāti procenti par parādiem trešām personām – pārstrukturēšanas plānā tikai norādīts, ka tādējādi būs jāpārskata trešo personu aizdevumu atmaksas grafiks, un nav sniegta informācija par to, kā to izdarīs. Plānā prognozēts, ka tirdzniecības rādītāji un citas maksājumu saistības (izņemot *Hellenic Bank* aizdevumu) 2013.–2018. gada bilancē saglabāsies EUR 27,9 miljonu līmenī. Tādējādi trešo personu aizdevuma summa ir ļoti liela un tā nepārstrukturēšana var nopietni ietekmēt finanšu prognozes.
- (150) Komisija atkārtó argumentu, ko tā pauda 2014. gada 4. februāra lēmumā, proti, pārstrukturēšanas perioda beigās *Cyprus Airways* būtu uzņēmums ar negatīvu kopējo rezervju apmēru un bez kapitāla rezervēm. Šādu uzņēmumu nevar uzskatīt par dzīvotspējīgu, jo tam nebūs pilnīgi nekādu drošības rezervju.
- (151) Komisija arī norāda, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā ierosinātie pasākumi nešķiet piemērota reakcija uz paziņojumā norādītajiem apstākļiem, kas izraisīja Uzņēmuma grūtības. Konkrētāk, plānā ir paredzēts saglabāt trīs nerentablus maršrutus uz Grieķiju un divus uz Tuvajiem Austrumiem, lai gan abi konkrētie tirgi veicināja Uzņēmuma grūtības. Tajā arī plānots saglabāt vismaz četrus maršrutus, kuros pastāv tieša konkurence ar zemo izmaksu aviosabiedrībām, un palielināt cenas. Visbeidzot, tajā saglabāts vismaz viens maršruts, ko ievērojami ietekmē Turcijas pārlidošanas aizliegums.

⁽²⁶⁾ Komisijas 2006. gada 22. februāra Lēmumā lietā N 464/2005 par *AB Kauno ketaus liejykla* pārstrukturēšanas atbalstu – viens no lēmumiem, uz ko atsaucās Kipras iestādes – Komisija apstiprināja ilgāku pārstrukturēšanas periodu, *inter alia* ņemot vērā jaudas samazināšanu par 46 %. Taču *Cyprus Airways* samazinās jaudu tikai par 35 %. Komisija ir apstiprinājusi ilgāku pārstrukturēšanas periodu, arī ņemot vērā to, ka uzņēmumam ir ļoti maza tirgus daļa; to, ka pasākumi īstenoti, pirms valsti uzskatīja par funkcionējošu tirgus ekonomiku, kā arī to, ka īstenoti dramatiski darbības pārstrukturēšanas pasākumi (Komisijas 2005. gada 1. jūnija Lēmums lietā N 584/2004 par *AB Vingriai* pārstrukturēšanas atbalstu (OV C 187, 30.7.2005., 15. lpp.)). Uz šo lietu neattiecas arī Kipras iestāžu minētais *Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen* un *Stocznia Szczecińska* precedents – pirmajā lietā atbalstu apstiprināja saskaņā ar vecajām glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņiem un ņēma vērā to, ka uzņēmums sākotnēji bija valsts uzņēmums bijušajā Austrumvācijā, savukārt otrajā gadījumā atbalstu neapstiprināja.

- (152) Turklāt 2013. gada pārstrukturēšanas plānā nav konkrēti novērtētas attiecīgo tirgu turpmākā piedāvājuma un pieprasījuma prognozes – ir tikai atzīts, ka atsevišķos saglabājamos maršrutos pastāv konkurences spiediena risks.
- (153) Komisija arī norāda, ka negatīvajā scenārijā nav pietiekami ņemtas vērā Uzņēmuma vājās puses un attiecīgajos tirgos pastāvošie riski, no kuriem daži ir noteikti arī pārstrukturēšanas plānā. Šīs vājās puses un riski ir, piemēram, konkurentu spiediens, bāzes scenārija finanšu prognožu galveno parametru novirze (piemēram, mazāki vidējie vienības ieņēmumi par vienu pasažieri (peļņa), degvielas cenu un USD/EUR maiņas kursa izmaiņas, pieprasījuma kritums) un svarīgāko tirgu ekonomiskais stāvoklis.
- (154) Patiesībā negatīvajā scenārijā ir atspoguļots ieņēmumu kritums tikai par 1 % un prognozēts, ka pozitīvā EBIT būs tikai EUR 0,3 miljoni, ko panāks 2016. un 2017. gadā. Tomēr, ja kāds no 2013. gada pārstrukturēšanas plānā atzītajiem papildu riskiem īstenotos, piemēram, naftas cenas pieaugums par 1 % vai par 1 % mainītos EUR/USD maiņas kurss, ar to būtu pietiekami, lai nevarētu gūt prognozēto peļņu (sk. iepriekš 51. apsvērumu). Šos riskus vēl vairāk pastiprina tas, ka *Cyprus Airways* nav vajadzīgā nodrošinājuma, lai ierobežotu riskus, ko rada iespējams degvielas cenu kāpums vai valūtu maiņas kursa izmaiņas. Turklāt Komisija ievēroja, ka iepriekš izskatītajās aviosabiedrību lietās negatīvā scenārija izstrādē parasti bija ņemtas vērā daudz lielākas bāzes parametru nobīdes⁽²⁷⁾. Jānorāda arī tas, ka tika ignorēts ievērojama konkurences pieauguma risks, īpaši Telavivas un Maskavas maršrutos, kas ir *Cyprus Airways* ceturtais un piektais svarīgākais maršruts pasažieru skaita ziņā, lai gan šis faktors bija skaidri norādīts 2013. gada pārstrukturēšanas plānā. Plānā bija jāņem vērā arī iespējama Grieķijas un Kīpras recesijas ieilgšana.
- (155) Tāpēc Komisija secina, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā nav pietiekami ņemti vērā apstākļi, kas izraisīja *Cyprus Airways* grūtības, kā arī tirgus turpmākās prognozes un tajā nav paredzēts ticams negatīvais scenārijs.
- (156) Visbeidzot, Komisija norāda, ka 2013. gada pārstrukturēšanas plānā nav risinātas būtiskās ar *Cyprus Airways* uzņēmējdarbības modeli saistītās problēmas, kas varētu būt veicinājušas tā grūtības. Uzņēmuma pārstrukturēšanas pamatā ir pašreizējais uzņēmējdarbības modelis un tā tradicionālā darbība kā pilna apjoma pakalpojumu aviosabiedrībai, kas biļešu pārdošanai galvenokārt izmanto starpniekus, taču konkurē ar zemo izmaksu aviosabiedrībām vai pilna apjoma pakalpojumu aviosabiedrībām, kurām ir plašāks tīkls un kuras lielākoties tieši pārdod biļetes tiešsaistē.
- (157) Tāpēc Komisija secina, ka 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35.–37. punkts nav izpildīts, jo i) 2013. pārstrukturēšanas plāna īstenošanas periods ir nepamatoti ilgs; ii) plānā nav paredzēta Uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana saprātīgā laikposmā (pieņemamā termiņā) un tas nav pamatots ar reāliem pieņēmumiem; kā arī iii) plānā nav ņemta vērā situācija tirgū un pietiekami mainīgi apstākļi.

5.3.3. Pārmērīgu konkurences kropļojumu novēršana

- (158) Saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38.–42. punktu uzņēmumam, kas saņem pārstrukturēšanas atbalstu, jāīsteno pasākumi, ar ko kompensēt valsts atbalsta izraisītos konkurences kropļojumus. Šie pasākumi var būt, piemēram, aktīvu nodalīšana, jaudas vai tirgus daļas samazināšana un piekļuves šķēršļu samazināšana attiecīgajos tirgos, un tiem jāattiecas uz maršrutiem vai produktiem, kas nerada zaudējumus.
- (159) Kīpras iestādes ir ierosinājušas kompensācijas pasākumus, tostarp rentablo maršrutu slēgšanu vai to jaudas samazināšanu, divu LHR laika nišu pārdošanu, kā arī flotes un ASK samazināšanu.

⁽²⁷⁾ Sk., piemēram, 185. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.34191 (2012/C) par pasākumiem, ko Latvija īstenojusi A/S *Air Baltic Corporation (airBaltic)* labā (vēl nav publicēts), vai 234. apsvērumu Komisijas 2014. gada 29. jūlija lēmumā lietā SA.36874 (2013/N) par *LOT Polish Airlines S.A.* pārstrukturēšanas atbalstu (vēl nav publicēts).

- (160) Komisija norāda, ka *LHR* – pilnīgi koordinētas lidostas⁽²⁸⁾ – laika nišu pārdošanu var uzskatīt par pietiekamu konkurentu piekļuves šķēršļu samazināšanu, īpaši ņemot vērā to, ka *Cyprus Airways* pilnīgi pārtrauku darbību šajā lidostā. Arī apjomīgā flotes samazināšana ir uzskatāma par būtisku jaudas samazināšanu.
- (161) Par kompensācijas pasākumiem, kas saistīti ar maršrutiem, jānorāda, ka Komisija par kompensācijas pasākumiem ir pastāvīgi atzinusi rentablu maršrutu (t. i., tādu maršrutu, kas nodrošina pozitīvu bruto ieguldījumu, ņemot vērā mainīgās izmaksas) slēgšanu vai to jaudas samazināšanu⁽²⁹⁾.
- (162) Tomēr Komisija ievēroja, ka maršruta *LCA–ATH*, kurā Kipras iestādes ierosināja *Cyprus Airways* jaudas samazināšanu kompensācijas pasākumu nolūkā, bruto ieguldījums bija negatīvs un Kipras iestādes neiesniedza pierādījumus, ar ko pamatot apgalvojumu par to, ka kompensācijas pasākumam paredzētā maršruta daļa (samazināt lidojumu biežumu par četriem lidojumiem nedēļā) neradīja zaudējumus.
- (163) Taču Komisija norāda, ka ierosinājums samazināt *ASK* par 24 %, salīdzinot ar 2012. gada jaudu, ir lielāks nekā citu aviosabiedrību pārstrukturēšanas plānos piedāvātais *ASK* samazinājums⁽³⁰⁾. Tas nozīmē, ka arī tad, ja maršruta *LCA–ATH* (tikai 0,84 % no kopējā *ASK*) jaudas samazināšanu neņemtu vērā, *ASK* samazinājums tāpat būtu pietiekami liels.
- (164) Tāpēc Komisija secina, ka 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38.–42. punkts ir izpildīts.

5.3.4. Līdz minimumam ierobežots atbalsts: reāls ieguldījums bez atbalsta

- (165) Atbilstīgi 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43.–45. punktam pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējiem ir jānodrošina ieguldījums 2013. gada pārstrukturēšanas plāna īstenošanā no saviem pašu resursiem un lielu uzņēmumu, kā *Cyprus Airways*, gadījumā šā ieguldījuma apmēram jābūt vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, izņemot ārkārtas apstākļos un īpašās grūtībās. Šim ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, neņemot vērā visus nākotnē gaidāmus ienākumus, piemēram, naudas plūsmas.
- (166) Komisija ņem vērā, ka ierosinātā pašu ieguldījuma atjauninātā summa ir EUR 61,57 miljoni. Šī summa ir 41,8 % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām, t. i., EUR 147,4 miljoniem, un pārstrukturēšanas atbalstu koriģētu atbilstīgi nodrošinātajam pašu ieguldījumam, lai abu summu kopsumma segtu vienīgi pārstrukturēšanas izmaksas.
- (167) Komisija ievēroja, ka arī tad, ja Uzņēmums nodrošinātu visu ierosināto pašu ieguldījuma summu, t. i., 41,8 %, tā tomēr būtu mazāka par 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs noteikto robežvērtību (50 %).
- (168) Turklāt, ņemot vērā 79. apsvērumā iekļauto 5. tabulu, Komisija konstatēja, ka ir īstenota tikai EUR 55,67 miljonus vērtu aktīvu pārdošana. Pārējo ierosināto vienumu, piemēram, rezerves daļu un gaisa kuģa *Airbus A320*, pārdošana nav pabeigta, un to vērtība nav pamatota ar ekspertu sagatavotu novērtējumu.
- (169) Par rezerves daļu pārdošanu jānorāda, ka līdz šim gūtie faktiskie ieņēmumi (EUR 0,86 miljoni) liecina, ka sākotnējie aprēķini, t. i., EUR 2,0 miljoni 2013. gadā un EUR 1,1 miljons 2014. gadā, bija ievērojami pārvērtēti. Tā kā nav iesniegts ekspertu sagatavots novērtējums par atlikušajām pārdodamajām rezerves daļām un nav arī citu pierādījumu, piemēram, līguma, kurā skaidri norādīta pircēja apņemšanās veikt pirkumu, prognozētos turpmākos ieņēmumus no rezerves daļu pārdošanas nevar ņemt vērā kā pietiekami reālu un faktisku pašu ieguldījumu.

⁽²⁸⁾ Pilnīgi koordinētas lidostas ir definētas 2. panta g) punktā Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.). Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 3. panta 4. punktu šādām lidostām veidojas jaudas ierobežojumi, vismaz noteiktos laika posmos.

⁽²⁹⁾ Sk. 194. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.34191 (2012/C) par pasākumiem, ko Latvija īstenojusi A/S *Air Baltic Corporation (airBaltic)* labā (vēl nav publicēts); 143. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.32715 (2012/C) par *Adria Airways d.d.* (vēl nav publicēts); Lēmuma 2013/151/ES 130. apsvērumu.

⁽³⁰⁾ Sk., piemēram, 195. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.34191 (2012/C) par pasākumiem, ko Latvija īstenojusi A/S *Air Baltic Corporation (airBaltic)* labā (vēl nav publicēts); 136. apsvērumu Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmumā lietā SA.32715 (2012/C) par *Adria Airways d.d.* (vēl nav publicēts).

- (170) Savukārt par *Airbus A320*, ko Kipras iestādes 2014. gada 11. maijā iesniegtajā informācijā raksturo kā "vecu gaisa kuģi", jānorāda, ka četri no pieciem 2014. gadā iesniegtajiem piedāvājumiem ir atsaukti un piektā piedāvājuma iesniedzējs nav atbildējis uz *Cyprus Airways* izteikto pretpiedāvājumu. Tā kā Kipras iestādes nav iesniegušas ekspertu sagatavotu gaisa kuģa novērtējumu, prognozētos EUR 2,5 miljonu ieņēmumus no pārdošanas nevar uzskatīt par pietiekami reālu un faktisku pašu ieguldījumu.
- (171) Turklāt Komisija nepiekrīt Kipras iestāžu apgalvojumam un uzskata, ka īpašuma nodošana Sociālā nodrošinājuma fondam nav uzskatāma par faktisku un reālu pašu ieguldījumu, jo, kā apstiprināja Kipras iestādes un bija redzams Uzņēmuma gada pārskatos, Sociālā nodrošinājuma fondu neatkarīgi no tā juridiskā statusa kontrolē *Cyprus Airways*, tādējādi tā līdzekļi nonāk Uzņēmuma rīcībā un fonda deficīts ir daļa no pārstrukturēšanas izmaksām⁽³¹⁾. Tāpēc, nododot aktīvu Sociālā nodrošinājuma fondam, *Cyprus Airways* nenodrošina reālu pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanā.
- (172) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka faktiskais un reālais pašu ieguldījums ir EUR 55,67 miljoni, t. i., 37,8 % no pārstrukturēšanas izmaksām.
- (173) Kipras iestādes apgalvo, ka pašu ieguldījums īpašu grūtību gadījumā var būt mazāks par 50 %. Konkrētāk, tās uzskata, ka *Cyprus Airways* gadījumā mazāku pašu ieguldījumu var pamatot ar ekonomikas un finanšu krīzi, kā arī Turcijas gaisa telpas pārlidošanas aizliegumu, kas Uzņēmumam rada papildu slogu.
- (174) Komisija ņem vērā Kipras ekonomikas stāvokli un atzīst, ka šādos apstākļos var būt grūti pārdot aktīvus. Tomēr Komisija norāda, ka *Cyprus Airways* darbojas starptautiskā un likvidā tirgū, tāpēc potenciālie tā aktīvu, tostarp gaisa kuģa, laika nišu un rezerves daļu, pircēji var būt uzņēmēji no jebkuras pasaules vietas un tādējādi, iespējams, tos neskartu Kipras ekonomiskā situācija, jo tiem būtu vienkāršāka piekļuve finansējumam un tie varētu nodot aktīvus vai tos izmantot ar Kipru nesaistīti.
- (175) Turklāt Turcijas pārlidošanas aizliegums ir bijis spēkā vairākus gadus un nav nekādā veidā saistīts ar tādu aviosabiedrību aktīvu pārdošanu, kurus var izmantot citā vietā. Jānorāda arī, ka ievērojamā jaudas samazināšana ir būtiska konkurentiem, savukārt noteikumi par pašu ieguldījumu paredzēti, lai ierobežotu vajadzīgo valsts atbalsta apmēru un pierādītu, ka tirgū pastāv ticība uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai.
- (176) Visbeidzot, lai gan Komisija, ņemot vērā 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes un ārkārtējus apstākļus, ir akceptējusi pašu ieguldījumus 40 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām⁽³²⁾, arī šī summa pārsniedz *Cyprus Airways* pašu ieguldījumu.
- (177) Tāpēc Komisija secina, ka 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43.–45. punkts nav izpildīti. Uzņēmuma 2013. gada pārstrukturēšanas plānā atbalsts nav ierobežots līdz vajadzīgajam minimumam, jo tajā nav paredzēts pietiekami liels, reāls un faktiskais pašu ieguldījums *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas izmaksu segšanā.

5.3.5. Īpaši nosacījumi par uzņēmumiem, kas atrodas atbalstāmos reģionos

- (178) Saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem atbalsta piešķiršanas atļaujas nosacījumi par kompensācijas pasākumu īstenošanu un saņēmēja ieguldījuma apjomu var būt mazāk stingri, ja to pamato ar reģionālās attīstības vajadzībām un īpaši tad, ja atbalsta saņēmējs atrodas atbalstāmā reģionā.

⁽³¹⁾ *Cyprus Airways* statūti un Uzņēmuma gada pārskati liecina, ka tas īsteno vairākus pensiju plānus, tostarp Sociālā nodrošinājuma fonda plānu, uzņemas Sociālā nodrošinājuma fonda vērtības saglabāšanas saistības, un šīs saistības ir iekļautas Uzņēmuma maksājumu saistībās un nodrošinājumos. Turklāt Uzņēmums garantē pensiju pirktspeju, lai tās nebūtu mazākas par noteikto kopējo minimālo pabalstu.

⁽³²⁾ Sk. 276. apsvērumu Komisijas 2009. gada 22. jūlija Lēmumā 2010/175/EK par valsts atbalstu C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 un PL 34/04), ko Polija piešķīrusi uzņēmumam *Stocznia Gdańsk* (OV L 81, 26.3.2010., 19. lpp.).

- (179) Kipras gadījumā 2007.–2013. gadā, kā arī 2014.–2020. gadā, atkāpjoties no Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta, reģionālo ieguldījumu atbalstu var saņemt divi reģioni (Rietumu zona un Austrumu zona), kuru summārais iedzīvotāju skaits ir 50 % no Kipras iedzīvotāju kopskaita⁽³³⁾. Kipras iestādes arī apgalvoja, ka Kipras sociālekonomisko attīstību ietekmē vairākas teritoriālās iezīmes, t. i., perifērā daba un atkarība no gaisa un jūras transporta. Visbeidzot, tās apgalvoja, ka Kipras ekonomikas recesija ir *a fortiori* iemesls, kāpēc Kipra būtu uzskatāma par atbalstāmu reģionu.
- (180) Komisija norāda, ka *Cyprus Airways* mītne ir Nikosijā, kas neatrodas nevienā no atbalstāmajiem Kipras reģioniem. Šādā reģionā neatrodas arī Larnakas lidosta, kas varētu būt *Cyprus Airways* darbības galvenais centrs. Turklāt Komisija norāda, ka, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, atbalstāma reģiona statusu var piešķirt tikai ar Komisijas lēmumu un atbilstīgi piemērojamo Reģionālā atbalsta pamatnostādņu kritērijiem, nevis pamatojoties uz teritoriālajām iezīmēm vai ekonomikas recesiju.
- (181) Tāpēc Komisija uz atbalsta kritērijiem nevar attiecināt mazāk stingrus nosacījumus.

5.3.6. Princips “vienreiz un pēdējoreiz”

- (182) Saskaņā ar 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.3. iedaļu un 73. punktu glābšanas un/vai pārstrukturēšanas atbalsts būtu jāpiešķir tikai vienreiz un “ja ir pagājis mazāk nekā 10 gadu kopš glābšanas atbalsta piešķiršanas, pārstrukturēšanas perioda beigām vai pārstrukturēšanas plāna īstenošanas apstādīnāšanas (ņemot vērā visvēlāko datumu), Komisija neatļauj piešķirt turpmāku glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu”. Šo nosacījumu dēvē par principu “vienreiz un pēdējoreiz”.
- (183) Atkāpe no šā principa ir paredzēta pamatnostādņu 3.3. iedaļā 73. punkta c) apakšpunktā [lūdzu, apstipriniet]:
- “(..)
- c) *kad runa ir par ārkārtējiem un izņēmuma apstākļiem.*”
- (184) Komisija 2007. gadā apstiprināja *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas atbalstu, pamatojoties uz pārstrukturēšanas plānu. Tāpēc saskaņā ar principu “vienreiz un pēdējoreiz” patlaban *Cyprus Airways* būtībā nav tiesīgs saņemt turpmāku pārstrukturēšanas atbalstu, un Komisija pauž šaubas par to, vai šajā gadījumā pastāv ārkārtēji un izņēmuma apstākļi pamatnostādņu 73. punkta c) apakšpunkta nozīmē.
- (185) Lai gan Kipras iestādes plaši komentēja šo aspektu pēc abu oficiālās izmeklēšanas procedūru sākšanas, tās nespēja pamatot, kāpēc *Cyprus Airways* saskārās ar ārkārtējiem un izņēmuma apstākļiem, kuru dēļ būtu piešķirams turpmāks pārstrukturēšanas atbalsts⁽³⁴⁾.
- (186) Konkrētāk, Turcijas pārlidošanas aizliegumu ieviesa 1974. gadā⁽³⁵⁾, un Kipra īsteno apstiprinātu shēmu, ar ko skartajām aviosabiedrībām, tostarp *Cyprus Airways* (sk. iepriekš 23. apsvērumu), kompensē ar to saistītās papildu izmaksas. Tāpēc šo notikumu nevar atzīt par ārkārtēju un izņēmuma apstākli, turklāt Kipras iestādes neiesniedza par to jaunus pierādījumus.

⁽³³⁾ Sk. Komisijas 2006. gada 24. janvāra Lēmumu lietā N 814/2006 par reģionālā atbalsta plānu 2007.–2013. gadam (OV C 68, 24.3.2007., 28. lpp.).

⁽³⁴⁾ Kipras iestādes atsauca uz lēmumu par *Air Malta* glābšanas atbalstu, kurā atzīta ārkārtēju apstākļu esamība un atļauts piešķirt glābšanas atbalstu laikposmā, kad no iepriekšējā pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanas nebija pagājuši desmit gadi (Komisijas 2010. gada 15. novembra Lēmums lietā N 504/2010 – *Air Malta plc.* – glābšanas atbalsts (OV C 102, 2.4.2011., 4. lpp.)). Komisija norāda, ka *Air Malta* un *Cyprus Airways* lietas ievērojami atšķiras. Iepriekšējais pasākums *Air Malta* lietā tika īstenots 2004. gada aprīlī, t. i., pirms Maltas iestāšanās ES, tāpēc tam nebija jāsaņem Komisijas atļauja. Maltas iestādes apgalvoja, ka 2004. gada pasākums atbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un tāpēc nebija uzskatāms par valsts atbalstu. Tā kā glābšanas atbalsta apstiprinājums bija jāsniedz steidzami, Komisija nevarēja nonākt pie galīga slēdziena par to, vai 2004. gada pasākums ir valsts atbalsts. Tomēr nākamajā lēmumā par pārstrukturēšanas atbalstu (Lēmums 2012/661/ES) Komisija secināja, ka 2004. gada pasākums nebija valsts atbalsts. Savukārt šajā lietā ir skaidrs, ka *Cyprus Airways* saņēma pārstrukturēšanas atbalstu 2007. gadā. Turklāt viens no Komisijas akceptētajiem ārkārtējiem apstākļiem bija tas, ka 2004. gada pasākuma īstenošanas laikā piekļuvi Maltas starptautiskajai lidostai reglamentēja tikai saskaņā ar divpusējos gaisa transporta nolīgumos paredzētām pārvadāšanas tiesībām, savukārt 2010. gadā lidosta bija pieejama visiem ES pārvadātājiem. Attiecībā uz Kipras lidostām tik būtiskas pārmaiņas laikposmā no 2007. gada līdz šim brīdim nav notikušas. Visbeidzot, *Air Malta* nodrošināja vairāk nekā 50 % Maltas gaisa satiksmes, savukārt *Cyprus Airways* daļa Kipras gaisa satiksmes tirgū 2012. gadā bija tikai 15 % un kopš tā laika ir tikai samazinājusies.

⁽³⁵⁾ Sk. Komisijas 2012. gada 27. jūnija lēmuma lietā SA.32523 (11/N) 11. punktu.

- (187) Līdzīgu iemeslu dēļ par ārkārtēju un izņēmuma apstākli nevar uzskatīt arī “nelikumīgas” lidostas darbību Kipras ziemeļu daļā, jo tūristi var ceļot uz Kipras ziemeļu daļu un no tās vismaz kopš 2004. gada.
- (188) Tā kā *Cyprus Airways* darbojas liberalizētā nozarē, Komisija arī nepiekrīt Kipras iestāžu apgalvojumam par to, ka par ārkārtēju un izņēmuma apstākli var uzskatīt jebkāda konkurenta – zemo izmaksu vai pilna apjoma pakalpojumu aviosabiedrības – ienākšanu tirgū, ja vien šo konkurentu darbība ir likumīga. Par apgalvojumu, ka Kipras valsts subsidē *Cyprus Airways* konkurentus, Komisijai nav sniegts nekāds pamatojums. Komisija katrā ziņā uzsver, ka nevar apgalvot to, ka valstij ir jāsniedz valsts atbalsts *Cyprus Airways*, lai kompensētu iespējama tās noteikta pasākuma nelabvēlīgo ietekmi, un ka tas uzskatāms par ārkārtēju un izņēmuma apstākli.
- (189) Par nemieriem Tuvajos Austrumos Komisija uzskata, ka šādu situāciju nevar atzīt par ārkārtēju apstākli, jo šā reģiona daļās nestabilitāte pastāv jau vairākas desmitgades. Attiecībā uz Kipras iestāžu minēto nesenāko nemieru, t. i., “arābu pavasara”, radīto ekonomisko ietekmi jānorāda, ka saskaņā ar Uzņēmuma gada pārskatiem ieņēmumi no maršrutiem, kas savieno Kipru ar Tuvajiem Austrumiem un Persijas līča reģionu, šķiet, parasti veido aptuveni 10 % no *Cyprus Airways* kopējiem ieņēmumiem. Tāpēc arī ievērojamam satiksmes plūsmas kritumam būtu salīdzinoši neliela ietekme (arī tad, ja tā “nebūtu maznozīmīga”), t. i., tas ietekmētu ne vairāk kā 10 % no *Cyprus Airways* kopējiem ieņēmumiem.
- (190) Komisija atzīst, ka Grieķijas un Kipras ekonomiku stāvoklis ir pasliktinājies un, iespējams, ir mazinājušās Grieķijā veikto lidojumu vidējās cenas. Tomēr Komisija atgādina, ka *Cyprus Airways* 2011.–2013. gadā paplašināja iekšzemes lidojumus Grieķijā un tādējādi apzināti palielināja atkarību no situācijas Grieķijas tirgū.
- (191) 2013. gada pārstrukturēšanas plānā pieejamie pierādījumi un konkurentu sniegtā informācija liecina, ka kopējais pasažieru pārvadāšanas apmērs Kipras tirgū kopš 2009. gada ir pieaudzis, savukārt *Cyprus Airways* tirgus daļa ir sarukusi. Turklāt ekonomikas krīze ietekmēja arī citas aviosabiedrības, kas darbojas reģionā, taču tās mainīja savu cenu politiku un tīklu, lai varētu turpināt darbību tirgū. *Ryanair* pat norādīja, ka tam pat ir izdevies panākt šajos tirgos izaugsmi.
- (192) Nemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka, lai gan *Cyprus Airways* ar skaidriem, taču “vispārīgiem” paziņojumiem 2007., 2008. un 2009. gada pārskatos⁽³⁶⁾ atzina riskus un lai gan bija pieejami dažādi risinājumi, Uzņēmums neveica uzņēmējdarbības korekcijas, ar ko novērst tā svarīgāko tirgu ekonomikas stāvokļa pasliktināšanās radīto ietekmi un gūt peļņu jaunos tirgos, kā darīja tā konkurenti. Līdz ar to šīs sekas nav uzskatāmas par ārkārtējiem un izņēmuma apstākļiem; drīzāk tās būtu saistāmas ar sliktu *Cyprus Airways* pārvaldību un sniegumu.
- (193) Tāpēc Komisija secina, ka 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.3. iedaļas 73. punkta c) apakšpunktā paredzētais izņēmuma nosacījums nav izpildīts un *Cyprus Airways* pārstrukturēšanas atbalsts būtu pretrunā principam “vienreiz un pēdējoreiz”.

5.3.7. Secinājums

- (194) Nemot vērā iepriekš minēto, Komisija konstatē, ka Kipra 1., 2., 4. un 5. pasākumu *Cyprus Airways* labā īstenoja nelikumīgi un pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.
- (195) Komisija arī uzskata, ka 1., 2., 4. un 5. pasākums un 2013. gada pārstrukturēšanas plāns neatbilst 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Komisija nav konstatējusi citu saderības pamatojumu, un arī Kipras iestādes nav norādījušas uz pasākumu saderības alternatīvu pamatojumu (izņemot VGAR piemērošanu mācību atbalstam, t. i., 5. pasākumam). Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

⁽³⁶⁾ Sk. 2007. gada pārskatu, 97. lpp.; 2008. gada pārskatu, 88. lpp.; 2009. gada pārskatu, 91. lpp.

5.4. ATGŪŠANA

- (196) Atbilstīgi Līgumam un Tiesas iedibinātajai judikatūrai, ja Komisija konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības pieprasīt dalībvalstij šā atbalsta atcelšanu vai pārveidošanu⁽³⁷⁾. Tāpat Tiesa ir pastāvīgi lēmusi, ka dalībvalsts pienākums ir atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu; tas jā dara iepriekšējā stāvokļa atjaunošanas nolūkā⁽³⁸⁾.
- (197) No Tiesas apsvērumiem izriet, ka šis mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bija tirgū attiecībā pret citiem konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bija pirms atbalsta izmaksas⁽³⁹⁾.
- (198) Ievērojot šo judikatūru, Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999⁽⁴⁰⁾ 14. panta 1. punktā noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (..)".
- (199) Tāpēc, tā kā attiecīgie pasākumi, kuru kopējā summa ir EUR 66 099 317,94 (EUR 31,33 miljoni kā valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā (1. pasākums); EUR 34,5 miljoni kā glābšanas atbalsta aizdevums (2. pasākums) un EUR 269 317,94 kā mācību atbalsts (5. pasākums)), tika īstenoti, pārkāpjot Līguma 108. pantu, un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, šī summa jāatgūst, lai atjaunotu tirgus stāvokli, kas pastāvēja pirms atbalsta piešķiršanas. Atmaksājāmie līdzekļi būtu jāaprēķina, sākot no dienas, kad saņēmējs guvis priekšrocības, t. i., kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz faktiskai līdzekļu atgūšanai; atgūstamajām summām līdz to faktiskai atmaksāšanai būtu jāpiemēro procenti.

6. SECINĀJUMS

- (200) Tā kā Kipra neīstenoja 3. pasākumu, Līguma 108. panta 2. punktā paredzētajai procedūrai vairs nav pamata.
- (201) Komisija uzskata, ka *Cyprus Airways* labā īstentais 1., 2., 4 un 5. pasākums, t. i., attiecīgi valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā, glābšanas atbalsta aizdevums, pārstrukturēšanas atbalsts un mācību atbalsts, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē un ka tie nav saderīgi ar iekšējo tirgu, jo nav izpildīti attiecīgie 2004. gada glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumi un nav konstatēts cits saderības pamatojums.
- (202) Attiecībā uz 1., 2., 4. un 5. pasākumu Komisija konstatē, ka Kipra tos īstenojusi nelikumīgi un pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu.
- (203) Visbeidzot, Komisija norāda, ka Kipra ir piekritusi šā lēmuma pieņemšanai un paziņošanai angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Līguma 108. panta 2. punktā paredzētajai oficiālās izmeklēšanas procedūrai, kas 2013. gada 6. martā sākta attiecībā uz *ex gratia* kompensāciju, ko Kipra, iespējams, piešķīrusi uzņēmumam *Cyprus Airways*, vairs nav pamata, jo Kipra atteicās no šā pasākuma. Tāpēc attiecīgā procedūra tiek slēgta.

⁽³⁷⁾ Sk. spriedumu lietā C-70/72 Komisija/Vācija (*Recueil* 1973, 813. lpp., 13. punkts).

⁽³⁸⁾ Sk. spriedumu apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānija/Komisija (*Recueil* 1994, I-4103. lpp., 75. punkts).

⁽³⁹⁾ Sk. spriedumu lietā C-75/97 Beļģija/Komisija (*Recueil* 1999, I-030671. lpp., 64. un 65. punkts).

⁽⁴⁰⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

2. pants

Valsts atbalsts vismaz EUR 66 099 317,94 apmērā, ko veido EUR 31,33 miljoni kā valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā, EUR 34,5 miljoni kā glābšanas atbalsta aizdevums un EUR 269 317,94 kā mācību atbalsts un ko Kipra nelikumīgi piešķirusi uzņēmumam *Cyprus Airways*, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

Jebkāds valsts atbalsts, ko Kipra papildus 2. pantā norādītajām summām ir piešķirusi vai vēlētos piešķirt *Cyprus Airways*, īstenojot 4. pasākumu, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

4. pants

1. Kipra no saņēmēja atgūst 2. pantā norādīto nesaderīgo atbalstu. Kipra no saņēmēja atgūst arī visu 3. pantā minēto papildu atbalstu.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus, ko aprēķina no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēja rīcībā, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004⁽⁴¹⁾ V nodaļu un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008⁽⁴²⁾, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Attiecībā uz 4. pasākumu Kipra paziņo Komisijai, vai saistībā ar šo pasākumu tā ir piešķirusi kādas summas papildus 2. pantā minētajām, kā arī paziņo precīzas piešķirtās summas un to piešķiršanas datumus.

5. Attiecībā uz 5. pasākumu Kipra informē Komisiju par atsevišķo summu piešķiršanas datumiem.

6. Kipra no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ 4. pasākumu un visus nesamaksātos 2. un 3. pantā minētā atbalsta maksājumus.

5. pants

1. Lēmuma 2. un 3. pantā minēto atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.

2. Kipra nodrošina, ka šo lēmumu izpilda četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas dienas.

6. pants

1. Divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas Kipra iesniedz šādu informāciju:

- a) 4. panta 4. un 5. punktā prasītā informācija;
- b) kopējā no atbalsta saņēmēja atgūstamā summa (pamatsumma un procenti)⁽⁴³⁾;
- c) sīks jau veikto un plānoto šā lēmuma izpildes pasākumu apraksts;
- d) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējam ir pieprasīta atbalsta atmaksa.

2. Kipra informē Komisiju par šā lēmuma īstenošanas nolūkā veikto valsts pasākumu norisi, līdz 2. un 3. pantā minētā atbalsta atgūšana ir pabeigta. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties sniedz informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem šā lēmuma izpildes pasākumiem. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta atgūšanas procentu summām, ko saņēmējs jau atmaksājis.

⁽⁴¹⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽⁴²⁾ Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

⁽⁴³⁾ Šī informācija jāsniedz, izmantojot šā lēmuma pielikumā iekļauto tabulas veidlapu.

7. pants

Šis lēmums ir adresēts Kipras Republikai.

Briselē, 2015. gada 9. janvārī

Komisijas vārdā –
Margrethe VESTAGER
Komisijas locekle

PIELIKUMS

INFORMĀCIJA PAR SAŅEMTAJĀM, ATGŪSTAMAJĀM UN JAU ATGŪTAJĀM ATBALSTA SUMMĀM (VISAS SUMMAS NORĀDĪTAS EUR)

Atbalsta saņēmēja identitāte, pasākums	Saņemtā atbalsta kopējā summa	Atgūstamā atbalsta kopējā summa (pamatsumma)	Jau atgūtā atbalsta kopējā summa	
			Pamatsumma	Atgūstamās summas procenti
Cyprus Airways – valsts līdzdalība kapitāla palielināšanā	31 330 000 ⁽¹⁾	31 330 000		
Cyprus Airways – glābšanas atbalsta aizdevums	34 500 000 ⁽²⁾	34 500 000		
Cyprus Airways – mācību atbalsts	269 317,94 ⁽³⁾	269 317,94		
[Lūdzu, koriģējiet, ja, īstenojot 4. pasākumu, tika piešķirts cits atbalsts.]				

⁽¹⁾ Lēmuma 110. apsvērumā minētā summa.

⁽²⁾ Lēmuma 111. apsvērumā minētā summa.

⁽³⁾ Lēmuma 117. apsvērumā minētā summa.