

**DECISÃO (UE) 2015/1073 DA COMISSÃO****de 9 de janeiro de 2015****relativa aos auxílios estatais SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) executados por Chipre a favor da Cyprus Airways (Public) Ltd***[notificada com o número C(2014) 9362]***(Apenas faz fé a versão em língua inglesa)****(texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições acima citadas <sup>(1)</sup>, e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

**1. PROCEDIMENTO****1.1. PRIMEIRO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO (SA.35888)**

- (1) Em fevereiro de 2012, os serviços da Comissão tomaram conhecimento através da imprensa que o governo cipriota ponderava a possibilidade de uma intervenção a favor da Cyprus Airways (Public) Ltd («Cyprus Airways» ou «a empresa»). A fim de esclarecer a eventualidade de se estar na presença de auxílios estatais, a Comissão deu início a um processo *ex officio*.
- (2) A Comissão solicitou informações através de cartas, datadas de 20 de fevereiro de 2012, 15 de junho de 2012 e 23 de agosto de 2012. As autoridades cipriotas responderam em 6 de abril de 2012 e 30 de agosto de 2012. Em 4 de outubro de 2012, realizou-se em Bruxelas uma reunião entre a Comissão, os representantes das autoridades cipriotas e a Cyprus Airways.
- (3) Em 13 de dezembro de 2012, as autoridades cipriotas notificaram à Comissão o auxílio estatal de emergência à Cyprus Airways (SA.35888). Por carta de 19 de dezembro de 2012, a Comissão solicitou informações adicionais. As autoridades cipriotas responderam em 4 de janeiro de 2013.
- (4) Por carta datada de 6 de março de 2013 («a decisão de 6 de março de 2013»), a Comissão informou Chipre de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («o Tratado») em relação a determinadas medidas de auxílio descritas na secção 3.2.1 *infra* («o primeiro procedimento formal de investigação»).
- (5) A Decisão da Comissão, de 6 de março de 2013, de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(2)</sup>. A Comissão convidou as autoridades cipriotas e as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as alegadas medidas de auxílio.
- (6) A Comissão recebeu as observações das autoridades cipriotas em 31 de maio de 2013. A Comissão recebeu as observações de cinco partes interessadas durante o período compreendido entre 4 de abril e 3 de julho de 2013. A Comissão recebeu as observações das autoridades cipriotas sobre os comentários apresentados pelas partes interessadas, em 10 de setembro de 2013.

**1.2. SEGUNDO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO (SA.37220 E SA.38225)**

- (7) Mediante notificação prévia de 22 de julho de 2013, as autoridades cipriotas comunicaram à Comissão um projeto de plano de reestruturação e, em 23 de outubro de 2013, submeteram uma notificação acerca de uma versão atualizada do mesmo plano («o plano de reestruturação de 2013») (SA.37220). Por carta de sexta-feira, 15 de novembro de 2013, a Comissão solicitou informações adicionais. As autoridades cipriotas responderam em sexta-feira, 10 de janeiro de 2014.

<sup>(1)</sup> SA.35888: JO C 152 de 30.5.2013, p. 12; SA.37220 e SA.38225: JO C 117 de 16.4.2014, p. 125.

<sup>(2)</sup> Ver nota 1.

- (8) No âmbito do controlo regular dos regimes aprovados ou isentos, os serviços da Comissão avaliaram a aplicação de um regime cipriota de auxílio à formação <sup>(3)</sup>. A Comissão solicitou informações acerca, entre outros, dos auxílios à formação destinados à Cyprus Airways (SA.38225) através de cartas datadas de 3 de dezembro de 2012, 15 de fevereiro de 2013 e 6 de maio de 2013. As autoridades cipriotas responderam em 19 de dezembro de 2012, 14 de março de 2013 e 30 de maio de 2013.
- (9) Por carta datada de 4 de fevereiro de 2014 («a decisão de 4 de fevereiro de 2014»), a Comissão informou Chipre de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado no que respeita às medidas de auxílio descritas na secção 3.2.2 («o segundo procedimento formal de investigação»).
- (10) A decisão de 4 de fevereiro de 2013 foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* <sup>(4)</sup>. A Comissão convidou as autoridades cipriotas e as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as alegadas medidas de auxílio.
- (11) A Comissão recebeu as observações das autoridades cipriotas em 31 de março de 2014. Em 16 de março de 2014, a Comissão recebeu as observações de três partes interessadas. Em 26 de junho de 2014, a Comissão recebeu as observações das autoridades cipriotas sobre os comentários apresentados pelas partes interessadas.
- (12) A Comissão solicitou informações complementares mediante cartas datadas de 11 de abril e 2 de julho de 2014. As autoridades cipriotas responderam em 11 de maio de 2014 e em 8 de agosto de 2014.
- (13) Por carta datada de 14 de novembro de 2014, Chipre concordou em renunciar aos seus direitos decorrentes do artigo 342.º do TFUE em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1/1958, e aceitar que a presente decisão fosse adotada e notificada em língua inglesa.

## 2. O MERCADO DOS TRANSPORTES AÉREOS CIPRIOTA

- (14) Chipre tem dois aeroportos internacionais, Larnaca (LCA, perto da capital, Nicósia) e Paphos (PFO). Devido à dimensão reduzida da ilha, a maior parte dos viajantes de/para Chipre pode facilmente aceder a qualquer um dos aeroportos.
- (15) A maioria dos passageiros é proveniente do Reino Unido e da Rússia, sendo consideravelmente menor o número de passageiros provenientes da Alemanha, Suécia e Grécia. O influxo de passageiros varia consoante a estação: durante os meses de verão (julho-agosto) o número de passageiros é três vezes maior do que durante os meses de inverno (dezembro-fevereiro). No entanto, o tráfego oriundo da Grécia não demonstra importantes flutuações sazonais.
- (16) A Cyprus Airways tem uma quota de mercado média de aproximadamente 15 % do tráfego de/para a ilha (dados de 2012), embora essa quota varie consoante a estação. Os mercados mais importantes para a empresa são as rotas entre Chipre e a Grécia e entre Chipre e o Reino Unido. A Cyprus Airways também operou voos domésticos no mercado grego até meados de 2013. Certas rotas para o Médio Oriente constituíram igualmente mercados tradicionais da Cyprus Airways.
- (17) As principais companhias aéreas europeias participam nos mesmos mercados em que a Cyprus Airways opera. No entanto, algumas rotas para Chipre existem apenas numa base sazonal. Recentemente, a Cyprus Airways começou a enfrentar a concorrência de linhas aéreas de baixo custo que operam, por vezes, a partir de uma base situada em Chipre.
- (18) A economia cipriota tem conhecido dificuldades, evidenciadas por uma contração do PIB desde 2009, um aumento do défice orçamental e um aumento do desemprego. Devido à deterioração das suas condições de financiamento, Chipre tem recebido apoio financeiro dos Estados-Membros da área de euro e do Fundo Monetário Internacional («FMI»).

<sup>(3)</sup> SA.27573 (2012/MX) — *Scheme for constant training programmes for individual enterprises* — Cyprus, aprovado em Chipre, pela decisão do comissário para o Controlo dos Auxílios Estatais, publicado no jornal oficial de Chipre n.º 8025 de 21 de novembro de 2008.

<sup>(4)</sup> Ver nota 1.

- (19) Em consequência da recessão em Chipre, mas também noutros países europeus, o número de passageiros em viagens de e para Chipre tem diminuído. O preço médio das tarifas também diminuiu significativamente. O desempenho futuro do mercado cipriota dependerá da recuperação na Europa, mas também da situação da economia local.

### 3. DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS DE AUXÍLIO

#### 3.1. O BENEFICIÁRIO

- (20) A Cyprus Airways, constituída em 1947, tem como principais atividades o transporte aéreo de passageiros e de carga, bem como a oferta de outros serviços relacionados com o transporte aéreo. A empresa está cotada na bolsa de valores de Chipre. Desde o início de 2013, após um aumento do capital social (abrangido por ambos os procedimentos formais de investigação), o principal acionista da empresa é o Estado cipriota, com uma participação de 93,67 %, sendo as restantes ações detidas por investidores privados.
- (21) No final de 2013, a Cyprus Airways operava serviços aéreos regulares para cerca de 15 destinos, tinha uma frota de 6 aeronaves (Airbus A320) e empregava cerca de 600 trabalhadores. Era, pois, considerada uma grande empresa <sup>(5)</sup>.
- (22) Em 2005, a Cyprus Airways beneficiou de 30 milhões de CYP (cerca de 51 milhões de EUR) de auxílios de emergência e, em 2007, de uma série de medidas de reestruturação que consistiam essencialmente em (i) empréstimos de 55 milhões de CYP (96 milhões de EUR aproximadamente), dos quais um empréstimo de 45 milhões de CYP (cerca de 78 milhões de EUR) foi apoiado por uma garantia estatal, e (ii) um aumento de capital de 14 milhões de CYP (cerca de 24 milhões de EUR), que envolveu acionistas públicos e privados em condições idênticas. Essas medidas, que incluíam um plano de reestruturação («o plano de reestruturação de 2007»), foram aprovadas pela Comissão, enquanto auxílio à reestruturação compatível <sup>(6)</sup>.
- (23) A Cyprus Airways recebe uma indemnização anual pelas perdas sofridas em consequência da proibição de sobrevoo da Turquia por aeronaves cipriotas. A indemnização baseia-se num regime de auxílios autorizado pela Comissão em conformidade com o artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do Tratado. Os beneficiários do regime são companhias aéreas estabelecidas em Chipre <sup>(7)</sup>.

#### 3.2. DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS

##### 3.2.1. Primeiro procedimento formal de investigação

- (24) A Comissão deu início ao procedimento formal de investigação em 6 de março de 2013 relativamente às seguintes medidas:

###### 3.2.1.1. Medida 1: Contribuição do Estado para o aumento do capital social em 2012

- (25) Entre setembro de 2012 e dezembro de 2012, o Estado disponibilizou 31,33 milhões de EUR à Cyprus Airways, sob a forma de pagamentos antecipados, para um aumento de capital previsto num total de 45 milhões de EUR. O montante foi pago em frações.
- (26) Em novembro de 2012, foi comunicado à Comissão um novo plano de atividades («plano de recuperação»). O plano previa a recuperação da empresa em 5 anos, com base num aumento de capital, em fatores de custo e produtividade melhorados, em novos investimentos e numa reorganização da empresa em «companhia aérea de classe única com serviços em opção». O plano previa uma rendibilidade marginal já a partir do segundo ano da sua aplicação. O plano foi sujeito à aprovação dos acionistas existentes, que iriam participar no aumento de capital necessário para a sua execução. O plano não foi implementado.
- (27) Aquando da concessão da medida 1, as autoridades cipriotas alegaram que o Estado agiu como um investidor numa economia de mercado, a fim de salvaguardar o seu ativo até à finalização do plano de recuperação e à conclusão do aumento de capital por todos os acionistas.

<sup>(5)</sup> Recomendação da Comissão 2003/361/CE, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

<sup>(6)</sup> Decisão da Comissão, de 3 de maio de 2005, no processo N69/2005 (JO C 191 de 5.8.2005, p. 4), e Decisão da Comissão 2008/137/CE, de 7 de março de 2007 — Auxílio estatal C 10/06 (ex N555/05) — Cyprus Airways (Public) — Plano de reestruturação (JO L 49 de 22.2.2008, p. 25).

<sup>(7)</sup> Decisão da Comissão, de 27 de junho de 2012, no processo SA.32523 (11/N) (JO C 230 de 1.8.2012, p. 1).

- (28) Além disso, as autoridades cipriotas previram que o aumento de capital seria concluído com uma participação pro rata dos acionistas privados de mais 13,67 milhões de EUR. No entanto, os acionistas privados contribuíram com apenas 106 000 EUR, pelo que o capital social da empresa aumentou apenas 31,4 milhões de EUR. A participação do Estado na Cyprus Airways aumentou, por conseguinte, de 69,62 % para 93,67 %.

#### 3.2.1.2. Medida 2: Auxílio de emergência

- (29) Em 13 de dezembro de 2012, as autoridades cipriotas notificaram um auxílio de emergência de 73 milhões de EUR à Cyprus Airways. De acordo com a alegação das autoridades cipriotas patente na notificação, esse montante refletia as necessidades de fluxo de tesouraria líquido da Cyprus Airways até 30 de junho de 2013, isto é, durante seis meses. O auxílio de emergência seria concedido como um empréstimo do Estado com juros de 1,76 %, devendo ser restituído até 30 de junho de 2013.
- (30) As autoridades cipriotas alegaram que, dos 73 milhões de EUR do auxílio de emergência, 16,3 milhões de EUR já tinham sido concedidos à Cyprus Airways no âmbito da medida 1. A Comissão observou que, na decisão de 6 de março de 2013, as autoridades cipriotas notificaram um auxílio de emergência sob a forma de empréstimo, ao passo que o pagamento de 16,3 milhões de EUR fazia parte de um aumento de capital.
- (31) As autoridades cipriotas alegaram que o auxílio de emergência era necessário, a fim de apoiar a Cyprus Airways durante um breve período. As autoridades reconheceram a concessão de um auxílio à reestruturação em 2007, mas explicaram que se tratava de circunstâncias excepcionais que impediram a aplicação inicial do plano de reestruturação de 2007 e puseram em causa a viabilidade da empresa a longo prazo. As circunstâncias estavam relacionadas com a situação financeira em Chipre e na Grécia, dois dos principais mercados em que a Cyprus Airways é ativa, bem como com a situação política instável no Médio Oriente, os efeitos da proibição de sobrevoos da Turquia por aeronaves cipriotas, a entrada de um novo concorrente de baixo preço no mercado, alegadamente subvencionada por um regime estatal, e a posição subcapitalizada da Cyprus Airways.

#### 3.2.1.3. Medida 3: Indemnização *ex gratia*

- (32) De acordo com a notificação de 13 de dezembro de 2012, o Conselho de Ministros de Chipre decidiu, em 4 de dezembro de 2012, conceder uma indemnização *ex gratia* ao pessoal da Cyprus Airways que seria considerado excedentário no contexto da reestruturação da empresa. De acordo com a referida decisão, as condições para qualquer indemnização *ex gratia* eram as seguintes: i) que esta cumprisse as regras relativas aos auxílios estatais; ii) que os sindicatos da empresa aceitassem o novo plano de atividades (isto é, o plano de recuperação) e iii) que a indemnização não excedesse 50 % da normal indemnização a pagar ao pessoal excedentário pelo Fundo Cipriota de Pessoal Excedentário («RPF»).

### 3.2.2. Segundo procedimento formal de investigação

- (33) A Comissão deu início ao procedimento formal de investigação em 4 de fevereiro de 2014 relativamente às seguintes medidas:

#### 3.2.2.1. Medida 4: Auxílio à reestruturação

- (34) Em 23 de outubro de 2013, as autoridades cipriotas notificaram um auxílio à reestruturação da Cyprus Airways no montante de 102,9 milhões de EUR, acompanhado de um novo plano de reestruturação (isto é, o plano de reestruturação de 2013), não relacionado com o plano de recuperação referido no considerando 26, acima. Constituíam o auxílio à reestruturação:
- a) A participação do Estado no valor de 31,33 milhões de EUR para o aumento de capital, já concretizada em 2012 (medida 1);
  - b) As frações do empréstimo de emergência já concedido à Cyprus Airways (medida 2), num total de 34,5 milhões de EUR. O montante concedido não seria reembolsado pela Cyprus Airways e a dívida correspondente deveria ser convertida em capital próprio;
  - c) Em 2007, e no âmbito do pacote de reestruturação aprovado, o Estado cipriota tinha fornecido uma garantia para um empréstimo de 45 milhões de CYP (cerca de 78 milhões de EUR), concedido pelo Hellenic Bank à Cyprus Airways (ver considerando (22) acima). Relativamente a este empréstimo, a Cyprus Airways cumpriu regularmente as suas obrigações mediante o pagamento de duas prestações por ano e, em agosto de 2013, o montante em dívida a ser reembolsado era de 28,5 milhões de EUR. No âmbito do auxílio à reestruturação notificado, a empresa não reembolsaria o montante em dívida ao Hellenic Bank. Por conseguinte, a garantia estatal seria acionada, o que iria criar uma nova dívida da Cyprus Airways para com o Estado, uma vez que este teria de reembolsar o empréstimo. A dívida de 28,5 milhões de EUR seria, assim, posteriormente convertida pelo Estado em capital próprio da Cyprus Airways;

- d) O Fundo da Previdência (Provident Fund) da Cyprus Airways para os funcionários sediados em Chipre (excluindo os pilotos) é um regime de prestações definidas, pagas através de contribuições dos funcionários e da Cyprus Airways. A totalidade do montante afeto ao Fundo da Previdência, com base nos direitos contratuais do pessoal («poder de compra»), está, em última instância, à disposição da empresa. O poder de compra do fundo em questão é também garantido pela empresa. Na sequência do fraco desempenho do investimento, o Fundo acusa um défice significativo, calculado em 1 de janeiro de 2013 em 12 milhões de EUR, com base no princípio da continuidade (isto é, assumindo que a Cyprus Airways continuaria a funcionar), ou de 14,9 milhões de EUR caso a atividade fosse interrompida. No contexto do auxílio à reestruturação, o Estado cipriota cobrirá 8,6 milhões de EUR do défice do Fundo da Previdência, com base no princípio da continuidade, enquanto a restante quantia será coberta através de transações imobiliárias (receitas da venda da propriedade da empresa em Nicósia e transferência da propriedade da empresa em Atenas para o Fundo da Previdência).
- (35) Os elementos a) e b) do auxílio à reestruturação correspondem às medidas 1 e 2, que foram subsequentemente notificadas no contexto do auxílio à reestruturação à Cyprus Airways.
- (36) Além disso, o plano de reestruturação de 2013 previa igualmente um possível empréstimo a curto prazo de 10 milhões de EUR por parte do Estado, o qual, segundo as autoridades cipriotas, seria concedido em condições de mercado. No entanto, a data de concessão prevista ou as condições deste empréstimo não eram claras e este não está incluído no montante total de 102,9 milhões de EUR.
- (37) As autoridades cipriotas explicaram que o plano de reestruturação de 2007 foi inicialmente aplicado de acordo com o calendário. No entanto, as receitas da empresa começaram a diminuir em 2009, em consequência da crise financeira na União, em especial na Grécia e Chipre. Outros fatores que contribuíram para as novas dificuldades da empresa estão relacionados com a proibição de sobrevoo da Turquia, que não permite que a Cyprus Airways chegue a mercados potenciais, como a Rússia, a Arménia e a Ucrânia, em tempos de voo competitivos, o conflito no Médio Oriente e a concorrência das companhias de baixo custo estabelecidas em Chipre.

#### 3.2.2.2. O plano de reestruturação de 2013

- (38) O plano de reestruturação de 2013 previa um período de reestruturação a partir de abril de 2012 (a primeira venda de um ativo no contexto da contribuição própria da empresa para os seus custos de reestruturação) até ao final de 2017. O objetivo é restaurar a rentabilidade da Cyprus Airways a partir do exercício financeiro de 2014. No entanto, as autoridades cipriotas esclareceram que o plano de reestruturação de 2013 não contemplou o modelo de negócios fundamental da empresa. A empresa já implementou algumas das medidas previstas no plano de reestruturação de 2013.

#### Reestruturação da frota e das operações

- (39) O plano de reestruturação de 2013 previa uma redução da frota de treze para seis aeronaves (no início de abril de 2012). Esta redução foi concluída até 10 de dezembro de 2013, através da venda, em abril de 2012, de duas aeronaves detidas pela empresa e do termo dos contratos de locação de outras cinco aeronaves. Da restante frota de seis aeronaves, cinco, que foram alugadas pela Cyprus Airways, continuariam a operar, ao passo que uma aeronave, que era propriedade da empresa, se manteria como sobressalente.
- (40) A redução da frota refletir-se-ia na redução do número de rotas para 13. Desde abril de 2012 já tinham sido encerradas as seguintes rotas: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED<sup>(8)</sup>. Estava ainda previsto o encerramento das seguintes rotas: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE e LCA-LHR, as quais seriam substituídas por LCA-STN<sup>(9)</sup>. Além disso, a empresa diminuiria a frequência de três rotas: LCA-LON, LCA-SKG e LCA-HER<sup>(10)</sup>. Estava prevista a manutenção das seguintes rotas: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN<sup>(11)</sup>. De acordo com as autoridades cipriotas, o plano de reestruturação de 2013 previa, assim, uma redução da capacidade de 35 % em termos de lugares-quilómetro (ASK)<sup>(12)</sup> em comparação com a capacidade de 2012.
- (41) O plano previa uma melhor afetação dos tempos de voo, a fim de maximizar a utilização da frota. A rota para Londres foi alterada de Heathrow para Stansted e é considerada estratégica, devido à sua atratividade.

<sup>(8)</sup> ATH: Atenas; SKG: Salonica; HER: Heraklion-Creta; RHO-Rodes; LED: São Petersburgo.

<sup>(9)</sup> FCO: Roma Fiumicino; VIE: Viena, LHR: Londres Heathrow, STN: Londres-Stansted.

<sup>(10)</sup> LON: Denominação coletiva que se refere aos aeroportos na área de Londres.

<sup>(11)</sup> AMS: Amesterdão Schiphol; CDG: Paris Charles de Gaulle; SVO: Moscovo Sheremetyevo; SOF: Sófia; FRA: Frankfurt am Main; MUC: Munique; ZRH: Zurique; TLV: Telavive; BEY: Beirute.

<sup>(12)</sup> ASK: Available Seat Kilometer (lugares disponíveis por quilómetro).

## Medidas de redução dos custos

- (42) O plano de reestruturação de 2013 previa uma redução dos custos diretos num montante total de 45,7 milhões de EUR até ao final do exercício financeiro de 2014, como cenário de base. Destas reduções de custos, 16,2 milhões de EUR devem-se a uma diminuição no volume, incluindo parte dos despedimentos de pessoal e reduções salariais, enquanto os restantes 29,5 milhões de EUR se devem a economias adicionais. Os principais componentes são os despedimentos de pessoal (17,6 milhões de EUR); outras reduções de custos relacionadas com pessoal (4,5 milhões de EUR); redução dos custos de combustível (decorrentes de uma frota unificada de Airbus A320 com capacidade de transporte de passageiros reconfigurada - 12,5 milhões de EUR); economias nos custos com passageiros (tais como a eliminação da opção de fornecimento de refeições em classe económica - 5,5 milhões de EUR); redução e renegociação das taxas de assistência em terra no aeroporto LCA (4,2 milhões de EUR); redução e renegociação das taxas aeroportuárias e de rota (3,3 milhões de EUR); termo dos custos de locação de aeronaves (4,5 milhões de EUR).
- (43) Para além da redução da frota e das rotas, foram aplicadas as seguintes medidas até janeiro de 2014: eliminação de refeições a bordo em classe económica, renegociação das taxas de assistência em terra no aeroporto LCA, conduzindo a poupanças de 1,2 milhões de EUR (em oposição aos 0,6 milhões de EUR previstos no plano de reestruturação de 2013), redução dos salários em 10 % e redução da contribuição para o Fundo da Previdência. No entanto, a redução das taxas de aterragem e estacionamento no aeroporto LCA não deverá ser conseguida num futuro próximo, devido a litígios em curso sobre outras imposições que não permitem a renegociação das taxas de aterragem e estacionamento nesta fase.
- (44) No que se refere aos despedimentos de pessoal, o número de funcionários diminuiu de 1 037 em dezembro de 2011 para 650 em janeiro de 2014; foi ainda acordado o despedimento de mais 321 funcionários, mas este processo encontra-se pendente. As autoridades cipriotas esclareceram que não foi concedida qualquer indemnização *ex gratia* por estes despedimentos.

## Iniciativas de geração de receitas

- (45) No que diz respeito a novas iniciativas de geração de receitas, o plano de reestruturação de 2013 previa aumentos de tarifas de 2 %-3 % por ano, a partir de 2015, em cenário de base. Em cenário menos favorável, o plano de reestruturação de 2013 contemplava uma diminuição de receitas de 1 % em 2014 e não previa nenhum aumento a partir de 2015. Além disso, o plano fazia referência a receitas complementares resultantes de serviços adicionais fornecidos aos passageiros, mas não adiantava qualquer montante.

## Restabelecimento da viabilidade: pressupostos

- (46) O plano de reestruturação de 2013 previa o restabelecimento da viabilidade da empresa a partir de 2014. O plano contemplava os seguintes resultados financeiros no cenário de base, assumindo que a reestruturação financeira (ao abrigo da medida 4) seria executada antes do final de 2013:

Quadro 1

## Ganhos e prejuízos previstos (cenário de base) (em milhões de EUR)

|                                     | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Receitas                            | 168,1 | 108,2 | 109,6 | 111,7 | 113,1 |
| EBIT                                | 18,8  | 0,4   | 2,1   | 4,6   | 6,0   |
| Resultado líquido antes de impostos | 18,9  | 0,4   | 2,1   | 4,6   | 6,0   |
| EBIT %                              | 24,9  | 0,4 % | 1,9 % | 4,1 % | 5,3 % |
| Reservas de capital                 | 0,0   | 0,0   | 0,0   | 0,0   | 0,0   |
| Total de reservas                   | 103,1 | 102,7 | 100,5 | 96,0  | 90,0  |
| Total de capitais próprios          | 1,4   | 1,8   | 4,0   | 8,5   | 14,5  |

- (47) No que se refere à rentabilidade, o plano de reestruturação de 2013 contemplou a rentabilidade seguinte:

*Quadro 2*

**Rendibilidade prevista**

|   | <i>(em %)</i> |      |      |      |
|---|---------------|------|------|------|
|   | 2014          | 2015 | 2016 | 2017 |
| ROE (Rentabilidade dos capitais próprios) | 21,2          | 54,1 | 53,5 | 41,3 |
| ROCE (Rendibilidade do capital aplicado)  | 1,2           | 6,1  | 11,4 | 13,0 |

- (48) Além das medidas de reestruturação acima mencionadas, os resultados basearam-se nos seguintes pressupostos:
- Redução de passageiros e das receitas, na sequência da redução da rede;
  - Economias de custos de combustível devido ao aumento da utilização de um sistema de gestão do combustível. O preço dos combustíveis foi considerado fixo;
  - Reescalonamento planeado da dívida de terceiros, conduzindo à não acumulação ou não pagamento de juros e à não concessão de novos empréstimos;
  - Taxa de câmbio USD/EUR estável até 2017;
  - Não cobertura contra os riscos relativos ao preço dos combustíveis e à taxa de câmbio USD/EUR, devido à incapacidade de apresentar qualquer garantia relativamente a esses instrumentos.
- (49) A rentabilidade foi impulsionada sobretudo pelos restantes voos, LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF e LCA-SVO, que são os únicos voos com EBIT positivo durante o período de reestruturação. Prevê-se que as restantes rotas produzam resultados líquidos nulos ou negativos.
- (50) O plano de reestruturação de 2013 incluía um cenário favorável (melhor) e um cenário menos favorável (pior). O cenário menos favorável refletia apenas a diminuição de receitas, descrita no considerando (45) acima, e resultou (a nível do EBIT) num prejuízo de 0,3 milhões de EUR em 2014, 0 EUR em 2015 e num lucro de 0,3 milhões de EUR em 2016 e 2017.
- (51) O plano admitia certos riscos relacionados com o restabelecimento da viabilidade, não refletindo, porém, o seu impacto nos diferentes cenários, nomeadamente no cenário menos favorável. Em particular:
- Risco macroeconómico, especialmente relacionado com um possível aumento do preço do petróleo ou com uma alteração na taxa de câmbio USD/EUR. Para estes dois riscos, o plano calculava separadamente o impacto de uma variação de 1 %, cerca de 310 mil EUR e 425 mil EUR durante um ano, respetivamente.
  - Risco de aumento da concorrência nas rotas para Telavive (devido a um acordo de liberalização «céu aberto» que deve conduzir ao aumento da concorrência nesta rota a partir de 2015) e Moscovo (devido ao aumento previsto das frequências operadas pela concorrente da Cyprus Airways, a Transaero). O potencial impacto destes riscos nas futuras receitas da Cyprus Airways não foi modelizado.

**Custos de reestruturação e financiamento**

- (52) Os custos totais da reestruturação ascendiam a 147,4 milhões de EUR e seriam repartidos pelas seguintes categorias:

*Quadro 3*

**Custos de reestruturação (em milhões de EUR)**

|                   |      |
|-------------------|------|
| Perdas acumuladas | 99,7 |
|-------------------|------|

|  |       |
|--|-------|
| Outros custos da reestruturação (acordos de locação de aeronaves, direitos de indemnização por despedimento, etc.) | 10,4  |
| Fundo de maneiio   | 37,4  |
| Custos totais de reestruturação  | 147,4 |

- (53) O montante total dos auxílios à reestruturação previsto no plano de reestruturação de 2013 atingiu 102,9 milhões de EUR, isto é 69,8 % dos custos de reestruturação. A empresa contribuirá para os custos de reestruturação (contribuição própria) através da venda ou transferência de ativos por um valor total estimado de 54,46 milhões de EUR. O plano de reestruturação de 2013 previa que a contribuição própria fosse composta dos seguintes elementos:

Quadro 4

**Contribuição própria sugerida no plano de reestruturação de 2013**

|  | Montante (em milhões de EUR) | Data de realização estimada   |
|--|------------------------------|---|
| Venda de duas aeronaves Airbus A319                                | 22,1                         | Concluída em abril de 2012  |
| Venda de faixa horária noturna LHR                                 | 15                           | No âmbito da negociação   |
| Venda de faixa horária matinal LHR                                 | 10                           | Finais de 2014  |
| Venda de peças sobressalentes                                      | 3,5                          | 2,0 milhões de EUR em 2013;<br>1,1 milhões de EUR em 2014;<br>0,4 milhões de EUR em 2015. |
| Venda da propriedade em Nicósia                                    | 3,1                          | Concluída em 6 de agosto de 2013  |
| Transferência da propriedade em Atenas para o Fundo da Previdência | 0,76                         | Acordo de transferência celebrado em agosto de 2013                                       |
| Contribuição própria total sugerida                                | 54,46                        |   |

- (54) No que diz respeito às vendas concluídas (duas aeronaves Airbus A319 e a propriedade em Nicósia), as autoridades cipriotas apresentaram os contratos de venda, que confirmaram os montantes assumidos pelo plano de reestruturação de 2013. No que diz respeito às vendas não realizadas, as autoridades cipriotas tinham apresentado os estudos de avaliação efetuados por empresas especializadas relativamente a duas faixas horárias LHR e à propriedade em Atenas.

Prevenção de distorções de concorrência indevidas

- (55) As autoridades cipriotas propuseram considerar algumas das medidas acima mencionadas como medidas compensatórias, a fim de minimizar o impacto sobre a concorrência e os concorrentes. Em particular:
- Rotas rentáveis em descontinuidade<sup>(13)</sup> representando 8,8 % do ASK de 2012: HER-SKG; LCA-FCO; LCA-LED; LCA-LED-PFO-LED-LCA; RHO-SKG-RHO. Além disso, redução da capacidade em rotas rentáveis: LCA-LON; LCA-ATH; LCA-SKG; LCA-HER. As autoridades cipriotas consideraram que, em geral, o número de lugares-quilómetro (ASK) seria reduzido em 24 % nas rotas rentáveis em comparação com a capacidade de 2012;
  - Venda de duas faixas horárias LHR. Uma vez que LHR é um aeroporto inteiramente coordenado, as autoridades cipriotas consideraram que estas faixas horárias proporcionariam uma indemnização suficiente para potenciais concorrentes;

<sup>(13)</sup> O plano de reestruturação de 2013 considerava as rotas com contribuição bruta positiva para os custos da empresa, isto é, receitas menos custos variáveis, como rotas rentáveis.



c) Redução da frota: menos sete aeronaves.

- (56) As autoridades cipriotas afirmaram que a participação do Estado para o aumento de capital de 2012 não constituía um auxílio estatal, embora tenham incluído a medida 1 no seu auxílio à reestruturação notificado. Alegaram ainda que o plano de reestruturação de 2013 era prudente, que incluía medidas compensatórias suficientes, que a contribuição própria da empresa era tão elevada quanto possível e que restauraria a rentabilidade da empresa a médio prazo.
- (57) Em geral, as autoridades cipriotas explicaram a importância do transporte aéreo para a economia cipriota e relembrou as circunstâncias excepcionais e imprevisíveis que deveriam permitir que a Cyprus Airways recebesse auxílio adicional à reestruturação. Acrescentaram ainda a essas circunstâncias a exploração de um aeroporto «ilegal» na parte norte ocupada de Chipre, alegadamente utilizado pelas companhias aéreas turcas para trazerem turistas de destinos europeus a Chipre.

### 3.2.2.3. Medida 5: Auxílios à formação

- (58) De acordo com as autoridades cipriotas, durante o período de 2010-2011, a Cyprus Airways recebeu auxílios à formação no montante de 269 317,94 EUR ao abrigo do regime de programas de formação constante para as empresas individuais, implementado pelas autoridades cipriotas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão (regulamento geral de isenção, «RGIC») <sup>(14)</sup>.
- (59) Ao contrário da sua argumentação relativamente às medidas notificadas (ver, por exemplo, o considerando 68), nas suas comunicações sobre o regime de auxílio à formação e, em particular, na sua comunicação de 14 de março de 2013, as autoridades cipriotas alegaram que a Cyprus Airways não se encontrava em dificuldade aquando da concessão do auxílio à formação em causa. As autoridades cipriotas consideram, portanto, que a medida estava em conformidade com o regime de auxílios nacionais de formação, assente no RGIC, e, por conseguinte, compatível com o mercado interno.

## 3.3. FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO FORMAL DE INVESTIGAÇÃO

### 3.3.1. Primeiro procedimento formal de investigação

- (60) Na decisão de 6 de março de 2013 (considerandos 41-46), a Comissão chegou à conclusão preliminar de que a Cyprus Airways podia ser considerada uma empresa em dificuldade na aceção da comunicação da Comissão sobre as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade («Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004») <sup>(15)</sup> desde, pelo menos, 2010.
- (61) Neste contexto, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que as medidas 1, 2 e 3 constituíam auxílios estatais e manifestou dúvidas no que respeita à sua compatibilidade com o mercado interno. As medidas não pareciam estar em consonância com as Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, devido à ausência de um plano de reestruturação para o aumento de capital e à forma do auxílio de emergência, que parecia incluir parte da injeção de capital. A Comissão também levantou dúvidas quanto ao princípio do «auxílio único» segundo o qual uma empresa só pode receber auxílio de emergência e/ou à reestruturação uma vez em cada dez anos. A Comissão questionou, em especial, se as justificações apresentadas pelas autoridades cipriotas constituíam circunstâncias excepcionais e imprevisíveis que permitissem novos auxílios à reestruturação.

### 3.3.2. Segundo procedimento formal de investigação

- (62) Na decisão de 4 de fevereiro de 2014, a Comissão reiterou a sua conclusão preliminar de que a Cyprus Airways poderia ser considerada uma empresa em dificuldade desde 2010. Por conseguinte, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que tanto a medida 4 (que incluía também as medidas 1 e 2), como a medida 5 constituíam auxílios estatais e manifestou dúvidas quanto à sua compatibilidade com o mercado interno, dado que as medidas não pareciam estar em conformidade com as Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 (medidas 1, 2 e 4), nem com o RGIC (medida 5).

<sup>(14)</sup> Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (JO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

<sup>(15)</sup> Comunicação da Comissão «Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade» (JO C 244 de 1.10.2004, p. 2), cuja validade foi prorrogada em 2009 (JO C 156 de 9.7.2009, p. 3) e em 2012 (JO C 296 de 2.10.2012, p. 3). Embora a Comissão tenha adotado e publicado novas orientações de emergência e à reestruturação (JO C 249 de 31.7.2014, p. 1.), na presente decisão a Comissão continuará a referir-se às Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, dado que as medidas sob investigação foram notificadas antes de 1 de agosto de 2004. Além disso, na medida em que o auxílio foi concedido sem a autorização da Comissão, e, por conseguinte, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado (ou seja, as medidas 1 e 5), o mesmo foi concedido antes da entrada em vigor das novas orientações.

- (63) Em especial, a Comissão manifestou dúvidas de que o plano de reestruturação tivesse sido fundado em pressupostos prudentes e de que fosse restaurar a viabilidade da empresa num prazo razoável em consonância com a prática decisória relevante. A Comissão também não considerou que o nível de contribuição própria da empresa fosse suficiente e questionou se as medidas compensatórias propostas se referiam efetivamente a rotas rentáveis.
- (64) Por último, a Comissão reiterou as suas dúvidas quanto às circunstâncias que justificavam uma exceção ao princípio do «auxílio único». A Comissão observou que a Cyprus Airways expandiu os seus voos domésticos na Grécia entre 2011 e 2013, aumentando conscientemente a sua exposição no mercado grego. A proibição de sobrevoo da Turquia por aeronaves cipriotas e a exploração de um aeroporto no território ocupado da ilha também não podiam ser consideradas circunstâncias excecionais, uma vez que estavam há muito em vigor.
- (65) De qualquer modo, a Comissão observou que o montante concedido como auxílio à formação deveria ter feito parte do auxílio à reestruturação da Cyprus Airways e, por conseguinte, deveria ter sido igualmente considerado no plano de reestruturação de 2013.
- (66) Na decisão de 4 de fevereiro de 2014, a Comissão não tomou uma posição sobre a qualificação do auxílio estatal de um possível empréstimo de curto prazo no montante de 10 milhões de EUR, uma vez que as condições não eram claras.

#### 4. OBSERVAÇÕES SOBRE OS PROCEDIMENTOS FORMAIS DE INVESTIGAÇÃO

##### 4.1. OBSERVAÇÕES DE CHIPRE

- (67) Embora a presente decisão se refira a três procedimentos separados, a Comissão observa que existe uma sobreposição do seu âmbito de aplicação, uma vez que se referem a um mesmo beneficiário e algumas medidas são idênticas. Por conseguinte, a Comissão considera oportuno resumir as observações de Chipre sobre ambos os procedimentos formais de investigação em conjunto.
- (68) Nas suas observações no âmbito do primeiro procedimento formal de investigação, as autoridades cipriotas confirmaram que a Cyprus Airways é considerada uma empresa em dificuldade desde 2009.
- (69) No que diz respeito à contribuição do Estado para o aumento de capital social de 2012, as autoridades cipriotas insistiram, em primeiro lugar, que o Estado agiu como um investidor prudente numa economia de mercado, a fim de proteger o valor do seu investimento e evitar um impacto negativo sobre outras atividades comerciais, em Chipre, relacionadas com a Cyprus Airways. A falta de participação de outros acionistas foi atribuída à difícil situação da economia cipriota nessa altura. No entanto, as autoridades cipriotas aceitaram incluir a participação do Estado para o aumento de capital social de 2012 no auxílio à reestruturação notificado.
- (70) No que respeita ao auxílio de emergência, as autoridades cipriotas alegaram que se tratava do numerário mínimo exigido pela empresa até que um novo plano de reestruturação fosse finalizado, substituindo o plano de recuperação. As autoridades alegaram que a taxa de juro de 1,66 % <sup>(16)</sup> era a taxa aplicada a empresas saudáveis. Apontaram ainda o impacto social de uma falência da Cyprus Airways, sem o auxílio de emergência, e a importância da empresa para a conectividade da ilha.
- (71) No que diz respeito à indemnização *ex gratia*, as autoridades cipriotas argumentaram que a Cyprus Airways não era obrigada a pagar qualquer indemnização ao pessoal excedentário. Assim, caso o Estado prestasse indemnizações *ex gratia*, tal não conferiria qualquer vantagem à Cyprus Airways, dado que não a exime dos pagamentos contratuais devidos.
- (72) Quanto à duração do período de reestruturação, as autoridades chamaram a atenção para as Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, que exigem um período de reestruturação «tão curto quanto possível», e referiram casos em que a Comissão tinha aprovado períodos de reestruturação superiores a cinco anos <sup>(17)</sup>. Explicaram ainda que o período que decorreu até dezembro de 2012 foi essencialmente «tempo perdido», devido a uma alteração no Conselho de Administração, à preparação e não aplicação do plano de recuperação e ao agravamento da situação financeira da empresa, que não permitiu que o plano inicial se concretizasse, isto é, que não permitiu um aumento de capital *pari passu* não envolvendo auxílios estatais e um empréstimo de emergência.

<sup>(16)</sup> Inferior à taxa de juro comunicada na notificação do auxílio de emergência, ver considerando 29.

<sup>(17)</sup> Decisão da Comissão, de 22 de fevereiro de 2006, no processo N 464/2005, auxílio à reestruturação a favor de AB Kauno ketaus liejykla (JO C 270 de 7.11.2006, p. 2); Decisão da Comissão, de 18 de julho de 2001, no processo NN 92/1999, medidas a favor de Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen (JO C 328 de 23.11.2001); Decisão da Comissão, de 1 de junho de 2005, no processo N 584/2004, auxílio à reestruturação a AB Vingriai (JO C 187 de 30.7.2005); Decisão da Comissão 2010/3/CE, de 6 de novembro de 2008, no Auxílio Estatal C 19/05, (ex N 203/05) concedido pela Polónia à Stocznia Szczecińska (JO L 5 de 8.1.2010).

- (73) Em relação ao plano de reestruturação de 2013, as autoridades cipriotas mantiveram a opinião de que o mesmo permitiria à empresa restaurar a sua viabilidade, não obstante os riscos de uma maior concorrência e a potencial perda de passageiros devido à eliminação de refeições a bordo na classe económica. Alegaram igualmente que o plano assentava em hipóteses prudentes sobre a situação financeira da empresa, a eficácia da rede mantida, a flutuação dos preços dos combustíveis e a taxa de câmbio EUR/USD. Além disso, salientaram que o plano de reestruturação de 2013 contemplava iniciativas de geração de receitas de médio a longo prazo, as quais não foram incluídas nos cálculos do plano de reestruturação de 2013, tais como a eventual introdução de métodos de comercialização e venda direta.
- (74) Quanto às rotas deficitárias, que o plano de reestruturação de 2013 previa manter, as autoridades cipriotas alegaram que todas apresentavam uma contribuição bruta positiva (isto é, abrangendo, pelo menos, os seus custos variáveis) e que a empresa necessitava de manter uma dimensão crítica da sua rede, a fim de atrair passageiros.
- (75) Além disso, as autoridades cipriotas apontaram elementos do plano de reestruturação de 2013 que tinham evoluído mais do que o esperado, como a redução bem sucedida em despesas de assistência em terra no aeroporto LCA. Esclareceram igualmente que não havia qualquer dívida para com a empresa de assistência em terra no aeroporto LCA.
- (76) No que diz respeito às medidas de indemnização, as autoridades cipriotas indicaram que todas as rotas propostas para abandono ou redução da capacidade, exceto uma <sup>(18)</sup>, eram rentáveis ao nível da contribuição bruta em 2012, isto é, abrangiam os seus custos variáveis. Também apresentaram um quadro com o número de lugares-quilómetro (ASK) por rota.
- (77) Sobre as questões do auxílio limitado ao mínimo e da contribuição própria, apresentaram ativos adicionais, que a Cyprus Airways tencionava vender a fim de aumentar o nível de contribuição própria, nomeadamente as restantes aeronaves detidas pela empresa e dois motores. Entretanto, as duas faixas horárias LHR tinham sido vendidas por um preço total superior ao previsto, aumentando assim, ainda mais, a contribuição própria prevista para 41,8 % dos custos de reestruturação.
- (78) As autoridades cipriotas confirmaram que o Fundo da Previdência faz parte da Cyprus Airways, mas constitui uma entidade jurídica separada, e que a transferência da propriedade em Atenas significava que a Cyprus Airways deixaria de ter qualquer controlo sobre ela. Por conseguinte, insistiram que a transferência da propriedade em Atenas para o Fundo da Previdência constituía uma verdadeira contribuição própria, o que reduzia os custos de reestruturação decorrentes da cobertura do seu défice.
- (79) Com efeito, as autoridades cipriotas explicaram também que o auxílio à reestruturação no âmbito da medida 4 seria ajustado à contribuição própria realizada, para que a soma dos dois montantes abrangesse apenas os custos de reestruturação. Assim, a obtenção de receitas mais elevadas devido à contribuição própria significaria um inferior auxílio à reestruturação.
- (80) A proposta final de contribuição própria foi, então, estabelecida do seguinte modo:

*Quadro 5*

**Contribuição própria sugerida atualizada após observações de Chipre**

|                                     | Montante (em milhões de EUR) | Realização — Avaliação                             |
|-------------------------------------|------------------------------|--|
| Venda de duas aeronaves Airbus A319 | 22,1                         | Concluída em abril de 2012                         |
| Venda de faixa horária noturna LHR  | 6,3                          | Acordo de transferência celebrado em março de 2014 |
| Venda de faixa horária matinal LHR  | 22,8                         | Acordo de transferência celebrado em junho de 2014 |

<sup>(18)</sup> A rota LCA-ATH-LCA parece ter uma contribuição bruta negativa em 2012. As autoridades cipriotas explicaram que esta rota era explorada em combinação com outros voos domésticos na Grécia e que entre LCA e ATH era rentável a um nível de contribuição bruta. No entanto, as autoridades cipriotas nunca apresentaram dados que justifiquem essa alegação.

|  | Montante (em milhões de EUR) | Realização — Avaliação  |
|--|------------------------------|---|
| Venda de peças sobressalentes                                      | 3,5                          | Sem avaliação de perito — Estima-se:<br>2,0 milhões de EUR em 2013;<br>1,1 milhões de EUR em 2014;<br>0,4 milhões de EUR em 2015.<br>Realizado com base em elementos de prova fornecidos pelas autoridades cipriotas: 0,86 milhões de EUR |
| Venda da propriedade em Nicósia                                    | 3,1                          | Concluída em 6 de agosto de 2013  |
| Transferência da propriedade em Atenas para o Fundo da Previdência | 0,76                         | Apoiado pela avaliação de perito — Acordo de transferência celebrado em agosto de 2013  |
| Venda de um Airbus A320  | 2,5                          | Sem avaliação de perito — Venda pendente  |
| Venda de dois motores  | 0,51                         | Concluída em segunda-feira, 28 de abril de 2014   |
| Contribuição própria total sugerida                                | <b>61,57</b>                 |   |

- (81) As autoridades cipriotas reconheceram que a contribuição própria prevista de 41,8 % é inferior ao nível exigido pelas Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 (50 % dos custos de reestruturação para as grandes empresas). No entanto, alegaram que o caso da Cyprus Airways era particularmente complexo, o que deveria justificar uma menor contribuição própria, em especial devido à situação económica e financeira do país e à proibição de sobrevoos da Turquia. Apontaram igualmente a redução significativa da capacidade.
- (82) No que respeita ao princípio do «auxílio único», as autoridades cipriotas reiteraram em várias comunicações os seus argumentos no que se refere ao impacto da crise financeira na Grécia e em Chipre, à proibição de sobrevoos da Turquia a aeronaves cipriotas, à exploração de um aeroporto «ilegal» na parte norte ocupada de Chipre, à situação política instável no Médio Oriente e ao facto de que a concessão de auxílio de emergência e/ou à reestruturação não deveria ser motivo suficiente para restringir ainda mais esses auxílios em relação ao mesmo beneficiário.
- (83) As autoridades cipriotas alegaram que a expansão dos voos domésticos da Cyprus Airways na Grécia entre 2011 e 2013 prova que o impacto da crise foi difícil de prever e que algumas rotas de/para o Médio Oriente, que representam uma parte «não negligenciável» das receitas da empresa, sofreram uma quebra significativa no número de passageiros, nomeadamente uma quebra de 94 % em relação aos passageiros provenientes do Egipto. Os alertas sobre os efeitos adversos da situação económica na Europa e do conflito no Médio Oriente sobre a Cyprus Airways, já presentes nos relatórios anuais da empresa de 2007, 2008 e 2009 e mencionados pela Comissão na decisão de 6 de março de 2013, foram considerados «declarações genéricas».
- (84) As autoridades de Chipre assinalaram ainda que o número total de passageiros no mercado cipriota permaneceu relativamente estável durante os últimos anos, mas que a maior parte dos passageiros é agora proveniente de Israel e da Rússia. A proibição de sobrevoos da Turquia representou para a Cyprus Airways uma situação de desvantagem quando operava para o mercado russo, devido ao tempo de voo adicional. Além disso, as autoridades cipriotas apresentaram provas de que, embora o número de passageiros no mercado grego tenha diminuído marginalmente desde 2008, a tarifa média de voos gregos (incluindo voos domésticos) baixou significativamente.
- (85) Relativamente ao empréstimo a curto prazo de 10 milhões de EUR, as autoridades cipriotas explicaram que esperavam vender as faixas noturnas LHR por um preço elevado, pelo que, assim, a concessão do empréstimo não seria necessária.
- (86) Por último, as autoridades cipriotas justificaram a prestação de auxílio à formação durante 2010-2011, argumentando que a Cyprus Airways só entrou em dificuldades no final de 2011. Esta argumentação estava em contradição com as declarações anteriores (ver considerando 68, acima).

## 4.2. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (87) Durante os dois processos formais de investigação, foram apresentadas observações pela Air France Consulting, três concorrentes (Ryanair, International Airlines Group e um terceiro concorrente que solicitou que não fosse divulgada a sua identidade), sindicatos da Cyprus Airways<sup>(19)</sup> e pelo beneficiário.
- (88) A Air France Consulting, que preparou o plano de recuperação, esclareceu que o plano previa uma recuperação no prazo de um ano e a total recuperação financeira da Cyprus Airways no prazo de dois anos, bem como que o capital necessário poderia ser fornecido através da reestruturação financeira, em vez de numerário. Afirmava ainda a sua confiança na credibilidade do plano de recuperação e alegava que o plano se baseava nas operações da Cyprus Airways a desenvolver fora de Atenas, em rotas europeias internacionais. Além disso, afirmava que as decisões tomadas pela Cyprus Airways em 2013 (redução da frota para 6 aeronaves, despedimento de 490 funcionários) apenas tornariam mais frágil a situação financeira da empresa.
- (89) Os três concorrentes discordaram dos argumentos das autoridades cipriotas no que diz respeito à importância da Cyprus Airways para a infraestrutura e o desenvolvimento de Chipre e declararam-se dispostos a expandir as rotas de/para Chipre.
- (90) Relativamente à existência de auxílios e à compatibilidade dos mesmos, os concorrentes concordaram com a Comissão, no sentido em que a participação do Estado no aumento do capital social da empresa não representa a atitude a tomar por um investidor numa economia de mercado.
- (91) Os concorrentes questionaram igualmente o restabelecimento da viabilidade da empresa, expressando dúvidas quanto à eficácia da rede e da frota mantidas, bem como questionaram se os pressupostos do plano e a rentabilidade prevista eram realistas, especialmente no que diz respeito a economias de combustível e a receitas adicionais através de um aumento das tarifas. Apontaram ainda os riscos da crescente concorrência nas rotas rentáveis a manter pela Cyprus Airways, para além de Telavive e Moscovo.
- (92) Os concorrentes manifestaram ainda dúvidas quanto à existência de circunstâncias verdadeiramente excecionais e imprevisíveis que justifiquem uma exceção ao princípio do «auxílio único». Além disso, o concorrente que não quis revelar a sua identidade considerou que a rentabilidade das rotas propostas como medidas compensatórias deveria ser medida ao nível dos lucros líquidos, isto é, incluindo os custos fixos atribuídos, e não apenas ao nível bruto, ou seja, incluindo apenas o custo variável.
- (93) Por último, a Ryanair questionou se a empresa conseguiria alcançar a redução de pessoal prevista, devido à resistência dos sindicatos e sugeriu que, se os auxílios à reestruturação da Cyprus Airways fossem considerados compatíveis, poderia colocar-se a condição de a empresa abandonar rotas que se mantivessem não rentáveis três anos após a aprovação. A Ryanair também argumentou que ela própria e outras empresas estão sujeitas às mesmas condições em relação à agitação no Médio Oriente e à crise económica na Grécia e em Chipre. Apesar disso, a Ryanair afirmou que outras empresas têm conseguido adaptar-se e desenvolver-se neste novo contexto, invocando como exemplo o seu próprio crescimento nos mercados grego e cipriota nos últimos anos. Além disso, na sua comunicação de 6 de junho de 2014, a Ryanair assinalou um artigo de imprensa de 19 de maio de 2014 que indicava que o governo cipriota havia prometido um montante de 4 milhões de EUR a fornecer ao pessoal da Cyprus Airways que fosse despedido e alegou tratar-se de mais um auxílio estatal à Cyprus Airways.
- (94) A Cyprus Airways e os seus sindicatos apoiaram os argumentos das autoridades cipriotas, reiterando a sua convicção na viabilidade da empresa e no seu papel para a economia e a conectividade de Chipre.

## 4.3. CHIPRE COMENTA AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

- (95) As autoridades cipriotas consideraram desnecessário apresentar observações sobre o plano de recuperação e as observações da Air France Consulting, tendo em conta a existência de um plano de reestruturação atualizado. Reiteraram o importante papel da Cyprus Airways para a economia e a conectividade da ilha e insistiram no argumento de que o conflito no Médio Oriente constituiu uma situação excepcional e imprevisível que teve repercussões sobre a Cyprus Airways. As autoridades cipriotas manifestaram dúvidas sobre a possibilidade de os concorrentes preencherem as lacunas em matéria de ligações resultantes de uma eventual falência da Cyprus Airways, tendo em conta o carácter sazonal do mercado.

<sup>(19)</sup> PASYPI-PALPU (Sindicato dos Pilotos das Companhias Aéreas Pan-Cipriotas) SYNIKA (Sindicato dos Trabalhadores da Cyprus Airways), ASYSEKA (Sindicato Independente dos Trabalhadores do Grupo Cyprus Airways), SIDIKEK PEO (Sindicato dos Trabalhadores Semipúblicos, Municipais e Comuns de Chipre), SYPKKA (Sindicato dos Assistentes de Bordo da Cyprus Airways).

- (96) No que diz respeito à compatibilidade das medidas com as Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, as autoridades cipriotas insistiram que o plano de reestruturação de 2013 foi fundado em hipóteses realistas e não subestimou quaisquer efeitos negativos resultantes da reduzida frota ou dificuldades na realização de iniciativas de custos.
- (97) Por último, as autoridades cipriotas afirmaram na sua comunicação de 9 de setembro de 2013 que não seriam concedidas quaisquer indemnizações *ex gratia* a trabalhadores despedidos. Posteriormente, na sua comunicação de 3 de agosto de 2014, as autoridades cipriotas explicaram que o governo decidiu, por razões socioeconómicas, indemnizar diretamente os antigos funcionários da Cyprus Airways que tinham já apresentado a sua demissão ou sido despedidos. A decisão foi tomada e as indemnizações só foram pagas após a conclusão das demissões ou dos despedimentos, não se tratando, por conseguinte, de um auxílio estatal à Cyprus Airways. Todas as obrigações legais da Cyprus Airways para com esses funcionários foram integralmente honradas pela própria empresa.
- (98) As autoridades cipriotas também não consideraram que a aprovação do auxílio devesse estar sujeita a condições.

## 5. APRECIÇÃO

- (99) A presente decisão irá apreciar se as medidas em apreço constituem um auxílio estatal à Cyprus Airways na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado e se esse auxílio é compatível com o mercado interno.
- (100) A Comissão observa que o auxílio concedido por meio da medida 4, notificada em conjunto com o plano de reestruturação de 2013, em outubro de 2013, já inclui o auxílio concedido pela medida 1 (disponibilizado como pagamentos antecipados entre setembro e dezembro de 2012), bem como a medida 2 (auxílio de emergência notificado em dezembro de 2012 e parcialmente disponibilizado entre janeiro e julho de 2013). Ambas estas medidas foram executadas com vista a assegurar a sobrevivência a curto prazo da empresa, antes da elaboração de um plano de reestruturação abrangente. Uma vez que o plano de recuperação de 2012 não foi executado, a Comissão considera ambas as medidas como parte do plano de reestruturação de 2013, pelo que irá apenas apreciar as medidas 1 e 2, já que constituem um auxílio estatal, no contexto da medida 4, ou seja, como uma única medida global de auxílio à reestruturação.

### 5.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

- (101) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais que, independentemente da forma que assumam, falseiem ou ameacem falsear a concorrência através do favorecimento de certas empresas ou certas produções são, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, incompatíveis com o mercado interno.

#### 5.1.1. Medidas 1, 2 e 4

- (102) Na decisão de 6 de março de 2013, a Comissão chegou à conclusão preliminar de que a medida 1, ou seja, a participação do Estado no aumento de capital de 2012 da Cyprus Airways, constitui um auxílio estatal.
- (103) A medida envolveu recursos estatais e é imputável ao Estado. Proporcionou uma vantagem seletiva à Cyprus Airways, pois a Comissão considerou que um investidor privado não teria permitido obter capital para a empresa em tais condições, tendo em conta as dificuldades graves da Cyprus Airways, a ausência de perspectivas de viabilidade à data da concessão e a alternativa de um empréstimo de acionista, incluindo garantias adequadas. Além disso, praticamente nenhum acionista privado da Cyprus Airways participou no aumento de capital, uma vez que apenas 106 mil EUR foram recolhidos de acionistas privados (em relação aos 13,67 milhões de EUR inicialmente previstos). A participação do Estado na Cyprus Airways aumentou, por conseguinte, de 69 % para 93,67 %. A medida não estava, portanto, em conformidade com o princípio do investidor em economia de mercado<sup>(20)</sup>.

<sup>(20)</sup> Ver, por exemplo, o processo C-305/89 *Itália/Comissão* («Alfa Romeo») [1991] Colet. I-1603, n.ºs 18 e 19; processo T-16/96 *Cityflyer Express/Comissão* [1998] Colet. II-757, n.º 51; processos apensos T-129/95, T-2/96 e T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke e Lech-Stahlwerke/Comissão* [1999] Colet. II-17, n.º 104; processos apensos T-268/08 e T-281/08 *Land Burgenland e Áustria/Comissão* [2012] Colet. II-0000, n.º 48.

- (104) A Comissão não concorda com a posição das autoridades cipriotas de que o Estado agiu como um investidor numa economia de mercado, a fim de proteger o valor do seu investimento, dado que, de qualquer forma, o aumento de capital de 31,33 milhões de EUR não era suficiente para permitir a sobrevivência da empresa. Tal foi comprovado pelo facto de que a empresa beneficiou de financiamento de emergência suplementar no âmbito da medida 2 (auxílio de emergência) apenas alguns meses mais tarde. No que diz respeito à ausência de participação de outros investidores devido à situação de tensão da economia cipriota nessa altura, a Comissão observa que, se tal investimento tivesse sido atrativo para um investidor de mercado, seria de esperar que investidores estrangeiros tivessem manifestado o seu interesse.
- (105) De qualquer modo, a Comissão toma nota da intenção das autoridades cipriotas de incluírem a participação do Estado para o aumento de capital de 2012 no auxílio à reestruturação notificado.
- (106) A medida 1 permitiu, assim, à Cyprus Airways continuar a funcionar, uma vez que a empresa não teve de enfrentar as consequências que normalmente decorreriam dos seus maus resultados financeiros. Uma vez que a Cyprus Airways compete pelo transporte aéreo, no mercado liberalizado do EEE, com outras companhias aéreas do EEE, a medida 1 era suscetível de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (107) A medida 2 foi notificada como um empréstimo de emergência sob a forma de um empréstimo do Estado acrescido de juros de 1,76 % e a ser restituído até 30 de junho de 2013. A Comissão considerou, na sua decisão de 6 de março de 2013, que nenhum credor prudente teria concedido um empréstimo com essa taxa de juro a uma empresa em dificuldade. Além disso, as autoridades cipriotas não demonstraram de que forma a Cyprus Airways seria capaz de reembolsar o empréstimo seis meses mais tarde. Uma vez que estão preenchidos todos os outros critérios nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado (como explicado na decisão de 6 de março de 2013, a que a presente decisão se refere no parágrafo mencionado), a medida 2 constitui um auxílio estatal. As autoridades cipriotas reconhecem que o empréstimo constitui um auxílio de emergência, na sua resposta à decisão de 6 de março de 2013. A Comissão observa que o empréstimo não será reembolsado e que foi notificado pelas autoridades cipriotas no contexto do auxílio à reestruturação (medida 4).
- (108) A medida 4 foi notificada como auxílio à reestruturação. Com efeito, todos os seus componentes envolvem recursos estatais e são imputáveis ao Estado, quer sob a forma de injeção de capital, quer através da conversão da dívida em capital próprio, quer através da cobertura direta de parte do défice do Fundo da Previdência. A medida 4 confere uma vantagem seletiva à Cyprus Airways, uma vez que um investidor numa economia de mercado não teria concedido esse tipo de financiamento a uma empresa em tal situação financeira (com prejuízos acumulados de 99,7 milhões de EUR, fortemente endividada e sem base de capital). Finalmente, pelas razões expostas no considerando 106, acima, a medida é passível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e falsear a concorrência.
- (109) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 4 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado a favor da Cyprus Airways. Em conformidade com a notificação, o auxílio ascende a 102,9 milhões de EUR. A Comissão toma nota da declaração das autoridades cipriotas em que estas afirmam que a eventual concessão do empréstimo a curto prazo de 10 milhões de EUR não será necessária, não se incluindo, portanto, o empréstimo no total do auxílio à reestruturação. No que diz respeito à data de concessão, a Comissão observa que a medida 4 foi concedida em frações.
- (110) A fração a), no montante de 31,33 milhões de EUR (a participação do Estado para o aumento do capital de 2012), foi concedida do seguinte modo:

Quadro 6

**Datas de concessão da participação do Estado no aumento de capital de 2012**

| Montante (em milhões de EUR) | Data de concessão      |
|------------------------------|------------------------|
| 3,0                          | 12 de setembro de 2012 |
| 3,0                          | 20 de setembro de 2012 |
| 5,0                          | 26 de setembro de 2012 |

| Montante (em milhões de EUR) | Data de concessão      |
|------------------------------|------------------------|
| 4,0                          | 11 de outubro de 2012  |
| 16,33                        | 28 de dezembro de 2012 |
| <b>Total: 31,33</b>          |                        |

(111) A fração b), no montante de 34,5 milhões de EUR (empréstimo de emergência), foi concedida do seguinte modo:

*Quadro 7*

**Datas de concessão do empréstimo de emergência do Estado de 2013**

| Montante (em milhões de EUR) | Data de concessão       |
|------------------------------|-------------------------|
| 3,0                          | 22 de janeiro de 2013   |
| 5,0                          | 29 de janeiro de 2013   |
| 3,5                          | 28 de fevereiro de 2013 |
| 10,0                         | 2 de maio de 2013       |
| 13,0                         | 26 de julho de 2013     |
| <b>Total: 34,5</b>           |                         |

(112) No que diz respeito às outras frações da medida 4, isto é, c) a convocação da garantia do Estado e a subsequente conversão da dívida de 28,5 milhões de EUR em capital próprio, e d) a cobertura de 8,6 milhões de EUR do défice do Fundo da Previdência, a Comissão não tem qualquer indicação de que tenham já sido concedidas.

**5.1.2. Medida 3**

(113) A Comissão regista os esclarecimentos fornecidos pelas autoridades cipriotas em setembro de 2013 de que nenhuma indemnização *ex gratia* tinha sido ou seria concedida aos funcionários despedidos.

(114) Quase um ano mais tarde, na sua comunicação de agosto de 2014, as autoridades cipriotas indicaram que, em maio/junho de 2014, o governo cipriota decidiu, por razões socioeconómicas, compensar diretamente os antigos funcionários da Cyprus Airways que tinham já apresentado a sua demissão ou sido despedidos. A decisão foi tomada e as indemnizações foram pagas só depois de as demissões ou os despedimentos terem sido finalizados. Todas as obrigações legais da Cyprus Airways para com esses funcionários foram integralmente honradas pela própria empresa.

(115) Segundo as autoridades cipriotas, as demissões e os despedimentos dos trabalhadores da Cyprus Airways ao abrigo do plano de reestruturação de 2013 foram executados sem qualquer indemnização adicional oferecida pelo governo cipriota. Pelo contrário, a última hipótese teria exigido uma decisão *ex post* de modo a indemnizar diretamente os antigos trabalhadores da Cyprus Airways.

(116) Assim, afigura-se que foi abandonada a intenção inicial das autoridades cipriotas de fornecer indemnizações *ex gratia* aos trabalhadores despedidos, pelo que a Comissão considera desnecessário chegar a uma conclusão sobre a qualificação de auxílio estatal da medida 3.

**5.1.3. Medida 5**

(117) O montante de 269 317,94 EUR foi concedido à Cyprus Airways em 2010 e 2011 através de um regime de auxílios estatais, o que permitiu subvenções do Orçamento do Estado a empresas selecionadas para efeitos de formação. Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 5 constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado a favor da Cyprus Airways. Esta classificação não é contestada pelas autoridades cipriotas.



- (118) O auxílio à formação foi concedido à Cyprus Airways para 303 projetos de formação durante os anos de 2010 e 2011. No entanto, as autoridades cipriotas não forneceram a repartição das datas de concessão do auxílio para cada projeto.

#### 5.1.4. Conclusão sobre a existência de auxílio estatal

- (119) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que não é necessário avaliar se a medida 3 constitui um auxílio estatal. A Comissão considera que as medidas 1, 2, 4 e 5 constituem auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado.
- (120) O montante total do auxílio estatal incluído nas medidas 1, 2 e 4 é de 102,9 milhões de EUR. As duas primeiras frações, ou seja, 65,83 milhões de EUR, já foram concedidas em datas diferentes, entre 12 de setembro de 2012 e 26 de julho de 2013.
- (121) O auxílio incluído na medida 5 é de 269 317,94 EUR e foi concedido durante 2010 e 2011.

#### 5.2. AUXÍLIO ILEGAL

- (122) As medidas 1, 2 e, por conseguinte, a medida 4 constituem um auxílio estatal e foram concedidas em violação das obrigações de notificação e de suspensão previstas no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. O mesmo se aplica à medida 5. Por conseguinte, cada uma dessas medidas constitui um auxílio estatal ilegal.

#### 5.3. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

- (123) Uma vez que certas medidas constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado, a sua compatibilidade deve ser aferida à luz das derrogações previstas nos n.ºs 2 e 3 do referido artigo. De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, compete ao Estado-Membro apresentar os seus possíveis fundamentos para a compatibilidade e demonstrar que estão reunidas as condições para uma tal compatibilidade<sup>(21)</sup>.
- (124) As autoridades cipriotas eram inicialmente da opinião de que a medida 1 não implicava auxílios estatais e notificaram a medida 2 como auxílio de emergência. No entanto, no seguimento do primeiro procedimento formal de investigação e das dúvidas levantadas pela Comissão no mesmo documento, bem como da previsão do não reembolso do empréstimo de emergência no âmbito da medida 2, as autoridades cipriotas argumentaram posteriormente que as medidas 1, 2 e 4 são compatíveis enquanto auxílios à reestruturação nos termos das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004.
- (125) Em particular, as autoridades cipriotas notificaram previamente um plano de reestruturação, em 22 de julho de 2013, e notificaram um plano atualizado em 23 de outubro de 2013. Posteriormente, comunicaram esclarecimentos adicionais. No entanto, os principais pressupostos e ideias do plano de reestruturação de 2013 mantiveram-se inalterados desde a notificação de 23 de outubro de 2013.
- (126) No que se refere à medida 5, as autoridades cipriotas alegaram que se tratava de um auxílio à formação compatível, ao abrigo do RGIC. Contudo, a Comissão considerou que a Cyprus Airways é uma empresa em dificuldade desde 2009, em linha com uma comunicação submetida pelas autoridades cipriotas. De acordo com a alínea c) do n.º 6 do artigo 1.º do RGIC, as empresas em dificuldade não estão incluídas no seu âmbito de aplicação. Por conseguinte, a Cyprus Airways não é elegível para auxílio à formação desde 2009.
- (127) Além disso, nos termos do ponto 20 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, «uma empresa em dificuldade não pode ser considerada um instrumento adequado para promover a realização de objetivos de outras políticas públicas enquanto a sua viabilidade não estiver assegurada. Deste modo, a Comissão considera que os auxílios a empresas em dificuldade só podem contribuir para o desenvolvimento de atividades económicas sem afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comunitário se estiverem preenchidas as condições estabelecidas nas presentes orientações». Por conseguinte, a Comissão apenas pode avaliar a medida 5 enquanto auxílio à reestruturação abrangido pelo plano de reestruturação de 2013.
- (128) Tendo em conta que apenas uma base de compatibilidade é adequada às medidas 1, 2, 4 e 5, a Comissão considera oportuno apreciar todas as medidas em conjunto. Para efeitos dessa apreciação, a Comissão fará referência em particular aos pontos 31-77 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004.

<sup>(21)</sup> Processo C-364/90, *Itália/Comissão*, [1993] Colet. I-2097, n.º 20.

### 5.3.1. Elegibilidade: empresa em dificuldade

- (129) Na decisão de 6 de março de 2013 (considerandos 41 a 46), a Comissão concluiu a título preliminar que a Cyprus Airways é uma empresa em dificuldade desde 2010. Esta conclusão preliminar foi reiterada na decisão de 4 de fevereiro de 2014 (considerandos 83 e 84). Posteriormente, as autoridades cipriotas admitiram que a Cyprus Airways é uma empresa em dificuldade desde 2009.
- (130) De acordo com informações de relatórios financeiros à disposição do público, os principais dados financeiros da Cyprus Airways desde 2009 eram as seguintes:

#### Quadro 8

#### Principais dados financeiros da Cyprus Airways 2008-H1 2012 (em milhões de EUR)

|                           | 2008  | 2009  | 2010  | 2011   | H1 2012 (*) |
|---------------------------|-------|-------|-------|--------|-------------|
| <b>Volume de negócios</b> | 311,4 | 247,5 | 236,3 | 212,8  | 71,3        |
| <b>RAI</b>                | 2,1   | - 3,2 | - 2,9 | - 23,8 | - 34,2      |
| <b>Capital subscrito</b>  | 35,2  | 35,2  | 35,2  | 35,2   | 35,2        |
| <b>Capital próprio</b>    | 13,9  | 9,4   | 7,7   | - 15,9 | - 48,6      |

(\*) A Cyprus Airways não publica demonstrações financeiras desde o primeiro semestre de 2012.

- (131) O ponto 10, alínea a), das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 estabelece que uma sociedade de responsabilidade limitada é considerada uma empresa em dificuldade quando «mais de metade do capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses».
- (132) Além disso, nos termos do ponto 11 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, uma empresa pode ainda ser considerada em dificuldade «se as características habituais de uma empresa nessa situação se manifestarem, como por exemplo o nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, o aumento das existências, a capacidade excedentária, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o endividamento crescente, a progressão dos encargos financeiros e o enfraquecimento ou desaparecimento do valor do ativo líquido». A este respeito, segundo a jurisprudência do Tribunal Geral, «a existência de capital próprio negativo [...] pode ser considerada um indicador significativo de uma situação de dificuldade financeira de uma empresa»<sup>(22)</sup>.
- (133) O ponto 10, alínea a), das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 reflete a presunção de que uma empresa que sofra uma perda significativa do seu capital subscrito será incapaz de recuperar das perdas, as quais a conduzirão a uma falência quase certa a curto ou médio prazo. A Comissão considera que a mesma hipótese se aplica, por maioria de razão, a uma empresa que perdeu a totalidade do seu capital subscrito e que apresenta capital próprio negativo<sup>(23)</sup>.
- (134) Tal como indicado no Quadro 8 *supra*, a Cyprus Airways apresenta uma situação líquida negativa desde 2011. Além disso, o capital próprio começou a diminuir já em 2009-2010 e estava muito abaixo do nível do capital subscrito. No que se refere ao ponto 11, o Quadro 8 revela uma diminuição do volume de negócios da Cyprus Airways e prejuízos crescentes já desde 2009. Em 2009, o volume de negócios caiu cerca de 21 % em comparação com 2008 e a empresa registou perdas (RAI) de 3,2 milhões de EUR. Esta tendência manteve-se nos anos subsequentes.
- (135) À luz do que precede, e tendo em conta as observações das autoridades cipriotas (ver considerando (68) acima), a Comissão chega à conclusão de que a Cyprus Airways tem sido uma empresa em dificuldade desde 2009, em parte em conformidade com o ponto 10 (em especial a partir de 2011) e, em qualquer caso, em conformidade com o ponto 11 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004.
- (136) De acordo com o ponto 33 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 «a empresa deve poder ser considerada como uma empresa em dificuldade para efeitos das presentes orientações». Esta condição foi, portanto, satisfeita.

<sup>(22)</sup> Processos apensos T-102/07 *Freistaat Sachsen/Comissão* e T-120/07 *MB Immobilien e MB System/Comissão*, [2010] Colet. II-585, n.º 106.

<sup>(23)</sup> Ver Decisão da Comissão 2008/716/CE, de 2 de abril de 2008, relativa ao auxílio estatal C 38/07 (ex NN 45/07 concedido pela França a favor da Arbel Fauvet Rail SA, n.º 35 (JO L 238 de 5.9.2008, p. 27).

### 5.3.2. Duração do plano de reestruturação de 2013 — Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

- (137) Os pontos 35-37 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 estabelecem o seguinte: «35. O plano de reestruturação, cuja duração deve ser o mais reduzida possível, deve permitir restabelecer num período razoável a viabilidade a longo prazo da empresa, com base em hipóteses realistas no que diz respeito às condições futuras de exploração. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação deve estar associado a um plano de reestruturação viável, em relação ao qual o Estado-Membro se compromete. Este plano deve ser apresentado à Comissão com todos os dados necessários, incluindo nomeadamente um estudo de mercado. A melhoria da viabilidade deve resultar principalmente de medidas internas previstas no plano de reestruturação e só pode assentar em fatores externos, como as variações de preços e da procura, sobre os quais a empresa não tem influência, se as hipóteses apresentadas sobre a evolução do mercado forem geralmente aceites. Uma reestruturação deve implicar o abandono das atividades que, mesmo após a reestruturação, continuariam a ser estruturalmente deficitárias.»
- (138) «36. Deve permitir à empresa uma transição para uma nova estrutura que lhe dê perspectivas de viabilidade a longo prazo e a possibilidade de funcionar de forma autónoma.» Terá nomeadamente em conta a situação e a evolução previsível da oferta e da procura no mercado do produto relevante, com cenários que traduzam hipóteses otimistas, pessimistas e intermédias, bem como os pontos fortes e fracos específicos da empresa. Deve permitir à empresa uma transição para uma nova estrutura que lhe dê perspectivas de viabilidade a longo prazo e a possibilidade de funcionar com os seus fundos próprios.
- (139) «37. O plano de reestruturação deve propor uma transformação da empresa para que esta última possa cobrir, após a realização da reestruturação, todos os seus custos, incluindo as amortizações e os encargos financeiros. A rentabilidade prevista dos capitais próprios da empresa reestruturada deverá ser suficiente para lhe permitir defrontar a concorrência contando apenas com as suas próprias capacidades. Se as dificuldades da empresa resultam de lacunas no seu sistema de administração, deverão ser introduzidas as adaptações necessárias.»
- (140) No que diz respeito à duração, o plano de reestruturação notificado abrange o período compreendido entre a primeira venda de um ativo no contexto da contribuição própria da empresa para os seus custos de reestruturação, em abril de 2012, até ao final de 2017, prevendo restabelecer a rentabilidade da Cyprus Airways a partir do exercício financeiro de 2014. A duração do período de reestruturação é, portanto, e de acordo com a notificação, de cinco anos e seis meses.
- (141) A Comissão observa que este é superior ao período de reestruturação aprovado pela Comissão para outras companhias aéreas, que é normalmente de cinco anos<sup>(24)</sup>.
- (142) Além disso, a Comissão observa que a medida 5 foi concedida durante o período 2010-2011. Uma vez que a medida 5 foi concedida num momento em que a empresa já se encontrava em dificuldades financeiras, aquela não foi abrangida pelo RGIC. Significa isto que se trata de auxílio à formação incompatível ou que teria de ser considerado auxílio à reestruturação, cuja compatibilidade teria de ser avaliada nesse mesmo contexto. Neste último cenário, tal iria prolongar o período de reestruturação para cerca de sete anos (devendo então também fazer parte do plano de reestruturação notificado).
- (143) Um período de reestruturação mais longo pode ser aceite pela Comissão em casos justificados. No entanto, neste caso, as autoridades cipriotas não foram capazes de explicar por que razão a Cyprus Airways necessitaria de mais de cinco anos para concluir a sua reestruturação. Com efeito, a Comissão observa que o «tempo perdido» descrito pelas autoridades cipriotas no considerando (72) acima, devido a atrasos no processo decisório interno do Estado<sup>(25)</sup> estava sob o controlo das autoridades. Além disso, ao contrário de outros casos, o plano de reestruturação de 2013 da Cyprus Airways não apresenta qualquer das especificidades previamente aceites pela Comissão nas decisões referidas pelas autoridades cipriotas, o que permite à Comissão concluir que um período de

<sup>(24)</sup> Ver Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.34191 (2012/C) no que se refere às medidas aplicadas pela Letónia à A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), ainda não publicada, considerando 179; Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.32715 (2012/C) relativa à Adria Airways d.d., ainda não publicada, considerando 131; Decisão 2013/151/UE da Comissão, de 19 de setembro de 2012, no Auxílio estatal SA.30908 (11/C, ex N 176/10) executado pela República Checa a favor da České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Plano de reestruturação) (JO L 92 de 3.4.2013, p. 16), considerando 107, e Decisão 2012/661/UE da Comissão, de 27 de junho de 2012, relativa ao Auxílio estatal n.º SA.33015 (2012/C) que Malta tenciona conceder à Air Malta plc. (JO L 301 de 30.10.2012, p. 29), considerando 93; Decisão da Comissão, de 29 de julho de 2014, no processo SA.36874 (2013/N) no que respeita ao auxílio à reestruturação à LOT Polish Airlines S.A., ainda não publicada, considerando 241.

<sup>(25)</sup> Decorreram cerca de quatro meses entre a resolução do Conselho de Administração, em fevereiro de 2012, e a aprovação do Conselho de Ministros de um projeto de lei que permitia o aumento de capital, em junho de 2012. Além disso, foram exigidas condições suplementares pela Câmara dos Representantes antes da aprovação do aumento de capital.

reestruturação mais longo poderia ser aceite no caso em apreço. Estas especificidades poderiam, por exemplo, consistir numa redução muito significativa da capacidade ou numa quota de mercado particularmente reduzida<sup>(26)</sup>.

- (144) Por conseguinte, a Comissão não concorda que o prazo de cinco anos e seis meses (e muito menos sete anos) seja razoável no caso da Cyprus Airways.
- (145) No que diz respeito ao conteúdo do plano de reestruturação de 2013, a Comissão observa que as autoridades cipriotas não dedicaram suficiente atenção às dúvidas expressas na decisão de 4 de fevereiro de 2014.
- (146) Em particular, as autoridades cipriotas afirmaram que o plano teve em conta a eficácia da rede que foi mantida e a potencial perda de procura de passageiros, bem como que não havia nenhum risco de flutuações adversas do preço do combustível e da taxa de câmbio EUR/USD, com base na sua flutuação no passado recente. Afirmaram igualmente que a situação financeira prevista da empresa foi satisfatória em comparação com o seu fraco desempenho anterior. Chamaram ainda a atenção para os elementos do plano de reestruturação de 2013 que evoluíram melhor do que o esperado, tais como a renegociação das taxas de assistência em terra no aeroporto de Larnaca.
- (147) No entanto, na decisão de 4 de fevereiro de 2014, a Comissão manifestou dúvidas, visto que tinha razões para considerar que muitos dos pressupostos do plano de reestruturação de 2013 não eram suficientemente prudentes, tendo em conta a sua experiência com outros planos de reestruturação do sector do transporte aéreo, a situação concorrencial no mercado e o princípio geral de que uma reestruturação credível deve também ter em consideração a possibilidade realista de uma evolução negativa.
- (148) Com efeito, a Comissão observa que os pressupostos da Cyprus Airways não são geralmente reconhecidos, nem apoiados por elementos de prova relativos às perspetivas de mercado. De facto, os concorrentes colocaram em causa esses pressupostos, especialmente em relação à eventual pressão dos concorrentes nas rotas previstas como rentáveis, às economias de combustível e à previsão das receitas decorrentes do aumento das tarifas.
- (149) A Comissão observa que o cenário de base do plano de reestruturação de 2013 prevê que a empresa obtenha um EBIT positivo de 0,4 milhões de EUR em 2014 e que o mesmo aumente nos anos subsequentes. No entanto, a Comissão observa que o plano pressupõe a não acumulação de juros sobre dívidas de terceiros ou o não pagamento de juros durante todo o período de reestruturação. Não obstante, o plano de reestruturação de 2013 apenas indica que a dívida de terceiros terá, portanto, de ser reescalada, sem fornecer, porém, quaisquer informações sobre o método utilizado para atingir este objetivo. Prevê-se que as dívidas comerciais e outros valores a pagar (excluindo a dívida ao Hellenic Bank) inscritos nas contas para 2013-2018, se mantenham ao nível de 27,9 milhões de EUR. Por conseguinte, o montante da dívida de terceiros é significativo e qualquer falha ao atingir a sua reestruturação pode ter consequências graves para as previsões financeiras.
- (150) A Comissão reitera o seu argumento, incluído na decisão de 4 de fevereiro de 2014, de que, no final do período de reestruturação, a Cyprus Airways será uma empresa com zero reservas de capital e um total de reservas negativo. Uma empresa deste género não pode ser considerada viável, uma vez que nenhuma margem de segurança existe efetivamente.
- (151) A Comissão acrescenta que as medidas propostas no plano de reestruturação de 2013 não parecem adequadas para fazer face às circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa, tal como estabelecido na notificação. Em especial, o plano prevê a manutenção de três rotas não rentáveis para a Grécia e duas para o Médio Oriente, não obstante o facto de que ambos os mercados contribuíram para as dificuldades da empresa. O plano prevê ainda a manutenção de, pelo menos, quatro rotas em concorrência direta com companhias aéreas de baixo custo e o aumento das tarifas. Por último, mantém pelo menos uma rota significativamente afetada pela proibição de sobrevoos da Turquia.

---

<sup>(26)</sup> Na Decisão da Comissão, de 22 de fevereiro de 2006, no processo N 464/2005, auxílio à reestruturação a favor da AB Kauno ketaus liejykla, também mencionado pelas autoridades cipriotas, a Comissão aprovou um período de reestruturação mais longo, baseado nomeadamente numa redução de 46 % da capacidade. A Cyprus Airways só irá reduzir a sua capacidade em 35 %. A Comissão aprovou um período de reestruturação mais longo tendo ainda em conta a reduzida quota de mercado da empresa, o facto de as medidas terem ocorrido antes de o país ser considerado uma economia de mercado operacional e as drásticas medidas de reestruturação operacionais (Decisão da Comissão, de 1 de junho de 2005, no processo N 584/2004, auxílio à reestruturação a AB Vingriai, JO C 187 de 30.7.2005, p. 15). Os precedentes estabelecidos pelos casos do Zentrum Mikroelektronik Dresden AG — Sachsen e da Stocznia Szczecińska, referidos pelas autoridades cipriotas, também não são relevantes, pois, no primeiro, o auxílio foi aprovado ao abrigo de orientações de emergência e à reestruturação mais antigas e tomou-se em consideração a situação específica de uma empresa inicialmente detida pelo Estado na antiga Alemanha Oriental, enquanto no último caso o auxílio não foi aprovado.

- (152) De qualquer modo, além de reconhecer o risco da pressão da concorrência em algumas rotas a manter, o plano de reestruturação de 2013 não inclui qualquer avaliação concreta sobre as perspectivas futuras da oferta e da procura nos mercados relevantes.
- (153) A Comissão salienta ainda que o cenário mais desfavorável não tem suficientemente em conta os pontos fracos da empresa, nem os riscos aplicáveis aos mercados em causa, alguns dos quais tinham sido identificados no próprio plano. Tais pontos fracos e riscos incluem a pressão dos concorrentes, o desvio dos principais parâmetros subjacentes às projeções financeiras do cenário de base [por exemplo, receita unitária média por passageiro (rendimento), preço do combustível, taxa de câmbio USD/EUR, redução da procura] e a situação económica em mercados-chave.
- (154) Com efeito, o pior cenário possível refletia apenas uma diminuição de 1 % das receitas e previa um EBIT positivo de apenas 0,3 milhões de EUR em 2016 e 2017. No entanto, caso qualquer dos riscos suplementares, tal como admitido pelo plano de reestruturação de 2013, se materializasse, por exemplo um aumento de 1 % do preço do petróleo ou uma alteração de 1 % na taxa de câmbio EUR/USD, tal seria suficiente para eliminar os lucros previstos (ver considerando (51) acima). Estes riscos são ainda agravados pelo facto de a Cyprus Airways não dispor das garantias necessárias para ser capaz de cobrir os riscos relacionados com o preço do combustível ou as taxas de câmbio. Além disso, a Comissão observa que, quando se trata de definir um cenário mais desfavorável, casos anteriores relacionados com companhias aéreas consideravam normalmente desvios muito mais significativos dos parâmetros de base <sup>(27)</sup>. Por outro lado, o risco de aumento significativo da concorrência, em especial nas rotas de Telavive e Moscovo, que representam para a Cyprus Airways a quarta e a quinta rotas mais importantes em termos do número de passageiros, não foram tidas em consideração, apesar de serem explicitamente mencionadas no plano de reestruturação de 2013. Além disso, a possibilidade de uma recessão prolongada na Grécia e Chipre deverá também ser tida em conta.
- (155) Por conseguinte, a Comissão conclui que o plano de reestruturação de 2013 não dedica suficiente atenção às circunstâncias que deram origem às dificuldades da Cyprus Airways, não tem plenamente em conta as perspectivas futuras do mercado e não inclui um cenário menos favorável credível.
- (156) Por último, a Comissão observa que o plano de reestruturação de 2013 não aborda os problemas fundamentais do modelo de negócios da empresa, o qual parece ter contribuído para as suas dificuldades. A reestruturação da Cyprus Airways assenta no modelo de negócio existente de operação tradicional como companhia aérea com serviço completo, baseando-se principalmente em partes intermediárias para a venda de bilhetes, ao passo que concorre tanto com companhias aéreas de baixo custo, como com companhias aéreas com serviço completo com uma rede mais alargada, a maioria das quais depende de vendas diretas de bilhetes em linha.
- (157) A Comissão conclui, portanto, que os pontos 35-37 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 não foram satisfeitos, porque i) a duração do plano de reestruturação de 2013 é excessivamente longa, ii) o plano não restabelece a viabilidade a longo prazo da empresa num período razoável e não se baseia em pressupostos realistas e iii) o plano não tem em conta a situação do mercado através de cenários suficientemente variáveis.

### 5.3.3. Prevenção de distorções de concorrência indevidas

- (158) De acordo com os pontos 38-42 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, uma empresa que receba auxílio à reestruturação deve prever medidas compensatórias relativas aos efeitos do auxílio estatal na concorrência. Estas medidas podem incluir a alienação de ativos, a redução da capacidade ou da presença no mercado e a redução de barreiras à entrada nos mercados em questão, bem como devem referir-se a rotas ou produtos rentáveis.
- (159) As autoridades cipriotas propuseram medidas compensatórias, incluindo a interrupção ou a redução da capacidade de rotas rentáveis, a venda de faixas horárias LHR e a redução da frota e do número de lugares-quilómetro (ASK).

---

<sup>(27)</sup> Ver, por exemplo, Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.34191 (2012/C) relativa às medidas aplicadas pela Letónia à A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), não ainda publicada, considerando 185; ou a Decisão da Comissão, de 29 de julho de 2014, no processo SA.36874 (2013/N) no que respeita ao auxílio à reestruturação à LOT Polish Airlines S.A., ainda não publicada, considerando 234.

- (160) A Comissão observa que a venda de duas faixas horárias em LHR, um aeroporto inteiramente coordenado <sup>(28)</sup>, pode ser considerada uma redução suficiente da barreira à entrada para novos concorrentes, tendo especialmente em conta o facto de a Cyprus Airways abandonar por completo esse aeroporto. A redução significativa da frota também é um sinal significativo da redução da capacidade.
- (161) No que diz respeito às rotas propostas como medidas compensatórias, a Comissão aceitou, sistematicamente, como medidas compensatórias o abandono ou a redução da capacidade em rotas rentáveis, isto é, em rotas que apresentam uma contribuição bruta positiva, tendo em conta os custos variáveis <sup>(29)</sup>.
- (162) No entanto, a Comissão observa que a rota LCA-ATH, em relação à qual as autoridades cipriotas propuseram reduzir a capacidade operada pela Cyprus Airways como uma medida compensatória, apresentou uma contribuição bruta negativa, sendo que as autoridades cipriotas não forneceram elementos de prova para sustentar o seu argumento de que a parte da rota relevante como medida compensatória (redução de 4 voos por semana) era rentável.
- (163) No entanto, a Comissão observa que a redução proposta de 24 % do número de lugares-quilómetro (ASK), em comparação com a capacidade de 2012, é mais elevada do que a redução proposta nos outros casos de reestruturação de companhias aéreas <sup>(30)</sup>. Significa isto que, mesmo que a redução da capacidade da rota LCA-ATH (que representa apenas 0,84 % do ASK total) não fosse tida em conta, a redução continuaria a ser suficientemente elevada.
- (164) A Comissão conclui, portanto, que os pontos 38-42 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 foram cumpridos.

#### 5.3.4. Auxílio limitado ao mínimo necessário: contribuição real sem auxílio

- (165) De acordo com os pontos 43 a 45 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004, os beneficiários do auxílio à reestruturação devem contribuir significativamente para o plano de reestruturação de 2013 com recursos próprios, que devem representar, pelo menos, 50 % dos custos de reestruturação para as grandes empresas, tais como a Cyprus Airways, exceto em circunstâncias especiais e em casos de particular dificuldade. A contribuição própria deve ser real, ou seja, efetiva, com exclusão de todos os lucros futuros, tais como fluxo de tesouraria.
- (166) A Comissão toma nota do montante atualizado da contribuição própria proposta de 61,57 milhões de EUR. Este montante representa 41,8 % dos custos totais de reestruturação, no valor de 147,4 milhões de EUR, e o auxílio à reestruturação seria ajustado à contribuição própria realizada, de modo a que a soma dos dois montantes abrangesse apenas os custos de reestruturação.
- (167) A Comissão observa que a contribuição própria proposta de 41,8 %, mesmo que plenamente alcançada, seria inferior ao limiar de 50 % definido pelas Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004.
- (168) Além disso, a Comissão observa que, com base no Quadro 5 do considerando 79, apenas a venda de ativos no valor de 55,67 milhões de EUR foi efetivamente realizada. A venda de outros elementos propostos, como peças sobressalentes e o Airbus A320, não foi plenamente realizada e os seus valores não foram acompanhados de uma avaliação de peritos.
- (169) No que diz respeito à venda de peças sobressalentes, as receitas efetivas alcançadas até ao momento (0,86 milhões de EUR) demonstram que as estimativas iniciais, 2,0 milhões de EUR em 2013 e 1,1 milhões de EUR em 2014, foram amplamente sobrestimadas. Na ausência de qualquer avaliação de peritos das restantes peças sobressalentes a serem vendidas, e sem quaisquer outros elementos de prova, como um acordo que indique claramente o compromisso de compra futura assumido pelo comprador, não é possível considerar as receitas futuras provenientes da venda de peças sobressalentes como contribuição própria suficiente real e efetiva.

<sup>(28)</sup> A definição de aeroportos inteiramente coordenados é dada no artigo 2.º, alínea g), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1). Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, estes aeroportos enfrentam limitações de capacidade, pelo menos durante determinados períodos.

<sup>(29)</sup> Ver Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.34191 (2012/C) no que se refere às medidas aplicadas pela Letónia à A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), não ainda publicada, considerando 194; Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.32715 (2012/C) relativa à Adria Airways d.d., ainda não publicada, considerando 143; Decisão 2013/151/UE, considerando 130.

<sup>(30)</sup> Ver Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.34191 (2012/C) no que se refere às medidas aplicadas pela Letónia à A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), ainda não publicada, considerando 195; Decisão da Comissão, de 9 de julho de 2014, no processo SA.32715 (2012/C) relativa à Adria Airways d.d., ainda não publicada, considerando 136.

- (170) No que diz respeito à venda do Airbus A320, que, na sua comunicação de 11 de maio de 2014, as autoridades cipriotas descrevem como «uma aeronave antiga», quatro das cinco propostas apresentadas em 2014 foram retiradas e, no caso da quinta oferta, o proponente não respondeu à contraproposta da Cyprus Airways. Uma vez que as autoridades cipriotas não apresentaram qualquer avaliação de peritos da aeronave, o rendimento das vendas previsto de 2,5 milhões de EUR não pode ser aceite como uma contribuição própria suficiente real e efetiva.
- (171) Além disso, a Comissão não concorda com as autoridades cipriotas e considera que a transferência de uma propriedade para o Fundo da Previdência não pode ser contemplada como uma contribuição própria real e efetiva. Assim é porque, tal como confirmado pelas autoridades cipriotas e como identificado nas contas anuais da empresa, o Fundo da Previdência é controlado pela Cyprus Airways, independentemente do seu estatuto jurídico, de modo que, em última análise, os seus fundos estão à disposição da empresa e o seu défice faz parte dos custos de reestruturação<sup>(31)</sup>. Por conseguinte, ao transferir um ativo para o Fundo da Previdência, a Cyprus Airways não está a fazer uma contribuição própria real para os seus custos de reestruturação.
- (172) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera o nível efetivo e real da contribuição própria como sendo de 55,67 milhões de EUR, ou seja, 37,8 % dos custos de reestruturação.
- (173) As autoridades cipriotas argumentam que a contribuição própria pode ser excepcionalmente inferior a 50 % em caso de especial dificuldade. Mais concretamente, alegam que um nível inferior de contribuição própria pode ser justificado, no caso da Cyprus Airways, pela crise económica e financeira, bem como pela proibição de sobrevoos da Turquia, impondo encargos adicionais à empresa.
- (174) A Comissão regista a situação especial da economia cipriota e reconhece que a alienação de ativos em tais circunstâncias pode não ser um processo fácil. No entanto, a Comissão observa que a Cyprus Airways opera num mercado internacional e líquido, dado que os potenciais compradores dos seus ativos, incluindo aeronaves, faixas horárias e peças sobressalentes, podem ser provenientes de qualquer parte do mundo e podem, por conseguinte, não se mostrar preocupados com a situação da economia cipriota, pois são capazes de obter financiamento mais facilmente e de transferir os ativos ou utilizá-los sem qualquer relação com Chipre.
- (175) Além disso, a proibição de sobrevoos da Turquia está em vigor há muitos anos e não está, de forma alguma, relacionada com a venda de ativos de companhias aéreas que possam ser utilizados em outras circunstâncias. Ademais, a redução significativa da capacidade é relevante para os concorrentes, enquanto a contribuição própria tem por objetivo limitar os auxílios estatais necessários e demonstrar que os mercados acreditam na exequibilidade do restabelecimento da viabilidade.
- (176) Por último, ao passo que a Comissão se baseou nas Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 para aceitar contribuições próprias tão baixas quanto 40 % dos custos de reestruturação, devido a circunstâncias excecionais<sup>(32)</sup>, esse valor ainda excede o nível de contribuição própria da Cyprus Airways.
- (177) A Comissão conclui, portanto, que os pontos 43 a 45 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 não estão preenchidos. O plano de reestruturação de 2013 não limita o auxílio ao mínimo necessário, uma vez que não inclui uma contribuição própria real e efetiva suficientemente elevada para os custos de reestruturação da Cyprus Airways.

### 5.3.5. Condições especiais em relação às empresas em regiões assistidas

- (178) As Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 estabelecem que as condições de autorização do auxílio podem ser menos exigentes no que diz respeito à aplicação das medidas compensatórias e à dimensão da contribuição do beneficiário, quando tal se justifique por razões de desenvolvimento regional e, em particular, se o beneficiário do auxílio estiver situado numa região assistida.

<sup>(31)</sup> Os estatutos da Cyprus Airways e os balanços anuais da empresa revelam que a mesma opera vários planos de benefícios de reforma, incluindo o Fundo da Previdência, e que assume a responsabilidade de salvaguardar o valor do Fundo da Previdência, sendo que esta responsabilidade está incluída nas dívidas e provisões da empresa. Além disso, a empresa garante o poder de compra dos benefícios de reforma, para que estes não sejam inferiores a um mínimo total definido de benefícios.

<sup>(32)</sup> Ver Decisão 2010/175/CE da Comissão, de 22 de julho de 2009, relativa ao auxílio estatal C 18/05 (ex N 438/04, N 194/2005 e PL 34/04) concedido pela Polónia ao Stocznia Gdanska (JO L 81 de 26.3.2010, p. 19), considerando 276.

- (179) No caso de Chipre, durante os períodos 2007-2013 e 2014-2020, duas regiões que abrangem em conjunto 50 % da população cipriota são elegíveis para beneficiar de auxílios regionais ao abrigo da derrogação do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado (zona ocidental e zona oriental)<sup>(33)</sup>. As autoridades cipriotas argumentaram também que Chipre apresenta um conjunto de características territoriais que influenciam o seu desenvolvimento socioeconómico, nomeadamente o seu carácter periférico e a sua dependência dos transportes aéreos e marítimos. Por último, alegaram que a recessão da economia cipriota deverá, por maioria de razão, justificar o tratamento de Chipre como uma região assistida.
- (180) A Comissão observa que a Cyprus Airways tem sede em Nicósia, que não se situa em nenhuma das duas regiões assistidas de Chipre. O aeroporto de Larnaca, sem dúvida o principal centro de operações da Cyprus Airways, também não está situado em nenhuma dessas zonas assistidas. Além disso, a Comissão observa que, a fim de garantir condições equitativas, o estatuto de uma região assistida só pode ser estabelecido por decisão da Comissão, de acordo com os critérios das Orientações relativas aos Auxílios Regionais aplicáveis, e não com base noutras características territoriais ou numa recessão económica.
- (181) Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar condições menos rigorosas no que diz respeito aos critérios para a obtenção de ajuda.

### 5.3.6. Princípio do «auxílio único»

- (182) O ponto 73, Secção 3.3, das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 estipula que os auxílios de emergência e/ou à reestruturação só devem ser concedidos quando e «se tiverem decorrido menos de 10 anos desde a concessão do auxílio de emergência, desde o termo do período de reestruturação ou desde que o plano de reestruturação deixou de ser executado (consoante o último acontecimento que tiver ocorrido), a Comissão não autorizará a concessão de outros auxílios de emergência ou à reestruturação». Esta condição é conhecida como princípio do «auxílio único».
- (183) Está prevista uma exceção ao princípio do «auxílio único» no ponto 73, alínea c), da Secção 3.3 [confirmar]:
- «[...]»
- c) *em circunstâncias excepcionais e imprevisíveis.»*
- (184) A Comissão aprovou auxílios à reestruturação da Cyprus Airways em 2007, com base num plano de reestruturação. Assim, a Cyprus Airways não é, neste momento, e em princípio, elegível para novos auxílios à reestruturação de acordo com o princípio do «auxílio único», e a Comissão manifestou dúvidas sobre a existência, neste caso, de circunstâncias excepcionais e imprevisíveis, na aceção do ponto 73, alínea c).
- (185) Não obstante terem apresentado observações exaustivas a este respeito após a abertura de dois processos formais de investigação, as autoridades cipriotas não conseguiram explicar por que razão a Cyprus Airways foi confrontada com circunstâncias excepcionais e imprevisíveis, as quais justificariam novos auxílios à reestruturação<sup>(34)</sup>.
- (186) A proibição de sobrevoo da Turquia, em particular, foi introduzida em 1974<sup>(35)</sup> e Chipre colocou em prática um regime autorizado de indemnização dos custos adicionais incorridos por quaisquer companhias aéreas afetadas, incluindo a Cyprus Airways (ver considerando 23, acima). Por conseguinte, este incidente não pode ser considerado uma circunstância excepcional e imprevisível, além de que as autoridades cipriotas não apresentaram novos elementos de prova a este respeito.

<sup>(33)</sup> Ver Decisão da Comissão, de 24 de janeiro de 2006, no processo N 814/2006, sobre o mapa de auxílios regionais 2007-2013 (JO C 68 de 24.3.2007, p. 28).

<sup>(34)</sup> As autoridades cipriotas fazem referência à decisão de auxílio de emergência à Air Malta, a qual teria reconhecido circunstâncias excepcionais e permitido o auxílio de emergência num período inferior a 10 anos com base num auxílio à reestruturação anterior (Decisão da Comissão, de 15 de novembro de 2010, no processo N 504/2010 — Air Malta plc — Auxílio de Emergência, JO C 102 de 2.4.2011, p. 4). A Comissão assinala que existem diferenças significativas entre o caso da Air Malta e o caso em apreço. A medida anterior no processo Air Malta foi realizada em abril de 2004, antes da adesão de Malta à União Europeia e, por conseguinte, não foi sujeita a aprovação pela Comissão. As autoridades maltesas alegaram que a medida de 2004 estava em conformidade com o princípio do investidor em economia de mercado e, por conseguinte, não constituía um auxílio estatal. Devido à urgência da aprovação do auxílio de emergência, a Comissão não estava em condições de chegar a uma conclusão definitiva sobre o carácter de auxílio da medida de 2004. No entanto, na subsequente decisão de auxílio à reestruturação (Decisão 2012/661/UE), a Comissão concluiu que a medida de 2004 não constituía um auxílio estatal. No caso em análise, não há dúvidas de que a Cyprus Airways recebeu auxílio à reestruturação em 2007. Além disso, uma das circunstâncias excepcionais aceites pela Comissão refere-se ao facto de, no momento da medida de 2004, o acesso ao Aeroporto Internacional de Malta era exclusivamente regido por direitos de tráfego estabelecidos em acordos bilaterais no domínio dos transportes aéreos, ao passo que, em 2010, o acesso foi aberto a todas as transportadoras comunitárias. Em matéria de acesso aos aeroportos cipriotas, não ocorreram tais alterações fundamentais entre 2007 e o presente. Por último, ao passo que mais de 50 % do tráfego aéreo de Malta dependia da Air Malta, a quota da Cyprus Airways no tráfego aéreo de Chipre era de apenas 15 % em 2012, tendo vindo a diminuir desde então.

<sup>(35)</sup> Ver Decisão da Comissão, de 27 de junho de 2012, no processo SA.32523 (2011/N), n.º 11.



- (187) Por razões semelhantes, a exploração de um aeroporto «ilegal» na parte norte de Chipre também não pode ser considerada uma circunstância excepcional e imprevisível, pois a possibilidade de os turistas viajarem de e para a zona norte de Chipre está em vigor, pelo menos, desde 2004.
- (188) A Comissão também não está de acordo com as autoridades cipriotas em relação ao facto de a entrada da concorrência, tanto de companhias de baixo custo, como de companhias com serviço completo, poder ser considerada uma circunstância excepcional e imprevisível, uma vez que a Cyprus Airways opera num setor liberalizado e presumindo que os seus concorrentes operem legalmente. Quanto à alegação de que o Estado cipriota está a subsidiar os concorrentes da Cyprus Airways, a Comissão não recebeu qualquer sustentação para essa alegação. De qualquer modo, a Comissão sublinha não se poder alegar que o Estado deve fornecer auxílio estatal à Cyprus Airways a fim de compensar os efeitos nocivos de uma medida alegadamente introduzida pelo próprio Estado, e posteriormente qualificar esta situação como uma circunstância excepcional e imprevisível.
- (189) No que se refere ao conflito no Médio Oriente, a Comissão considera que esta situação não pode ser vista como excepcional, tendo em conta os persistentes distúrbios em certas zonas da região há várias décadas. Quanto ao impacto económico do mais recente conflito referido pelas autoridades cipriotas, nomeadamente a «Primavera Árabe», os relatórios anuais da empresa demonstram que as receitas provenientes das rotas que ligam Chipre ao Médio Oriente e à região do Golfo parecem representar, como tradicionalmente, cerca de 10 % das receitas totais da Cyprus Airways. Assim, mesmo uma quebra significativa do tráfego teria um impacto relativamente reduzido (mesmo que «não negligenciável»), isto é, afetaria, no máximo, 10 % das receitas totais da Cyprus Airways.
- (190) No que diz respeito à deterioração das economias grega e cipriota, a Comissão reconhece a situação, bem como a possível queda das tarifas médias em relação aos voos gregos. No entanto, a Comissão recorda que a Cyprus Airways expandiu os seus voos domésticos na Grécia entre 2011 e 2013 e que, portanto, aumentou conscientemente a sua exposição ao mercado grego.
- (191) Os elementos de prova disponíveis no plano de reestruturação de 2013, bem como as informações fornecidas pelos concorrentes, sugerem que o tráfego total de passageiros no mercado cipriota aumentou desde 2009, enquanto a quota de mercado da Cyprus Airways foi reduzida. Além disso, outras companhias aéreas que operam na região também foram confrontadas com a crise económica, mas adaptaram a sua política de preços e a sua rede, a fim de permanecerem no mercado. Com efeito, a Ryanair indicou que registou mesmo um crescimento nesses mercados.
- (192) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a Cyprus Airways, apesar de reconhecer os riscos através de declarações explícitas, embora «genéricas», nos relatórios anuais de 2007, 2008 e 2009<sup>(36)</sup>, e não obstante as opções disponíveis, não conseguiu fazer os ajustamentos necessários à sua atividade, a fim de evitar o efeito da deterioração económica nos seus principais mercados e de beneficiar de novos mercados, como fizeram os seus concorrentes. Esses efeitos podem, por conseguinte, não se qualificar como uma circunstância excepcional e imprevisível, devendo antes ser atribuídos à má gestão e ao fraco desempenho da Cyprus Airways.
- (193) A Comissão conclui, portanto, que a exceção do ponto 73 da Secção 3.3 das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 não foi respeitada e que a concessão à Cyprus Airways do auxílio à reestruturação violaria o princípio do «auxílio único».

### 5.3.7. Conclusão

- (194) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que Chipre aplicou ilegalmente as medidas 1, 2, 4 e 5 a favor da Cyprus Airways, em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.
- (195) A Comissão considera igualmente que as medidas 1, 2, 4 e 5, bem como o plano de reestruturação de 2013, não preenchem as condições das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004. A Comissão não identificou qualquer outra base de compatibilidade e as autoridades cipriotas também não alegaram qualquer base alternativa para a compatibilidade das medidas (com exceção da aplicação do RGIC ao auxílio à formação — medida 5). Deste modo, a Comissão considera o auxílio incompatível com o mercado interno.

<sup>(36)</sup> Ver Relatório Anual de 2007, p. 97; Relatório Anual de 2008, p. 88; Relatório Anual de 2009, p. 91.

## 5.4. RECUPERAÇÃO

- (196) De acordo com o Tratado e a jurisprudência consolidada do Tribunal, a Comissão tem competência para decidir se o Estado-Membro em questão deve abolir ou modificar o auxílio quando o considerar incompatível com o mercado interno <sup>(37)</sup>. O Tribunal tem também defendido, de forma reiterada, que a obrigação que incumbe a um Estado-Membro de abolir auxílios considerados pela Comissão como incompatíveis com o mercado interno tem como objetivo restabelecer a situação previamente existente <sup>(38)</sup>.
- (197) Neste contexto, o Tribunal estipulou que este objetivo será alcançado quando o beneficiário tiver reembolsado os montantes concedidos a título de auxílios ilegais, perdendo assim a vantagem de que tinha beneficiado sobre os seus concorrentes no mercado, e a situação anterior ao pagamento do auxílio tiver sido reposta <sup>(39)</sup>.
- (198) Em conformidade com a jurisprudência, o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 659/1999 <sup>(40)</sup> do Conselho estipula que «nas decisões negativas relativas a auxílios ilegais, a Comissão decidirá que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para recuperar o auxílio junto do beneficiário [...]».
- (199) Assim, dado que as medidas em questão, num montante total de 66 099 317,94 EUR [31,33 milhões de EUR sob a forma de participação do Estado para o aumento de capital (medida 1), 34,5 milhões de EUR sob a forma de empréstimo de emergência (medida 2) e 269 317,94 EUR sob a forma de auxílio à formação (medida 5)], foram implementadas em violação do artigo 108.º do Tratado, devendo portanto ser consideradas como auxílios ilegais e incompatíveis, devem ser recuperadas a fim de restabelecer a situação existente no mercado antes da sua concessão. A recuperação deve abranger a data a partir da qual a vantagem foi conferida ao beneficiário, ou seja, a data em que o auxílio foi colocado à disposição do beneficiário, até à recuperação efetiva, devendo o montante a recuperar ser acrescido de juros até à recuperação efetiva.

## 6. CONCLUSÃO

- (200) No que se refere à medida 3, o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado ficou desprovido de objeto devido à não execução da medida por Chipre.
- (201) A Comissão considera que as medidas 1, 2, 4 e 5, relativas respetivamente à participação do Estado para o aumento de capital, ao empréstimo de emergência, ao auxílio à reestruturação e ao auxílio à formação a favor da Cyprus Airways, constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado e são incompatíveis com o mercado interno, dado que não estavam preenchidas as condições pertinentes das Orientações de Emergência e à Reestruturação de 2004 e não foram identificadas outras bases de compatibilidade.
- (202) No que diz respeito às medidas 1, 2, 4 e 5, a Comissão considera que Chipre as implementou em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.
- (203) Por último, a Comissão assinala que Chipre concordou com a adoção e notificação da presente decisão em língua inglesa.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O procedimento formal de investigação ao abrigo do artigo 108.º, n.º 2, do Tratado, iniciado em 6 de março de 2013, relativo a potenciais indemnizações *ex gratia* concedidas por Chipre à Cyprus Airways, tornou-se desprovido de objeto, dado que Chipre abandonou a medida. Tal procedimento é, por este meio, encerrado.

<sup>(37)</sup> Ver processo C-70/72 *Comissão/Alemanha* [1973] Colet. 813, n.º 13.

<sup>(38)</sup> Ver processos apensos C-278/92, C-279/92 e C-280/92, *Espanha/Comissão* [1994] Colet. I-4103, n.º 75.

<sup>(39)</sup> Ver processo C-75/97 *Bélgica/Comissão* [1999] Colet. I-030671, n.ºs 64 e 65.

<sup>(40)</sup> Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 83 de 27.3.1999, p. 1).

*Artigo 2.º*

O auxílio estatal no montante de, pelo menos, 66 099 317,94 EUR, que resulta da soma de 31,33 milhões de EUR sob a forma de participação do Estado para o aumento de capital, 34,5 milhões de EUR sob a forma de empréstimo de emergência e 269 317,94 EUR sob a forma do auxílio à formação, ilegalmente concedido à Cyprus Airways por Chipre em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, é incompatível com o mercado interno.

*Artigo 3.º*

Além dos montantes referidos no artigo 2.º, qualquer auxílio estatal que Chipre tenha concedido ou queira conceder à Cyprus Airways no contexto da medida 4 é incompatível com o mercado interno.

*Artigo 4.º*

1. Chipre deverá proceder à recuperação do auxílio incompatível referido no artigo 2.º junto do beneficiário. Deverá ainda recuperar qualquer auxílio adicional, como referido no artigo 3.º, junto do beneficiário.
2. Os montantes a recuperar serão acrescidos de juros desde a data em que foram colocados à disposição do beneficiário até à data da recuperação efetiva.
3. Os juros serão calculados numa base composta, nos termos do capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão<sup>(41)</sup> e do Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão<sup>(42)</sup> que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004.
4. No que se refere à medida 4, Chipre deverá informar a Comissão sobre se concedeu quaisquer montantes suplementares, além dos referidos no artigo 2.º, no contexto desta medida e deverá ainda informar a Comissão sobre os montantes exatos concedidos e as datas de concessão.
5. No que se refere à medida 5, Chipre deve informar a Comissão sobre as datas em que os montantes individuais foram concedidos.
6. Chipre deve abolir a medida 4 e cancelar todos os pagamentos pendentes do auxílio referido nos artigos 2.º e 3.º, com efeitos a partir da data da adoção da presente decisão.

*Artigo 5.º*

1. A recuperação do auxílio referido nos artigos 2.º e 3.º será imediata e efetiva.
2. Chipre deverá garantir a execução da presente Decisão num prazo de quatro meses a partir da data da sua notificação.

*Artigo 6.º*

1. No prazo de dois meses a contar da notificação da presente Decisão, Chipre deverá transmitir as seguintes informações:
  - a) Informações solicitadas ao abrigo do artigo 4.º, pontos 4 e 5;
  - b) O montante total (capital e juros aplicáveis na recuperação) a ser recuperado junto do beneficiário<sup>(43)</sup>;
  - c) Uma descrição pormenorizada das medidas já tomadas e planeadas com vista ao cumprimento da presente decisão;
  - d) Documentos comprovativos de que o beneficiário foi intimado a reembolsar o auxílio.
2. Chipre manterá a Comissão informada acerca da evolução das medidas nacionais tomadas para aplicar a presente decisão até que a recuperação do auxílio referido nos artigos 2.º e 3.º tenha sido concluída. A pedido da Comissão, apresentará de imediato informações sobre as medidas já tomadas e planeadas para dar cumprimento à presente decisão. Fornecerá ainda informações pormenorizadas sobre os montantes do auxílio e dos juros a título da recuperação já reembolsados pelo beneficiário.

<sup>(41)</sup> Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

<sup>(42)</sup> Regulamento (CE) n.º 271/2008 da Comissão, de 30 de janeiro de 2008, que altera o Regulamento (CE) n.º 794/2004 relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 82 de 25.3.2008, p. 1).

<sup>(43)</sup> Estas informações devem ser fornecidas sob a forma da tabela que acompanha a presente Decisão como anexo 1.

*Artigo 7.º*

A destinatária da presente decisão é a República de Chipre.

Feito em Bruxelas, em 9 de janeiro de 2015.

*Pela Comissão*

Margrethe VESTAGER

*Membro da Comissão*

---

## ANEXO

**INFORMAÇÃO ACERCA DOS MONTANTES DE AUXÍLIO RECEBIDOS, A RECUPERAR E JÁ RECUPERADOS  
(TODOS OS MONTANTES EM EUR)**

| Identidade do beneficiário: medida   | Montante total do auxílio recebido | Montante total do auxílio a recuperar (Principal) | Montante total já reembolsado |                              |
|--|------------------------------------|---|-------------------------------|------------------------------|
|  |                                    |   | Montante principal            | Juro aplicável à recuperação |
| Cyprus Airways — Participação do Estado para o aumento de capital                          | 31 330 000 <sup>(1)</sup>          | 31 330 000  |                               |                              |
| Cyprus Airways — Empréstimo de emergência  | 34 500 000 <sup>(2)</sup>          | 34 500 000  |                               |                              |
| Cyprus Airways — Auxílio à formação  | 269 317,94 <sup>(3)</sup>          | 269 317,94  |                               |                              |
| <i>[Deve ajustar-se caso tenham sido concedidos outros auxílios ao abrigo da medida 4]</i> |                                    |   |                               |                              |

<sup>(1)</sup> Montante referido no considerando 110 da Decisão.

<sup>(2)</sup> Montante referido no considerando 111 da Decisão.

<sup>(3)</sup> Montante referido no considerando 117 da Decisão.