

**DECIZIA (UE) 2015/1073 A COMISIEI****din 9 ianuarie 2015****privind ajutoarele de stat SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) puse în aplicare de Cipru în favoarea societății Cyprus Airways (Public) Ltd***[notificată cu numărul C(2014) 9362]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile sus menționate<sup>(1)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

**1. PROCEDURĂ****1.1. PRIMA PROCEDURĂ OFICIALĂ DE INVESTIGARE (SA.35888)**

- (1) În februarie 2012, serviciile Comisiei au fost informate prin intermediul presei că guvernul cipriot intenționează să intervină în favoarea societății Cyprus Airways (Public) Ltd (denumită în continuare „Cyprus Airways” sau „societatea”). Pentru a clarifica dacă pot surveni probleme privind ajutoarele de stat, Comisia a deschis un caz *ex officio*.
- (2) Comisia a solicitat informații prin scrisorile din 20 februarie 2012, 15 iunie 2012 și 23 august 2012. Autoritățile cipriote au răspuns la 6 aprilie 2012 și la 30 august 2012. La 4 octombrie 2012 a avut loc la Bruxelles o reuniune între Comisie și reprezentanții autorităților cipriote și ai societății Cyprus Airways.
- (3) La 13 decembrie 2012, autoritățile cipriote au notificat Comisia cu privire la ajutorul de stat pentru salvarea societății Cyprus Airways (SA.35888). Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 19 decembrie 2012. Autoritățile cipriote au răspuns la 4 ianuarie 2013.
- (4) Prin scrisoarea din 6 martie 2013 (denumită în continuare decizia din 6 martie 2013), Comisia a informat Cipru asupra deciziei de inițiere a procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „tratatul”) în ceea ce privește anumite măsuri de stat descrise în secțiunea 3.2.1 de mai jos (denumită în continuare „prima procedură oficială de investigare”).
- (5) Decizia Comisiei din 6 martie 2013 de inițiere a procedurii de investigare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(2)</sup>. Comisia a invitat autoritățile cipriote și părțile interesate să își prezinte observațiile privind presupusele măsuri de ajutor.
- (6) Comisia a primit observații din partea autorităților cipriote la 31 mai 2013. Aceasta a primit observații de la cinci părți interesate în perioada cuprinsă între 4 aprilie și 3 iulie 2013. Comisia a primit observațiile formulate de autoritățile cipriote cu privire la cele prezentate de către părțile interesate la 10 septembrie 2013.

**1.2. A DOUA PROCEDURĂ OFICIALĂ DE INVESTIGARE (SA.37220 ȘI SA.38225)**

- (7) Prin notificarea prealabilă din 22 iulie 2013, autoritățile cipriote au comunicat Comisiei un proiect de plan de restructurare și, la 23 octombrie 2013, au notificat o versiune actualizată a planului respectiv (denumit în continuare „planul de restructurare din 2013”) (SA.37220). Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 15 noiembrie 2013. Autoritățile cipriote au răspuns la 10 ianuarie 2014.

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

<sup>(2)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

- (8) În contextul monitorizării periodice a schemelor care au făcut obiectul unor aprobări sau al unor scutiri, serviciile Comisiei au evaluat punerea în aplicare a unei scheme cipriote de ajutor pentru formare <sup>(3)</sup>. Comisia a solicitat informații, printre altele, privind ajutorul pentru formare acordat societății Cyprus Airways (SA.38225) prin scrisorile din 3 decembrie 2012, 15 februarie 2013 și 6 mai 2013. Autoritățile cehe au răspuns la 19 decembrie 2012, 14 martie 2013 și 30 mai 2013.
- (9) Prin scrisoarea din 4 februarie 2014 (denumită în continuare „decizia din 4 februarie 2014”), Comisia a informat Cipru cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat în legătură cu măsurile de stat descrise în secțiunea 3.2.2 (denumită în continuare „a doua procedură oficială de investigare”).
- (10) Decizia Comisiei din 4 februarie 2013 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(4)</sup>. Comisia a invitat autoritățile cipriote și părțile interesate să își prezinte observațiile privind presupusele măsuri de ajutor.
- (11) Comisia a primit observații din partea autorităților cipriote la 31 martie 2014. La 16 martie 2014, Comisia a primit observații de la părțile interesate. La 26 iunie 2014, Comisia a primit comentariile formulate de autoritățile cipriote cu privire la observațiile prezentate de părțile interesate.
- (12) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 11 aprilie 2014 și 2 iulie 2014. Autoritățile cipriote au răspuns la 11 mai 2014 și, respectiv, la 8 august 2014.
- (13) Prin scrisoarea din 14 noiembrie 2014, Cipru a fost de acord să renunțe la drepturile sale care decurg din articolul 342 din tratat coroborat cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1/1958, acceptând adoptarea și notificarea prezentei decizii în limba engleză.

## 2. PIAȚA TRANSPORTURILOR AERIENE CIPRIOTE

- (14) Cipru are două aeroporturi internaționale, Larnaca (LCA, situat aproape de capitala Nicosia) și Paphos (PFO). Datorită dimensiunii reduse a insulei, majoritatea pasagerilor din/către Cipru pot să ajungă cu ușurință la oricare dintre cele două aeroporturi.
- (15) Pasagerii în tranzit provin în principal din Regatul Unit și din Rusia, un număr semnificativ mai mic de pasageri venind din Germania, Suedia și Grecia. Fluxul de pasageri variază în funcție de sezon: în timpul lunilor de vară (iulie-august), numărul de pasageri depășește de peste trei ori numărul de pasageri înregistrat în timpul lunilor de iarnă (decembrie-februarie). Totuși, traficul dinspre Grecia nu prezintă fluctuații sezoniere importante.
- (16) Cyprus Airways are o cotă medie de piață de aproximativ 15 % din traficul către/dinspre insulă (date din 2012), dar cota sa de piață fluctuează în funcție de sezon. Cele mai importante piețe pentru societate sunt rutele dintre Cipru și Grecia și dintre Cipru și Regatul Unit. Cyprus Airways a avut, de asemenea, zboruri interne pe piața elenă până la jumătatea anului 2013. Anumite rute către Orientul Mijlociu au constituit, de asemenea, piețe tradiționale pentru Cyprus Airways.
- (17) Mari companii aeriene europene și-au desfășurat activitatea dintotdeauna pe aceleași piețe precum Cyprus Airways. Cu toate acestea, anumite rute către Cipru sunt deservite doar în funcție de sezon. De asemenea, mai recent, Cyprus Airways este expusă concurenței din partea companiilor aeriene low-cost care operează zboruri ocazional, de la o bază din Cipru.
- (18) Economia cipriotă se confruntă cu dificultăți, lucru demonstrat de contracția PIB-ului din 2009, de creșterea deficitului bugetar și de creșterea șomajului. Din cauza deteriorării condițiilor de finanțare, Cipru beneficiază de asistență financiară din partea statelor membre ale zonei euro și din partea Fondului Monetar Internațional (denumit în continuare „FMI”).

<sup>(3)</sup> SA.27573 (2012/MX) – *Schemă privind programele de formare constantă pentru întreprinderile individuale – Cipru*, aprobată în Cipru prin decizia comisarului pentru controlul ajutoarelor de stat, publicată în Monitorul Oficial nr. 8025 din 21 noiembrie 2008.

<sup>(4)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

- (19) În urma recesiunii din Cipru, dar și din alte țări europene, numărul pasagerilor care se deplasează către și dinspre Cipru a scăzut. De asemenea, tariful mediu a scăzut în mod semnificativ. Performanța viitoare a pieței cipriote va depinde de redresarea la nivel european, dar și de situația economiei locale.

### 3. DESCRIEREA MĂSURILOR DE AJUTOR

#### 3.1. BENEFICIARUL

- (20) Cyprus Airways a fost înființată în 1947, iar principalele sale activități constau în transportul pe cale aeriană de pasageri și de mărfuri și în alte servicii specifice companiilor aeriene. Întreprinderea este cotate la bursa de valori cipriote. Încă de la începutul anului 2013, după o majorare a capitalului social (care face obiectul ambelor proceduri oficiale de investigare), acționarul principal al societății este statul cipriot, cu o participație de 93,67 %, în timp ce investitorii privați dețin restul de acțiuni.
- (21) La sfârșitul anului 2013, Cyprus Airways furniza servicii aeriene regulate către aproximativ 15 destinații și dispunea de o flotă de 6 aeronave (Airbus A320) și de aproximativ 600 de angajați. Prin urmare, aceasta este considerată o întreprindere mare <sup>(5)</sup>.
- (22) În 2005, Cyprus Airways a beneficiat de 30 de milioane CYP (aproximativ 51 de milioane EUR) sub forma unui ajutor pentru salvare, iar în 2007 aceasta a beneficiat de o serie de măsuri de restructurare constând în principal în (i) împrumuturi în valoare de 55 de milioane CYP (aproximativ 96 de milioane EUR), din care un împrumut în valoare de 45 de milioane CYP (aproximativ 78 de milioane EUR) a fost garantat cu o garanție de stat; și (ii) o majorare de capital în valoare de 14 milioane CYP (aproximativ 24 de milioane EUR), care a implicat acționari publici și privați în condiții de egalitate. Aceste măsuri, care au inclus un plan de restructurare (denumit în continuare „planul de restructurare din 2007”), au fost aprobate de Comisie ca ajutor de stat pentru restructurare compatibil <sup>(6)</sup>.
- (23) Cyprus Airways primește o compensație anuală pentru pierderile suferite ca urmare a interdicției de survolare impusă de Turcia aeronavelor cipriote. Compensația financiară se bazează pe o schemă de ajutoare autorizată de Comisie în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din tratat. Beneficiarii schemei sunt companiile aeriene stabilite în Cipru <sup>(7)</sup>.

#### 3.2. DESCRIEREA MĂSURILOR

##### 3.2.1. Prima procedură oficială de investigare

- (24) Măsurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare inițiate de Comisie la 6 martie 2013 sunt următoarele:

##### 3.2.1.1. Măsura 1: Contribuția statului la majorarea capitalului social din 2012

- (25) În perioada cuprinsă între septembrie 2012 și decembrie 2012, statul a plătit 31,33 milioane EUR în favoarea societății Cyprus Airways sub formă de „plăți în avans”, în cadrul unui plan de majorare a capitalului social cu o valoare totală de 45 de milioane EUR. Suma a fost plătită în tranșe.
- (26) În noiembrie 2012, un nou plan de afaceri (denumit în continuare „planul de redresare”) a fost comunicat Comisiei. Planul preconiza redresarea societății în 5 ani, pe baza unei majorări de capital, a îmbunătățirii costurilor și a factorilor de productivitate, a investițiilor noi și a reorganizării societății într-o „companie aeriană cu clasă unică, care furnizează servicii bazate pe opțiuni”. Planul preconiza profituri marginale deja începând cu cel de al doilea an de la punerea sa în aplicare. Planul a fost supus aprobării de către acționarii existenți, care urmau să participe la majorarea de capital necesară pentru punerea sa în aplicare. În cele din urmă, planul nu a fost pus în aplicare.
- (27) La momentul acordării măsurii 1, autoritățile cipriote au susținut că statul a acționat ca un investitor în economia de piață pentru a-și proteja activul până la finalizarea planului de redresare și a majorării de capital din partea tuturor acționarilor.

<sup>(5)</sup> Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 de definire a întreprinderilor mici și mijlocii (JO L 124, 20.5.2003, p. 36).

<sup>(6)</sup> Decizia Comisiei din 3 mai 2005 în cazul N69/2005 (JO C 191, 5.8.2005, p. 4) și Decizia 2008/137/CE a Comisiei din 7 martie 2007 – Ajutorul de stat C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd – Plan de restructurare (JO L 49, 22.2.2008, p. 25).

<sup>(7)</sup> Decizia Comisiei din 27 iunie 2012 în cazul SA.32523 (11/N) (JO C 230, 1.8.2012, p. 1).

- (28) De asemenea, autoritățile cipriote au preconizat că majorarea de capital va fi încheiată cu o participare *pro rata* a acționarilor privați, constând într-o sumă suplimentară de 13,67 de milioane EUR. Cu toate acestea, acționarii privați au contribuit cu doar 106 000 EUR, capitalul social al societății fiind majorat, prin urmare, doar cu 31,4 milioane EUR. Participația deținută de stat în Cyprus Airways a crescut în consecință, de la 69,62 % la 93,67 %.

3.2.1.2. *Măsura 2: Ajutor pentru salvare*

- (29) La 13 decembrie 2012, autoritățile cipriote au notificat un ajutor pentru salvare în valoare de 73 de milioane EUR în favoarea societății Cyprus Airways. În conformitate cu afirmațiile autorităților cipriote din notificare, suma respectivă reflectă necesarul net al fluxului de lichidități al societății Cyprus Airways până la 30 iunie 2013, așadar pentru o perioadă de șase luni. Ajutorul pentru salvare urma să fie acordat sub forma unui împrumut guvernamental cu o dobândă de 1,76 %, care ar fi trebuit să fie rambursat până la 30 iunie 2013.
- (30) Autoritățile cipriote au afirmat că, din cele 73 de milioane EUR reprezentând ajutorul pentru salvare, 16,3 milioane EUR au fost deja acordate societății Cyprus Airways în cadrul măsurii 1. Comisia a precizat în decizia din 6 martie 2013 că autoritățile cipriote au notificat un ajutor pentru salvare sub formă de împrumut, iar suma de 16,3 milioane EUR a făcut parte dintr-o majorare de capital.
- (31) Autoritățile cipriote au susținut că ajutorul pentru salvare a fost necesar în vederea sprijinirii societății Cyprus Airways pentru o scurtă perioadă de timp. Acestea au recunoscut acordarea ajutorului de restructurare în 2007, dar au explicat că au existat circumstanțe excepționale care au anulat punerea în aplicare inițială a planului de restructurare din 2007 și care au constituit un obstacol pentru viabilitatea pe termen lung a societății. Circumstanțele au fost legate de situația financiară din Cipru și Grecia, două dintre principalele piețe pe care Cyprus Airways își desfășoară activitatea, precum și de situația politică instabilă din Orientul Mijlociu, de efectul interdicției de survolare impuse de Turcia aeronavelor cipriote, de pătrunderea pe piață a unui nou concurent cu tarife scăzute care se pare că este subvenționat în cadrul unei scheme de ajutor de stat, precum și de poziția subcapitalizată a societății Cyprus Airways.

3.2.1.3. *Măsura 3: Compensație ex gratia*

- (32) În conformitate cu notificarea din 13 decembrie 2012, Consiliul de Miniștri din Cipru a decis, la 4 decembrie 2012, să acorde o compensație *ex gratia* în favoarea personalului societății Cyprus Airways, considerată superfluă în contextul restructurării societății. Conform deciziei respective, condițiile de acordare a oricărei compensații *ex gratia* au fost ca aceasta (i) să fie conformă cu normele privind ajutoarele de stat; (ii) syndicatele societății să accepte noul plan de afaceri (și anume, planul de redresare); și (iii) să nu depășească 50 % din compensația normală care trebuie plătită personalului disponibilizat de Fondul cipriot pentru personalul disponibilizat.

3.2.2. **A doua procedură oficială de investigare**

- (33) Măsurile care fac obiectul procedurii oficiale de investigare inițiate de Comisie la 4 februarie 2014 sunt următoarele:

3.2.2.1. *Măsura 4: Ajutor de restructurare*

- (34) La 23 octombrie 2013 autoritățile cipriote au notificat un ajutor de restructurare în favoarea societății Cyprus Airways în valoare de 102,9 milioane EUR, însoțit de un plan de restructurare nou (și anume, planul de restructurare din 2013), care nu are legătură cu planul de redresare menționat în considerentul 26 de mai sus. Valoarea ajutorului de restructurare se compunea din:
- (a) participarea statului, în valoare de 31,33 de milioane EUR, pentru majorarea de capital, acordată deja în 2012 (măsura nr. 1);
- (b) tranșele din împrumutul reprezentând ajutor pentru salvare acordat deja societății Cyprus Airways (măsura 2), în valoare totală de 34,5 milioane EUR. Suma acordată nu urma să fie rambursată de Cyprus Airways, iar datoria corespunzătoare urma să fie convertită în acțiuni;
- (c) în 2007, ca parte a pachetului de restructurare aprobat, autoritățile cipriote au acordat o garanție pentru un împrumut în valoare de 45 de milioane CYP (aproximativ 78 de milioane EUR), pe care Cyprus Airways a obținut-o de la Hellenic Bank (a se vedea considerentul 22 de mai sus). Împrumutul a fost rambursat în tranșe de către Cyprus Airways, în mod regulat, de două ori pe an, iar în august 2013 suma totală nerambursată era de 28,5 milioane EUR. În conformitate cu ajutorul de restructurare notificat, întreprinderea nu urma să ramburseze suma restantă către Hellenic Bank. Prin urmare, garanția de stat urma să fie executată, ceea ce ar fi creat o nouă datorie a societății Cyprus Airways față de stat, întrucât întreprinderea trebuia să ramburseze împrumutul. Datoria în valoare de 28,5 milioane EUR urma să fie convertită ulterior de către stat în capital propriu al societății Cyprus Airways;

- (d) fondul de pensii al Cyprus Airways pentru angajații din Cipru (cu excepția piloților) este un sistem de prestații definite, plătite prin intermediul contribuțiilor angajaților și ale societății Cyprus Airways. Întreaga sumă alocată fondului de pensii pe baza drepturilor contractuale ale personalului („putere de cumpărare”) este, în cele din urmă, la dispoziția societății. Puterea de cumpărare a fondului de pensii este garantată, de asemenea, de către societate. Ca rezultat al performanței reduse a investiției, fondul de pensii se confruntă cu un deficit considerabil, calculat la 1 ianuarie 2013 ca fiind în valoare de 12 milioane EUR în ipoteza continuității activității (și anume, presupunând că Cyprus Airways va continua să funcționeze) sau de 14,9 milioane EUR în ipoteza întreruperii activității. În contextul ajutorului de restructurare, autoritățile cipriote vor acoperi 8,6 milioane EUR din deficitul fondului de pensii în ipoteza continuării activității, iar suma rămasă va fi acoperită prin tranzacții imobiliare (încasări din vânzarea proprietăților societății din Nicosia și transferul proprietăților societății din Atena către fondul de pensii).
- (35) Elementele (a) și (b) din ajutorul de restructurare corespund măsurilor 1 și 2, care au fost notificate ulterior în contextul ajutorului pentru restructurare în favoarea societății Cyprus Airways.
- (36) În plus, planul de restructurare din 2013 prevede, de asemenea, un eventual împrumut de stat pe termen scurt în valoare de 10 milioane EUR care, potrivit autorităților cipriote, va fi acordat în condițiile pieței. Cu toate acestea, data preconizată pentru acordarea împrumutului sau condițiile acestuia nu au fost clare și împrumutul nu este inclus în suma totală de 102,9 milioane EUR.
- (37) Autoritățile cipriote au explicat că planul de restructurare din 2007 a fost pus în aplicare conform calendarului inițial. Cu toate acestea, venitul societății a început să scadă în 2009, ca rezultat al crizei financiare din Uniune, în special din Grecia și din Cipru. Alți factori determinanți pentru noile dificultăți întâmpinate de societatea au fost interdicția de survolare impusă de Turcia, care nu permite societății Cyprus Airways să pătrundă pe alte piețe, cum ar fi Rusia, Armenia și Ucraina cu durate de zbor competitive, tulburările din Orientul Mijlociu și apariția companiilor aeriene low-cost concurente care dispun de o bază în Cipru.

#### 3.2.2.2. Planul de restructurare din 2013

- (38) Planul de restructurare din 2013 prevede o perioadă de restructurare care durează din aprilie 2012 (prima vânzare a unui activ în contextul contribuției proprii a societății la costurile sale de restructurare) până la sfârșitul anului 2017. Scopul este de a restabili rentabilitatea societății Cyprus Airways începând cu exercițiul financiar 2014. Cu toate acestea, autoritățile cipriote au clarificat faptul că planul de restructurare din 2013 nu a abordat problema fundamentală a modelului de afaceri al societății. Aceasta a realizat deja unele dintre măsurile preconizate în cadrul planului de restructurare din 2013.

#### Restructurarea flotei și a operațiunilor

- (39) Planul de restructurare din 2013 a prevăzut o reducere a flotei la șase aeronave (de la 13, la începutul lunii aprilie 2012). Reducerea a fost realizată până la 10 decembrie 2013 prin vânzarea a două aeronave deținute în proprietate în aprilie 2012 și expirarea contractelor de închiriere pentru încă cinci aeronave. Din restul de șase aeronave ale flotei, cinci aeronave, care au fost închiriate de Cyprus Airways, urmau să fie exploatate în continuare, iar o aeronavă, care era în proprietatea societății, urma să fie păstrată ca rezervă.
- (40) Reducerea flotei urma să se reflecte în reducerea numărului de rute la 13. Următoarele rute fuseseră deja închise începând din aprilie 2012: LCA-ATH-SKG-LCA; LCA-ATH-HER-LCA; LCA-ATH-RHO-LCA; LCA-LED<sup>(8)</sup>. De asemenea, a fost planificată închiderea următoarelor rute: LCA-HER-RHO-LCA; LCA-SKG-HER-LCA; LCA-SKG-RHO-LCA; LCA-FCO; LCA-VIE și LCA-LHR, care urma să fie înlocuită de LCA-STN<sup>(9)</sup>. De asemenea, societatea urma să reducă frecvența pe trei rute: LCA-LON, LCA-SKG și LCA-HER<sup>(10)</sup>. Se preconiza menținerea următoarelor rute: 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>. Potrivit autorităților cipriote, planul de restructurare din 2013 prevedea astfel o reducere de 35 % a capacității în ceea ce privește numărul de locuri-kilometri oferite<sup>(12)</sup>, față de capacitatea din 2012.
- (41) Planul prevedea o mai bună alocare a timpilor de zbor, în vederea creșterii la maximum a gradului de utilizare a flotei. Ruta către Londra a fost mutată de la aeroportul Heathrow la Stansted și este considerată strategică datorită atractivității sale.

<sup>(8)</sup> ATH: Atena; SKG: Salonic; HER: Heraklion-Creta; RHO-Rodos; LED: St. Petersburg.

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

<sup>(10)</sup> LON: Denumirea colectivă a aeroporturilor din zona Londrei.

<sup>(11)</sup> AMS: Amsterdam-Schiphol; CDG: Charles de Gaulle, Paris; SVO: Sheremetyevo, Moscova; SOF: Sofia; FRA: Frankfurt pe Main, MUC: München; ZRH: Zurich; TLV: Tel Aviv; BEY: Beirut.

<sup>(12)</sup> Numărul de locuri-kilometri oferite.

## Măsuri de reducere a costurilor

- (42) Planul de restructurare din 2013 prevedea reducerea costurilor directe în valoare totală de 45,7 milioane EUR la sfârșitul exercițiului financiar 2014 în cadrul scenariului de bază. Din reducerile de costuri, suma de 16,2 milioane EUR se datorează unei scăderi a volumului și include o parte din concedierile de personal și reducerile salariale aferente acestora, în timp ce restul de 29,5 milioane EUR se datorează unor economii suplimentare. Reducerile de costuri constau în principal din concedieri de personal (17,6 milioane EUR), alte reduceri ale costurilor cu personalul (4,5 milioane EUR), reduceri ale costurilor aferente combustibililor (care decurg din unificarea flotei de aeronave Airbus A320 cu număr de locuri reconfigurat – 12,5 milioane EUR), economii de costuri în ceea ce privește pasagerii (precum eliminarea serviciului de catering la clasa economică – 5,5 milioane EUR), reducerea și renegocierea taxelor de handling la sol pe aeroportul LCA (4,2 milioane EUR), reducerea și renegocierea taxelor de aeroport și a tarifelor de rută (3,3 milioane EUR), încetarea cheltuielilor cu închirierea aeronavelor (4,5 milioane EUR).
- (43) În plus față de reducerea flotei și a rutelor, au fost puse în aplicare următoarele măsuri până în ianuarie 2014: eliminarea serviciului de catering la clasa economică, renegocierea taxelor de handling la sol pe aeroportul LCA, care au condus la economii în valoare de 1,2 milioane EUR (față de 0,6 milioane EUR, cât se preconiza în planul de restructurare din 2013), reduceri de 10 % ale salariilor și ale contribuției la fondul de pensii. Cu toate acestea, se preconizează că nu va avea loc o reducere a taxelor de aterizare și de parcare pe aeroportul LCA în viitorul previzibil din cauza disputelor actuale cu privire la alte taxe, care nu permit renegocierea taxelor de aterizare și de parcare în stadiul curent.
- (44) În ceea ce privește concedierile de personal, numărul de angajați a scăzut de la 1 037 în decembrie 2011 la 650 în ianuarie 2014, iar concedierea suplimentară a 321 de membri ai personalului pare să fi fost convenită, dar nu a fost încă pusă în aplicare. Autoritățile cipriote susțin că nu a fost acordată o compensație *ex gratia* în cazul concedierilor respective.

## Inițiative privind veniturile

- (45) În ceea ce privește noile inițiative privind veniturile, planul de restructurare din 2013 prevede majorarea tarifelor cu 2-3 % pe an începând din 2015, în cadrul scenariului de bază. În cadrul unui scenariu negativ, planul de restructurare din 2013 presupune o scădere a veniturilor cu 1 % în 2014 și lipsa creșterii după 2015. De asemenea, planul face referire la veniturile auxiliare obținute din serviciile suplimentare furnizate pasagerilor, dar nu prevede nicio sumă.

## Restabilirea viabilității – ipoteze

- (46) Planul de restructurare din 2013 urmărea restabilirea viabilității societății începând cu anul 2014. Planul preconiza următoarele rezultate financiare în cadrul scenariului de bază, presupunând că restructurarea financiară (în cadrul măsurii 4) urma să fie pusă în aplicare înainte de sfârșitul anului 2013:

Tabelul 1

## Profit și pierderi preconizate (scenariul de bază) (în milioane EUR)

|                                     | 2013     | 2014    | 2015    | 2016   | 2017   |
|-------------------------------------|----------|---------|---------|--------|--------|
| Venituri                            | 168,1    | 108,2   | 109,6   | 111,7  | 113,1  |
| EBIT                                | (18,8)   | 0,4     | 2,1     | 4,6    | 6,0    |
| Venituri nete înainte de impozitare | (18,9)   | 0,4     | 2,1     | 4,6    | 6,0    |
| EBIT %                              | (24,9) % | 0,4 %   | 1,9 %   | 4,1 %  | 5,3 %  |
| Rezerve de capital                  | 0,0      | 0,0     | 0,0     | 0,0    | 0,0    |
| Rezerve totale                      | (103,1)  | (102,7) | (100,5) | (96,0) | (90,0) |
| Total fonduri proprii               | 1,4      | 1,8     | 4,0     | 8,5    | 14,5   |

- (47) În ceea ce privește profitabilitatea, planul de restructurare din 2013 a avut în vedere următoarea profitabilitate:

Tabelul 2

**Profitabilitate preconizată**

|                                      | (în %) |      |      |      |
|--------------------------------------|--------|------|------|------|
|                                      | 2014   | 2015 | 2016 | 2017 |
| Rentabilitatea capitalurilor proprii | 21,2   | 54,1 | 53,5 | 41,3 |
| Rentabilitatea capitalului angajat   | 1,2    | 6,1  | 11,4 | 13,0 |

- (48) În afară de măsurile de restructurare menționate mai sus, rezultatele s-au bazat pe următoarele ipoteze:

- (a) reducerea numărului de pasageri și a veniturilor, ca urmare a reducerii rețelei;
  - (b) economii în ceea ce privește costul combustibilului datorită utilizării sporite a unui sistem de gestionare a combustibilului. A fost luat în considerare un preț al carburanților constant;
  - (c) reeșalonarea planificată a datoriilor terților care nu sunt generatoare de dobânzi de încasat sau de plătit și lipsa împrumuturilor noi;
  - (d) rată de schimb USD/EUR stabilă până în 2017;
  - (e) lipsa acoperirii împotriva riscurilor legate de prețul combustibilului sau de cursul de schimb USD/EUR din cauza incapacității de a oferi o garanție pentru astfel de instrumente.
- (49) Profitabilitatea a fost asigurată în principal de zborurile rămase, LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF și LCA-SVO, care sunt singurele zboruri cu EBIT pozitive în cursul perioadei de restructurare. Se preconizează că celelalte rute păstrate vor avea un profit net egal cu zero sau negativ.
- (50) Planul de restructurare din 2013 a inclus un scenariu optimist și un scenariu negativ. Scenariul negativ reflectă numai scăderea veniturilor descrisă în considerentul 45 de mai sus și a condus (la nivelul EBIT) la o pierdere de 0,3 milioane EUR pentru anul 2014 și de 0 EUR pentru anul 2015 și la un profit de 0,3 milioane EUR pentru anii 2016 și 2017.
- (51) Planul a recunoscut anumite riscuri legate de restabilirea viabilității, fără a reflecta impactul lor asupra diferitelor scenarii, în special cel pesimist. În special:
- (a) riscurile macroeconomice, în special în ceea ce privește o eventuală creștere a prețului petrolului sau o modificare a cursului de schimb USD/EUR. Pentru cele două riscuri, planul calculează separat impactul unei variații de 1 % la aproximativ 310 000 EUR și, respectiv, la 425 000 EUR pentru o perioadă de un an;
  - (b) riscul de accentuare a concurenței pe rutele către Tel Aviv (datorată Acordului de dereglementare „Cer deschis” care se preconizează că va conduce la creșterea concurenței pe această rută în 2015) și către Moscova (datorită creșterii preconizate a frecvenței zborurilor deservite de Transaero, concurentul societății Cyprus Airways). Impactul potențial al acestor riscuri asupra veniturilor viitoare ale societății Cyprus Airways nu a făcut obiectul unei modelizări.

**Costuri de restructurare și finanțare**

- (52) Costurile totale de restructurare s-au ridicat la 147,4 milioane EUR și urmau să fie alocate în funcție de următoarele categorii:

Tabelul 3

**Costuri de restructurare (în milioane EUR)**

|                    |      |
|--------------------|------|
| Pierderi acumulate | 99,7 |
|--------------------|------|

|                                                                                                                           |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Alte costuri de restructurare (acorduri pentru închirierea de aeronave, drepturi la plată în caz de disponibilizare etc.) | 10,4  |
| Fond de rulment                                                                                                           | 37,4  |
| Total costuri de restructurare                                                                                            | 147,4 |

- (53) Cuantumul total al ajutoarelor de restructurare prevăzute în planul de restructurare din 2013 s-a ridicat la 102,9 milioane EUR, și anume 69,8 % din costurile de restructurare. Întreprinderea urma să contribuie la costurile de restructurare („contribuția proprie”) prin vânzarea sau transferul de active cu o valoare totală estimată de 54,46 de milioane EUR. Planul de restructurare din 2013 prevedea următoarea componență a contribuției proprii:

Tabelul 4

**Contribuția proprie propusă în planul de restructurare din 2013**

|                                                             | Valoare (în milioane EUR) | Data de realizare estimată                                                          |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Vânzarea a două aeronave Airbus A319                        | 22,1                      | Încheiată în aprilie 2012                                                           |
| Vânzarea slotului orar de seară LHR                         | 15                        | În curs de negociere                                                                |
| Vânzarea slotului orar de dimineață LHR                     | 10                        | Sfârșitul anului 2014                                                               |
| Vânzarea de piese de schimb                                 | 3,5                       | 2,0 milioane EUR în 2013;<br>1,1 milioane EUR în 2014;<br>0,4 milioane EUR în 2015; |
| Vânzarea de/unor proprietăți din Nicosia                    | 3,1                       | Încheiată la 6 august 2013                                                          |
| Transfer al proprietăților din Atena către fondul de pensii | 0,76                      | Acord de transfer încheiat în august 2013                                           |
| Total contribuție proprie propusă                           | 54,46                     |                                                                                     |

- (54) În ceea ce privește vânzările încheiate (două aeronave Airbus A319, proprietăți din Nicosia), autoritățile cipriote au furnizat contractele de vânzare-cumpărare care au confirmat sumele declarate în planul de restructurare din 2013. În ceea ce privește vânzările nerealizate, autoritățile cipriote au furnizat studii de evaluare efectuate de întreprinderi specializate pentru cele două sloturi orare din aeroportul LHR și pentru proprietățile din Atena.

**Evitarea denaturării nejustificate a concurenței**

- (55) Autoritățile cipriote au propus ca unele măsuri menționate anterior să fie considerate măsuri compensatorii, pentru a reduce la minimum impactul asupra concurenței și a concurenților. În special:
- (a) întreruperea rutelor profitabile <sup>(13)</sup>, reprezentând 8,8 % din numărul de locuri-kilometri oferite în 2012 (HER-SKG, LCA-FCO, LCA-LED, LCA-LED-PFO-LED-LCA, RHO-SKG-RHO) și; în plus, reducerea capacității pe rutele profitabile (LCA-LON, LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER). Autoritățile cipriote consideră că, în ansamblu, numărul de locuri-kilometri oferite ar putea fi redus cu 24 % pe rutele profitabile față de capacitatea din 2012;
  - (b) vânzarea celor două sloturi orare pe aeroportul LHR. Întrucât LHR este un aeroport complet coordonat, autoritățile cipriote au considerat că sloturile orare respective ar oferi o compensare suficientă pentru potențialii concurenți;

<sup>(13)</sup> Planul de restructurare din 2013 a luat în considerare rute care au o contribuție brută pozitivă la costurile societății, și anume veniturile minus costul variabil, pentru a fi rute profitabile.

(c) reducerea flotei cu șapte aeronave.

- (56) Autoritățile cipriote au susținut că participarea statului la majorarea de capital din 2012 nu a constituit ajutor de stat, dar, cu toate acestea, nu a inclus măsura 1 în ajutorul de restructurare notificat. Acestea au susținut, de asemenea, că planul de restructurare din 2013 a fost unul prudent, a inclus un număr suficient de măsuri compensatorii, contribuția proprie a societății a fost cât mai mare cu putință și va restabili profitabilitatea pe termen mediu a societății.
- (57) În general, autoritățile cipriote au explicat importanța transportului aerian pentru economia cipriotă și au reiterat împrejurările excepționale și imprevizibile despre care consideră că ar permite societății Cyprus Airways să beneficieze de ajutor de restructurare suplimentar. De asemenea, acestea au adăugat la circumstanțele respective exploatarea unui aeroport „ilegal” în partea de nord ocupată a Ciprului, care se presupune că este utilizat de Turkish Airlines pentru a transporta turiști dinspre destinații europene în Cipru.

### 3.2.2.3. Măsura 5: Ajutoare pentru formare

- (58) Potrivit autorităților cipriote, în perioada 2010-2011, Cyprus Airways a primit un ajutor pentru formare în valoare de 269 317,94 EUR în cadrul schemei pentru programe de formare constantă destinate întreprinderilor individuale, pusă în aplicare de autoritățile cipriote în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei<sup>(14)</sup> (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare – „GBER”).
- (59) Contrar argumentării cu privire la măsurile notificate (a se vedea, de exemplu, considerentul 68), în observațiile acestora privind schema de ajutoare pentru formare și, în special, în observațiile prezentate la 14 martie 2013, autoritățile cipriote au afirmat că Cyprus Airways nu se afla în dificultate la momentul acordării ajutoarelor pentru formare în cauză. Prin urmare, autoritățile cipriote consideră că măsura a fost conformă cu schema națională de ajutoare pentru formare, care are la bază Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare și, prin urmare, este compatibil cu piața internă.

## 3.3. MOTIVELE CARE AU CONDUS LA ÎNȚIEREA PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

### 3.3.1. Prima procedură oficială de investigare

- (60) În decizia din 6 martie 2013 (considerentele 41-46), Comisia a ajuns la concluzia preliminară că Cyprus Airways ar putea fi considerată o întreprindere în dificultate, în sensul comunicării Comisiei referitoare la liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate din 2004 (denumite în continuare „liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare”) <sup>(15)</sup>, începând cel puțin cu 2010.
- (61) În acest context, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că măsurile 1, 2 și 3 constituie ajutoare de stat și și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește compatibilitatea acestora cu piața internă. Măsurile nu par să fie în conformitate cu liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, din cauza absenței unui plan de restructurare pentru majorarea de capital și a formei ajutorului pentru ajutorul de salvare, care au părut să includă, de asemenea, o parte din injecția de capital. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoielile în ceea ce privește principiul „prima și ultima dată”, conform căruia o întreprindere poate primi ajutor pentru salvare și/sau restructurare doar o dată la zece ani. Aceasta a contestat, în special, măsura în care justificările prezentate de autoritățile cipriote ar constitui situații excepționale și imprevizibile care ar putea permite acordarea unui nou ajutor de restructurare.

### 3.3.2. A doua procedură oficială de investigare

- (62) În decizia din 4 februarie 2014 Comisia și-a reiterat concluzia preliminară conform căreia Cyprus Airways ar putea fi considerată o întreprindere aflată în dificultate începând cu 2010. Prin urmare, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că măsura 4 (care a inclus, de asemenea, măsurile 1 și 2) și măsura 5 au constituit ajutoare de stat și și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește compatibilitatea acestora cu piața internă, întrucât măsurile nu par să fie în conformitate cu liniile directoare din 2004 privind salvarea și restructurarea (măsurile 1, 2 și 4) și cu Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare (măsura 5).

<sup>(14)</sup> Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (JO L 214, 9.8.2008, p. 3).

<sup>(15)</sup> Comunicarea Comisiei – Liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (JO C 244, 1.10.2004, p. 2), a căror perioadă de valabilitate a fost prelungită în 2009 (JO C 156, 9.7.2009, p. 3) și în 2012 (JO C 296, 2.10.2012, p. 3). Deși Comisia a adoptat și a publicat noi orientări privind ajutorul pentru salvare și restructurare (JO C 249, 31.7.2014, p. 1.), în prezenta decizie, Comisia va continua să se refere la liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, întrucât măsurile care fac obiectul investigației au fost notificate înainte de 1 august 2014. De asemenea, dacă ajutorul a fost deja acordat fără autorizarea Comisiei și, în consecință, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat (și anume, măsurile 1 și 5), acesta a fost acordat înainte de intrarea în vigoare a noilor orientări.

- (63) În special, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că planul de restructurare a fost fondat pe ipoteze prudente și că acesta ar restabili viabilitatea societății într-un interval de timp rezonabil, în conformitate cu practica relevantă. De asemenea, Comisia nu a considerat că nivelul contribuției proprii a societății a fost suficient și a pus sub semnul întrebării faptul că măsurile compensatorii propuse ar fi vizat într-adevăr rute care nu generează pierderi.
- (64) În cele din urmă, Comisia și-a reiterat îndoielile cu privire la circumstanțele care justifică o excepție de la principiul „prima și ultima dată”. Aceasta a luat act de faptul că Cyprus Airways și-a extins zborurile interne în Grecia în perioada 2011-2013 și astfel și-a crescut în mod deliberat expunerea la piața elenă. Interdicția de survolare impusă de Turcia aeronavelor cipriote și exploatarea unui aeroport pe teritoriul ocupat al insulei ar putea, de asemenea, să nu fie considerate circumstanțe excepționale deoarece sunt instituite de mult timp.
- (65) În orice caz, Comisia a atras atenția asupra faptului că suma acordată ca ajutor pentru formare ar fi trebuit să facă parte din ajutorul de restructurare în favoarea societății Cyprus Airways și, prin urmare, să fie luată în considerare, de asemenea, în planul de restructurare din 2013.
- (66) În decizia din 4 februarie 2014, Comisia nu a luat o poziție cu privire la calificarea ca ajutor de stat a unui eventual împrumut pe termen scurt în valoare de 10 milioane EUR, întrucât condițiile acestuia nu erau clare.

#### 4. OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA PROCEDURILE OFICIALE DE INVESTIGARE

##### 4.1. OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE CIPRU

- (67) Deși prezenta decizie se referă la trei proceduri separate, Comisia constată că există o suprapunere a domeniului lor de aplicare, în măsura în care acestea se referă la același beneficiar, precum și că unele măsuri sunt identice. Prin urmare, Comisia consideră că este oportun să rezume observațiile formulate de Cipru cu privire la ambele proceduri oficiale de investigare.
- (68) În observațiile sale din cadrul primei proceduri oficiale de investigare, autoritățile cipriote au confirmat că Cyprus Airways era o întreprindere aflată în dificultate încă din anul 2009.
- (69) În ceea ce privește contribuția statului la majorarea capitalului social din 2012, autoritățile cipriote au insistat în primul rând asupra faptului că statul a acționat ca un investitor prudent în economia de piață, pentru a proteja valoarea propriilor investiții și pentru a evita un impact negativ asupra altor activități comerciale în Cipru, care sunt legate de Cyprus Airways. Lipsa de participare din partea altor acționari a fost atribuită situației dificile a economiei cipriote la momentul respectiv. Cu toate acestea, autoritățile cipriote au acceptat să includă participarea statului la majorarea capitalului social din 2012 în ajutorul de restructurare notificat.
- (70) În ceea ce privește ajutorul pentru salvare, autoritățile cipriote au afirmat că acesta a reprezentat suma minimă în numerar necesară societății până la finalizarea unui nou plan de restructurare care să înlocuiască planul de redresare. Acestea au susținut că rata dobânzii de 1,66 % <sup>(16)</sup> a fost rata pentru întreprinderile care nu se află în dificultate. De asemenea, acestea au subliniat impactul social al unui faliment al Cyprus Airways în lipsa ajutorului pentru salvare și importanța societății pentru conectivitatea insulei.
- (71) În ceea ce privește compensația *ex gratia*, autoritățile cipriote au susținut că Cyprus Airways nu a fost obligată să plătească nicio astfel de compensație personalului disponibilizat. Prin urmare, dacă statul ar oferi o compensație *ex gratia*, acest lucru nu ar conferi un avantaj societății Cyprus Airways, întrucât nu ar scuti-o de nicio plată contractuală datorată.
- (72) În ceea ce privește durata perioadei de restructurare, autoritățile cipriote au făcut referire la liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, care prevăd o perioadă de restructurare „cât mai scurtă cu putință”, și au oferit exemple de cazuri în care Comisia a aprobat perioade de restructurare mai mari de cinci ani <sup>(17)</sup>. De asemenea, autoritățile cipriote au explicat că perioada până în decembrie 2012 a fost în esență „pierdută”, ca urmare a unei modificări a Consiliului de administrație, a pregătirii și a lipsei punerii în aplicare a planului de redresare și a agravării situației financiare a societății, care nu a permis concretizarea planului inițial, și anume o majorare de capital *pari passu* care nu implică ajutor de stat și un împrumut reprezentând ajutor pentru salvare.

<sup>(16)</sup> Aceasta este mai scăzută decât rata dobânzii care a fost raportată în notificarea privind ajutorul pentru salvare, a se vedea considerentul 29.

<sup>(17)</sup> Decizia Comisiei din 22 februarie 2006 în cazul N 464/2005, Ajutor pentru restructurare în favoarea AB Kaunoketausliejykla (JO C 270, 7.11.2006, p. 2); Decizia Comisiei din 18 iulie 2001 în cazul NN 92/1999, Măsuri în favoarea Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen (JO C 328, 23.11.2001, p. 5); Decizia Comisiei din 1 iunie 2005 în cazul N 584/2004, Ajutor de restructurare în favoarea AB Vingriai (JO C 187, 30.7.2005, p. 15); Decizia 2010/3/CE a Comisiei din 6 noiembrie 2008 privind ajutorul de stat C 19/05 (ex N 203/05) acordat de Polonia în favoarea Stocznia Szczecińska (JO L 5, 8.1.2010, p. 1).

- (73) În ceea ce privește planul de restructurare din 2013, autoritățile cipriote și-au menținut opinia că acesta ar permite societății să își restabilească viabilitatea, în pofida riscurilor de intensificare a concurenței și de pierdere potențială de pasageri ca urmare a eliminării serviciului de catering la clasa economică. Acestea au susținut, de asemenea, că planul s-a bazat pe ipoteze prudente cu privire la situația financiară a societății, la eficacitatea rețelei menținute, la fluctuațiile prețului combustibilului și ale ratei de schimb EUR/USD. De asemenea, autoritățile cipriote au subliniat că planul de restructurare din 2013 a prevăzut inițiative privind veniturile pe termen mediu și lung, care nu au fost incluse în calculele din planul de restructurare din 2013, cum ar fi posibila introducere a metodelor de vânzare și de marketing direct.
- (74) În ceea ce privește rutele generatoare de pierderi, pentru care planul de restructurare din 2013 prevedea menținerea, autoritățile cipriote au afirmat că toate au avut o contribuție brută pozitivă (și anume, și-au acoperit cel puțin costurile variabile) și că întreprinderea a trebuit să păstreze o dimensiune critică a propriei rețele în vederea atragerii de pasageri.
- (75) De asemenea, autoritățile cipriote au făcut referire la elemente ale planului de restructurare din 2013 care au evoluat mai bine decât se anticipase, precum reducerea cu succes a cheltuielilor de handling la sol pe aeroportul LCA. De asemenea, acestea au clarificat faptul că nu a existat nicio datorie restantă față de întreprinderea de handling la sol de pe aeroportul LCA.
- (76) În ceea ce privește măsurile compensatorii, autoritățile cipriote au indicat că toate rutele propuse în vederea abandonării sau a reducerii capacității, cu excepția uneia <sup>(18)</sup>, au fost profitabile la nivelul contribuției brute în 2012, în sensul acoperirii costurilor variabile. Acestea au furnizat, de asemenea, un tabel cu numărul de locuri-kilometri oferite pentru fiecare rută.
- (77) În ceea ce privește aspectele legate de limitarea ajutorului la minimul necesar și contribuția proprie, autoritățile cipriote au furnizat active suplimentare, pe care Cyprus Airways intenționa să le vândă pentru a crește nivelul contribuției proprii, și anume aeronava proprie rămasă și două motoare. Între timp, cele două sloturi orare pe aeroportul LHR au fost vândute la un preț total care a fost mai mare decât cel anticipat, sporind astfel și mai mult contribuția proprie preconizată la 41,8 % din costurile de restructurare.
- (78) Autoritățile cipriote au confirmat că fondul de pensii face parte din Cyprus Airways, dar este o entitate juridică distinctă, și că transferul proprietăților din Atena a însemnat pierderea controlului societății Cyprus Airways asupra acestuia. Astfel, autoritățile cipriote au insistat că transferul proprietăților din Atena către fondul de pensii a fost o contribuție proprie reală, care a redus costurile de restructurare generate de acoperirea deficitului.
- (79) În fapt, autoritățile cipriote au explicat, de asemenea, că ajutorul de restructurare din cadrul măsurii 4 va fi ajustat la valoarea contribuției proprii, astfel încât suma celor două valori va acoperi doar costurile de restructurare. Astfel, creșterea veniturilor prin contribuția proprie ar însemna reducerea ajutorului de restructurare.
- (80) Prin urmare, contribuția proprie propusă finală a fost după cum urmează:

Tabelul 5

**Contribuția proprie propusă actualizată după prezentarea de observații de către Cipru**

|                                                       | Valoare (în milioane EUR) | Realizare – evaluare                      |
|-------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|
| Vânzarea a două aeronave Airbus A319                  | 22,1                      | Încheiată în aprilie 2012                 |
| Vânzarea slotului orar de seară pe aeroportul LHR     | 6,3                       | Acord de transfer încheiat în martie 2014 |
| Vânzarea slotului orar de dimineață pe aeroportul LHR | 22,8                      | Acord de transfer încheiat în iunie 2014  |

<sup>(18)</sup> Ruta LCA-ATH-LCA părea să aibă o contribuție brută negativă în 2012. Autoritățile cipriote au explicat că ruta a fost exploatată în combinație cu alte rute interne din Grecia și că între aeroporturile LCA și ATH a fost profitabilă la nivelul contribuției brute. Cu toate acestea, autoritățile cipriote nu au transmis niciodată date care să justifice această afirmație.

|                                                             | Valoare (în milioane EUR) | Realizare – evaluare                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vânzarea de piese de schimb                                 | 3,5                       | Nu există o expertiză – valoare estimată:<br>2 milioane EUR în 2013;<br>1,1 milioane EUR în 2014;<br>0,4 milioane EUR în 2015;<br>Realizată pe baza dovezilor furnizate de autoritățile cipriote: 0,86 milioane EUR |
| Vânzarea de proprietăți în Nicosia                          | 3,1                       | Încheiată la 6 august 2013                                                                                                                                                                                          |
| Transfer al proprietăților din Atena către fondul de pensii | 0,76                      | Susținut de o expertiză – contract de transfer încheiat în august 2013                                                                                                                                              |
| Vânzarea unei aeronave Airbus A320                          | 2,5                       | Nu există o expertiză – vânzare în curs de desfășurare                                                                                                                                                              |
| Vânzarea a două motoare                                     | 0,51                      | Încheiată la 28 aprilie 2014                                                                                                                                                                                        |
| Total contribuție proprie propusă                           | <b>61,57</b>              |                                                                                                                                                                                                                     |

- (81) Astfel cum au recunoscut autoritățile cipriote, contribuția proprie preconizată de 41,8 % este mai mică decât nivelul prevăzut de liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare (50 % din costurile de restructurare în cazul întreprinderilor mari). Cu toate acestea, autoritățile cipriote au susținut că situația societății Cyprus Airways a fost una extrem de dificilă, care ar trebui să justifice o contribuție proprie mai mică, în special din cauza situației economice și financiare a țării și a interdicției de survolare impusă de Turcia. Acestea au subliniat, de asemenea, reducerea semnificativă a capacității.
- (82) În ceea ce privește principiul „prima și ultima dată”, în diferitele observații prezentate, autoritățile cipriote și-au reiterat argumentele cu privire la impactul crizei financiare în Grecia și Cipru, la interdicția de survolare impusă de Turcia aeronavelor cipriote, la exploatarea unui aeroport „ilegal” în partea de nord, ocupată, a Ciprului, la situația politică instabilă din Orientul Mijlociu și la faptul că acordarea de ajutor pentru salvare și/sau restructurare nu ar trebui să fie un motiv suficient pentru a interzice acordarea altor ajutoare similare aceluiași beneficiar.
- (83) Autoritățile cipriote au susținut că extinderea zborurilor interne ale societății Cyprus Airways în Grecia în perioada 2011-2013 a constituit o dovadă a faptului că impactul crizei a fost dificil de prevăzut și că anumite rute din Orientul Mijlociu, reprezentând o parte „care nu este neglijabilă” din veniturile societății, au înregistrat o scădere semnificativă a numărului de pasageri, cum ar fi scăderea cu 94 % a numărului de pasageri din Egipt. Avertismentele pertinente privind efectul negativ al situației economice din Europa și al tulburărilor din Orientul Mijlociu asupra societății Cyprus Airways, deja prezentate în rapoartele anuale ale societății din 2007, 2008 și 2009 și menționate de Comisie în decizia din 6 martie 2013, au fost considerate „declarații generice”.
- (84) Autoritățile cipriote au indicat, de asemenea, că numărul total de pasageri pe piața cipriotă a rămas relativ stabil în cursul ultimilor ani, dar că, în prezent, cei mai mulți pasageri provin din Israel și Rusia. Interdicția de survolare impusă de Turcia a reprezentat un dezavantaj pentru Cyprus Airways în ceea ce privește activitatea pe piața rusă, având în vedere durata de zbor suplimentară. De asemenea, autoritățile cipriote au furnizat dovezi potrivit cărora, deși numărul de pasageri pe piața elenă a scăzut ușor începând cu anul 2008, tariful mediu pentru zborurile din Grecia (inclusiv în cazul zborurilor interne) a scăzut în mod semnificativ.
- (85) În ceea ce privește împrumutul pe termen scurt în valoare de 10 milioane EUR, autoritățile cipriote au explicat că preconizează că slotul orar de seară de pe aeroportul LHR va fi vândut la un preț ridicat și, prin urmare, acordarea împrumutului nu va fi necesară.
- (86) În cele din urmă, autoritățile cipriote au justificat acordarea de ajutoare pentru formare în perioada 2010-2011, susținând că Cyprus Airways a început să întâmpine dificultăți abia la sfârșitul anului 2011. Acest lucru este în contradicție cu observațiile prezentate anterior (a se vedea considerentul 68 de mai sus).

## 4.2. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (87) În cursul celor două proceduri oficiale de investigare au fost prezentate observații de către Air France Consulting, trei concurenți (Ryanair, International Airlines Group și un al treilea concurent care nu a dorit ca identitatea sa să fie divulgată), sindicatele societății Cyprus Airways<sup>(19)</sup> și beneficiarul.
- (88) Air France Consulting, care a pregătit planul de redresare, a clarificat faptul că planul prevede redresarea în termen de un an și refacerea financiară deplină a societății Cyprus Airways în termen de doi ani și că majorările de capital necesare pot fi furnizate prin intermediul restructurării financiare și nu al plăților în numerar. De asemenea, Air France Consulting și-a exprimat convingerea cu privire la credibilitatea planului de redresare și a susținut că planul s-a bazat pe operațiunile în curs ale societății Cyprus Airways din Atena către rute europene internaționale. De asemenea, aceasta a afirmat că deciziile luate de Cyprus Airways în 2013 (reducerea flotei la șase aeronave, ceea ce face ca cei 490 de membri ai personalului să fie prea mulți) nu vor face decât să deterioreze situația financiară a societății.
- (89) Cei trei concurenți nu au fost de acord cu argumentele prezentate de autoritățile cipriote în ceea ce privește însemnătatea societății Cyprus Airways pentru infrastructura și dezvoltarea Ciprului și s-au declarat pregătiți să extindă rutele spre/dinspre Cipru.
- (90) În ceea ce privește existența și compatibilitatea ajutorului de stat, concurenții au fost de acord cu opinia Comisiei conform căreia participarea statului la majorarea capitalului social al societății nu a fost o acțiune pe care ar fi întreprins-o un investitor în economia de piață.
- (91) De asemenea, concurenții au pus sub semnul întrebării restabilirea viabilității societății, exprimându-și îndoieli cu privire la eficacitatea rețelei și a flotei menținute, precum și la măsura în care ipotezele planului și profitabilitatea preconizată sunt realiste, în special în ceea ce privește economisirea de combustibil și veniturile suplimentare prin creșterea tarifelor. Aceștia au subliniat, de asemenea, riscurile sporite pentru concurență pe rutele profitabile care se preconizează că vor fi menținute de Cyprus Airways, în plus față de cele spre Tel Aviv și Moscova.
- (92) De asemenea, concurenții și-a exprimat îndoiala cu privire la existența unor circumstanțe cu adevărat excepționale și imprevizibile care ar justifica o excepție de la principiul „prima și ultima dată”. În plus, concurentul care nu a dorit să își dezvăluie identitatea consideră că profitabilitatea rutelor propuse ca măsuri compensatorii ar trebui să fie evaluată la nivelul profitului net, care include costurile fixe alocate, și nu numai la nivelul profitului brut, care include doar costurile variabile.
- (93) În fine, Ryanair a pus sub semnul întrebării măsura în care întreprinderea ar putea realiza reducerea prevăzută a personalului din cauza opoziției sindicatelor și a sugerat că, în cazul în care ajutorul de restructurare acordat societății Cyprus Airways este considerat compatibil, acest lucru ar putea avea loc cu condiția ca întreprinderea să abandoneze rutele care au rămas neprofitabile la trei ani de la data aprobării. Ryanair a susținut, de asemenea, că și alte întreprinderi s-au confruntat cu aceleași condiții în ceea ce privește tulburările din Orientul Mijlociu și criza economică din Grecia și Cipru. În pofida acestui fapt, Ryanair a susținut că alte întreprinderi au reușit să se adapteze și să se dezvolte în noul mediu, oferind drept exemplu propria creștere de pe piața elenă și cipriotă din ultimii ani. De asemenea, în observațiile sale din 6 iunie 2014, Ryanair a menționat un articol de presă din 19 mai 2014 care indică faptul că guvernul cipriot a angajat o sumă de 4 milioane EUR care urmează să fie furnizată personalului disponibilizat al societății Cyprus Airways și susține că aceasta constituie un ajutor de stat suplimentar în favoarea acesteia.
- (94) Cyprus Airways și sindicatele sale au susținut argumentele autorităților cipriote și și-au reafirmat încrederea în viabilitatea societății și în rolul acesteia pentru economia și conectivitatea din Cipru.

## 4.3. COMENTARIILE PREZENTATE DE CIPRU CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

- (95) Autoritățile cipriote nu au considerat necesar să prezinte comentarii cu privire la planul de redresare și la observațiile formulate de Air France Consulting, având în vedere existența unui plan de restructurare actualizat. Acestea au reafirmat rolul important al societății Cyprus Airways pentru economia și conectivitatea insulei și au insistat asupra faptului că tulburările din Orientul Mijlociu au reprezentat o situație excepțională și imprevizibilă care a afectat Cyprus Airways. Autoritățile cipriote au pus sub semnul îndoielii faptul că eventualele lacune în materie de conectivitate rezultate în urma unui posibil faliment al societății Cyprus Airways ar putea fi completate de concurenți, având în vedere caracterul sezonier al pieței.

<sup>(19)</sup> PASYPI-PALPU (Pancyprian Airline Pilots Union), SYNIKA (Sindicatul angajaților Cyprus Airways), ASYSEKA (Sindicatul independent al angajaților grupului Cyprus Airways), SIDIKEKPEO (Sindicatul angajaților din sectorul semi-public, municipal și comunal din Cipru), SYPKKA (Sindicatul însoțitorilor de zbor din cadrul Cyprus Airways).

- (96) În ceea ce privește compatibilitatea măsurilor cu liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, autoritățile cipriote au insistat asupra faptului că planul de restructurare din 2013 s-a bazat pe ipoteze realiste și nu a subestimat efectele negative care decurg din reducerea flotei sau din dificultățile de punere în aplicare a inițiativelor privind costurile.
- (97) În cele din urmă, autoritățile cipriote au afirmat în scrisoarea din 9 septembrie 2013 că nu vor fi acordate plăți *ex gratia* angajaților disponibilizați. Ulterior, în observațiile prezentate la 3 august 2014, autoritățile cipriote au explicat că guvernul a decis, din motive socio-economice, să compenseze direct foștii angajați ai societății Cyprus Airways care demisionaseră deja sau care fuseseră disponibilizați. Decizia a fost luată și compensațiile au fost plătite numai după finalizarea demisiilor sau a disponibilizărilor și, prin urmare, nu ar constitui ajutor de stat în favoarea societății Cyprus Airways. Toate obligațiile legale ale societății Cyprus Airways față de angajații respectivi au fost onorate pe deplin de către aceasta.
- (98) De asemenea, autoritățile cipriote nu au considerat că aprobarea ajutorului ar trebui să facă obiectul vreunei condiții.

## 5. EVALUARE

- (99) Prezenta decizie va evalua dacă măsurile analizate constituie ajutor de stat în favoarea societății Cyprus Airways în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și dacă un astfel de ajutor poate fi considerat compatibil cu piața internă.
- (100) Comisia constată că ajutorul acordat prin măsura 4, notificată în octombrie 2013 împreună cu planul de restructurare din 2013, include deja ajutoarele prevăzute de măsura 1 (plătit ca avans în perioada septembrie-decembrie 2012), precum și de măsura 2 (ajutor pentru salvare notificat în decembrie 2012 și plătit parțial în perioada ianuarie-iulie 2013). Ambele măsuri au fost puse în aplicare cu scopul de a asigura supraviețuirea pe termen scurt a societății înainte de elaborarea unui plan de restructurare cuprinzător. Întrucât planul de redresare din 2012 nu a fost pus în aplicare, Comisia consideră că ambele măsuri fac parte din planul de restructurare din 2013 și, prin urmare, va evalua numai măsurile 1 și 2, în măsura în care acestea constituie ajutor de stat, în cadrul măsurii 4, și anume ca o măsură globală sub forma ajutorului de restructurare.

### 5.1. EXISTENȚA AJUTORULUI DE STAT

- (101) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

#### 5.1.1. Măsurile 1, 2 și 4

- (102) În decizia din 6 martie 2013, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că măsura 1, și anume participarea statului la majorarea capitalului social al societății Cyprus Airways din 2012, constituie un ajutor de stat.
- (103) Măsura a implicat resurse de stat și era imputabilă statului. Aceasta a oferit un avantaj selectiv societății Cyprus Airways, întrucât Comisia a considerat că un investitor privat nu ar fi furnizat capital societății în astfel de condiții, având în vedere dificultățile grave cu care se confrunta Cyprus Airways, absența perspectivelor de viabilitate la data acordării ajutorului, precum și alternativa unui împrumut din partea acționarilor care să includă garanțiile corespunzătoare. De asemenea, în practică, niciun acționar privat existent al societății Cyprus Airways nu a participat la majorarea de capital, întrucât de la acționarii privați s-a colectat numai suma de 106 000 EUR (în comparație cu suma de 13,67 milioane EUR preconizată inițial). Participația deținută de stat în Cyprus Airways a crescut în consecință de la 69 % la 93,67 %. Prin urmare, măsura nu este în conformitate cu principiul investitorului în economia de piață<sup>(20)</sup>.

<sup>(20)</sup> A se vedea, de exemplu, cauza C-305/89 Italia/Comisia („Alfa Romeo”) Rec., 1991, p. I-1603, punctele 18 și 19; cauza T-16/96 Cityflyer Express/Comisia Rec., 1998, p. II-757, punctul 51; cauzele conexe T-129/95, T-2/96 și T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia, Rec., 1999, p. II-17, punctul 104; cauzele conexe T-268/08 și T-281/08 Land Burgenland și Austria/Comisia, Rep., 2012, p. II-0000, punctul 48.

- (104) Comisia nu este de acord cu poziția autorităților cipriote, conform căreia statul a acționat ca un investitor în economia de piață pentru a-și proteja valoarea investiției, întrucât majorarea de capital în valoare de 31,33 milioane EUR nu a fost oricum suficientă pentru a permite supraviețuirea societății. Acest lucru a fost dovedit de faptul că întreprinderea a beneficiat de finanțare suplimentară pentru salvare (ajutor pentru salvare) ca parte a măsurii 2 cu doar câteva luni mai târziu. În ceea ce privește absența participării altor investitori ca urmare a situației dificile a economiei cipriote la momentul respectiv, Comisia afirmă că dacă o astfel de investiție ar fi fost atractivă pentru un investitor în economia de piață investitorii străini și-ar fi exprimat interesul în acest sens.
- (105) În orice caz, Comisia ia act de intenția autorităților cipriote de a include participarea statului la majorarea capitalului social din 2012 în ajutorul de restructurare notificat.
- (106) Astfel măsura 1 i-a permis societății Cyprus Airways să își continue activitatea, întrucât aceasta nu s-a confruntat cu consecințele care rezultă în mod normal din rezultatele financiare slabe. Având în vedere că Cyprus Airways concurează pe piața SEE liberalizată pentru transportul aerian cu alte companii aeriene din SEE, măsura 1 a avut potențialul de a denatura concurența și de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre.
- (107) Măsura 2 a fost notificată ca ajutor pentru salvare acordat sub forma unui împrumut de stat cu o dobândă de 1,76 %, care ar trebui să fie rambursat până la 30 iunie 2013. Comisia a considerat, în decizia sa din 6 martie 2013, că niciun creditor prudent nu ar fi acordat un împrumut la o astfel de rată a dobânzii unei întreprinderi aflate în dificultate. De asemenea, autoritățile cipriote nu au demonstrat cum va fi în măsură Cyprus Airways să ramburseze împrumutul după șase luni. Întrucât toate celelalte criterii prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt îndeplinite (astfel cum se explică mai departe în decizia din 6 martie 2013, la care prezenta decizie face trimitere cu privire la acest aspect), măsura 2 constituie ajutor de stat. Autoritățile cipriote recunosc faptul că împrumutul constituie ajutor pentru salvare în răspunsul lor la decizia din 6 martie 2013. Comisia face observația că împrumutul nu va fi rambursat și că acesta a fost notificat de către autoritățile cipriote în cadrul ajutorului de restructurare (măsura 4).
- (108) Măsura 4 a fost notificată ca ajutor de restructurare. Într-adevăr, toate componentele sale implică resurse de stat și sunt imputabile statului, fie sub forma unei injecții de capital, a unei conversii a creanțelor în acțiuni sau prin acoperirea directă a unei părți din deficitul fondului de pensii. Măsura 4 oferă un avantaj selectiv societății Cyprus Airways, întrucât un investitor în economia de piață nu ar fi acordat astfel de fonduri unei întreprinderi aflată într-o asemenea situație financiară (având pierderi acumulate în valoare de 99,7 milioane EUR, cu un nivel de îndatorare considerabil și fără bază de capital). În sfârșit, pentru motivele expuse în considerentul 106 de mai sus, măsura este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze concurența.
- (109) În consecință, Comisia concluzionează că măsura 4, pusă în aplicare în favoarea societății Cyprus Airways, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Conform notificării, ajutorul se ridică la 102,9 milioane EUR. Comisia ia notă de declarația autorităților cipriote potrivit căreia eventuala acordare a împrumutului pe termen scurt în valoare de 10 milioane EUR nu va fi necesară și, prin urmare, nu include împrumutul în valoarea totală a ajutorului de restructurare. În ceea ce privește data acordării, Comisia ia act de faptul că măsura 4 a fost acordată în tranșe.
- (110) Tranșa (a) în valoare de 31,33 milioane EUR (participarea statului la majorarea capitalului social din 2012) a fost acordată după cum urmează:

Tabelul 6

**Datele acordării tranșelor pentru participarea statului la majorarea capitalului social din 2012**

| Valoare (în milioane EUR) | Data acordării     |
|---------------------------|--------------------|
| 3,0                       | 12 septembrie 2012 |
| 3,0                       | 20 septembrie 2012 |
| 5,0                       | 26 septembrie 2012 |

| Valoare (în milioane EUR) | Data acordării    |
|---------------------------|-------------------|
| 4,0                       | 11 octombrie 2012 |
| 16,33                     | 28 decembrie 2012 |
| <b>Total: 31,33</b>       |                   |

- (111) Tranșa (b) în valoare de 34,5 milioane EUR (împrumut reprezentând ajutor pentru salvare) a fost acordată după cum urmează:

Tabelul 7

**Datele acordării tranșelor pentru împrumutul reprezentând ajutor pentru salvare din 2013**

| Valoare (în milioane EUR) | Data acordării    |
|---------------------------|-------------------|
| 3,0                       | 22 ianuarie 2013  |
| 5,0                       | 29 ianuarie 2013  |
| 3,5                       | 28 februarie 2013 |
| 10,0                      | 2 mai 2013        |
| 13,0                      | 26 iulie 2013     |
| <b>Total: 34,5</b>        |                   |

- (112) În ceea ce privește celelalte tranșe din cadrul măsurii 4, și anume (c) executarea garanției de stat și conversia ulterioară a creanței de 28,5 milioane EUR în acțiuni și (d) acoperirea cu 8,6 milioane EUR a deficitului fondului de pensii, Comisia nu are nicio indicație a faptului că acestea au fost deja acordate.

**5.1.2. Măsura 3**

- (113) Comisia ia notă de clarificarea furnizată de autoritățile cipriote în septembrie 2013 conform căreia nu a fost sau nu va fi acordată nicio compensație *ex gratia* angajaților disponibilizați.
- (114) Aproape un an mai târziu, în observațiile prezentate în august 2014, autoritățile cipriote au susținut că în mai/iunie 2014 guvernul cipriot a decis, din motive socio-economice, să compenseze direct foștii angajații ai societății Cyprus Airways care au demisionat deja sau care au fost disponibilizați. Decizia a fost luată și compensațiile au fost plătite numai după finalizarea demisiilor sau a disponibilizărilor. Toate obligațiile legale ale societății Cyprus Airways față de angajații respectivi au fost onorate pe deplin de către aceasta.
- (115) Potrivit autorităților cipriote, demisiile și disponibilizările angajaților Cyprus Airways în cadrul planului de restructurare din 2013 au fost puse în aplicare fără nicio compensație suplimentară oferită de guvernul cipriot. Mai degrabă acesta ar fi luat o decizie *ex post* de a compensa în mod direct foștii angajați ai societății Cyprus Airways.
- (116) Rezultă astfel că intențiile inițiale ale autorităților cipriote de a oferi o compensație *ex gratia* în favoarea lucrătorilor care urmau să fie disponibilizați au fost abandonate, prin urmare, Comisia consideră că nu este necesar să se pronunțe cu privire la calificarea ca ajutor de stat a măsurii 3.

**5.1.3. Măsura 5**

- (117) Suma de 269 317,94 EUR a fost acordată societății Cyprus Airways în 2010 și 2011 prin intermediul unei scheme de ajutoare de stat care a permis acordarea de granturi de la bugetul de stat pentru întreprinderile selectate, în scopul formării. În consecință, Comisia concluzionează că măsura 5, pusă în aplicare în favoarea societății Cyprus Airways, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Autoritățile cipriote nu contestă această concluzie.

- (118) Ajutorul pentru formare în favoarea societății Cyprus Airways a fost acordat pentru 303 proiecte de formare în cursul anilor 2010 și 2011. Cu toate acestea, autoritățile cipriote nu au furnizat o defalcare în funcție de data de acordare a grantului pentru fiecare proiect.

#### 5.1.4. Concluzie privind existența ajutorului de stat

- (119) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că nu este necesar să se evalueze dacă măsura 3 constituie ajutor de stat. Comisia consideră că măsurile 1, 2, 4 și 5 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (120) Cuantumul total al ajutorului de stat inclus în măsurile 1, 2 și 4 este de 102,9 milioane EUR. Primele două tranșe, și anume 65,83 de milioane EUR, au fost deja acordate la diferite date în perioada 12 septembrie 2012–26 iulie 2013.
- (121) Ajutorul de stat aferent măsurii 5 este de 269 317,94 EUR și a fost acordat în perioada 2010-2011.

#### 5.2. AJUTOR ILEGAL

- (122) Măsurile 1, 2 și, prin urmare, măsura 4 constituie ajutor de stat și au fost acordate cu încălcarea obligațiilor de notificare și a clauzelor de *standstill* prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Același lucru este valabil pentru măsura 5. În consecință, fiecare dintre măsurile respective constituie ajutor de stat ilegal.

#### 5.3. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI

- (123) Întrucât unele măsuri constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, compatibilitatea acestora trebuie să fie evaluată din perspectiva excepțiilor prevăzute la alineatele (2) și (3) din articolul respectiv. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, este de competența statului membru să invoce eventualele motive care ar justifica această compatibilitate și să facă dovada îndeplinirii condițiilor pentru o astfel de compatibilitate<sup>(21)</sup>.
- (124) Autoritățile cipriote au considerat inițial că măsura 1 nu implică ajutor de stat și au notificat măsura 2 ca ajutor pentru salvare. Cu toate acestea, în urma primei proceduri oficiale de investigare și a îndoielilor exprimate de Comisie în decizia sa și având în vedere nerambursarea preconizată a împrumutului pentru salvare în temeiul măsurii 2, autoritățile cipriote au afirmat ulterior că măsurile 1, 2 și 4 sunt compatibile ca ajutor de restructurare în temeiul liniilor directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare.
- (125) În special, autoritățile cipriote au notificat în prealabil un plan de restructurare la 22 iulie 2013, precum și un plan actualizat la 23 octombrie 2013. Ulterior acestea au furnizat clarificări suplimentare. Cu toate acestea, principalele ipoteze și idei ale planului de restructurare din 2013 au rămas neschimbate de la notificarea din 23 octombrie 2013.
- (126) În ceea ce privește măsura 5, autoritățile cipriote au susținut că aceasta reprezintă ajutor pentru formare compatibil în temeiul Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare. Cu toate acestea, Comisia a stabilit că Cyprus Airways este o întreprindere aflată în dificultate începând cu anul 2009, conform documentului prezentat de autoritățile cipriote. În conformitate cu articolul 1 alineatul (6) litera (c) din Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare, întreprinderile aflate în dificultate sunt excluse din domeniul de aplicare al regulamentului respectiv. Prin urmare, Cyprus Airways nu este eligibilă în vederea acordării ajutorului pentru formare din 2009.
- (127) De asemenea, în conformitate cu punctul 20 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, „o întreprindere aflată în dificultate nu poate fi considerată un instrument adecvat pentru promovarea altor obiective de politici publice până când nu se asigură viabilitatea sa. În consecință, Comisia consideră că ajutorul pentru întreprinderile aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea de activități economice fără a avea efecte negative asupra schimburilor comerciale într-o măsură care să contravină interesului comunitar numai dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute de prezentele linii directoare”. Prin urmare, Comisia nu poate evalua măsura 5 decât ca ajutor de restructurare care face obiectul planului de restructurare din 2013.
- (128) Având în vedere faptul că o singură bază de compatibilitate este adecvată pentru măsurile 1, 2, 4 și 5, Comisia consideră că este oportun ca toate măsurile să fie evaluate împreună. Pentru evaluare Comisia va face referire în special la punctele 31-77 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare.

<sup>(21)</sup> Cauza C-364/90, Italia/Comisia, Rec., 1993, p. I-2097, punctul 20.

### 5.3.1. Eligibilitate – Statutul de întreprindere aflată în dificultate

- (129) În decizia din 6 martie 2013 (considerentele 41-46), Comisia a concluzionat în mod preliminar că Cyprus Airways este o întreprindere aflată în dificultate încă din anul 2010. Această concluzie a fost reiterată în decizia din 4 februarie 2014 (considerentele 83-84). Ulterior, autoritățile cipriote au recunoscut că Cyprus Airways este o întreprindere aflată în dificultate încă din anul 2009.
- (130) Conform informațiilor din rapoartele financiare disponibile public, principalele date financiare ale societății Cyprus Airways începând cu anul 2009 au fost după cum urmează:

Tabelul 8

#### Principalele date financiare ale societății Cyprus Airways pentru perioada 2008-prima jumătate a anului 2012 (în milioane EUR)

|                                           | 2008  | 2009  | 2010  | 2011   | Prima jumătate a anului 2012 (*) |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|--------|----------------------------------|
| <b>Cifra de afaceri</b>                   | 311,4 | 247,5 | 236,3 | 212,8  | 71,3                             |
| <b>Profit înainte de impozitare (EBT)</b> | 2,1   | – 3,2 | – 2,9 | – 23,8 | – 34,2                           |
| <b>Capital social</b>                     | 35,2  | 35,2  | 35,2  | 35,2   | 35,2                             |
| <b>Capital propriu</b>                    | 13,9  | 9,4   | 7,7   | – 15,9 | – 48,6                           |

(\*) Cyprus Airways nu și-a publicat situațiile financiare din prima jumătate a anului 2012.

- (131) Punctul 10 litera (a) din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare prevede că o societate cu răspundere limitată se află în dificultate atunci când „mai mult de jumătate din capitalul social a dispărut, peste un sfert din acest capital fiind pierdut în ultimele 12 luni”.
- (132) De asemenea, conform punctului 11 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, o întreprindere poate să fie totuși considerată în dificultate „în special în cazul în care sunt prezente simptomele obișnuite ale unei întreprinderi aflate în dificultate, cum ar fi: creșterea pierderilor, scăderea cifrei de afaceri, creșterea inventarelor pe stocuri, supracapacitate, flux de capital în declin, îndatorare crescută, creșterea comisioanelor financiare și scăderea sau dispariția valorii activului net”. În această privință, conform jurisprudenței Tribunalului, „existența unui capital propriu negativ [...] poate fi considerat drept un indicator important al unei situații de dificultate financiară a unei întreprinderi”<sup>(22)</sup>.
- (133) Punctul 10 litera (a) din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare reflectă ipoteza că o întreprindere care se confruntă cu o pierdere masivă a capitalului său social nu va putea să acopere pierderile, ceea ce o va condamna, aproape sigur, să iasă din afaceri pe termen scurt sau mediu. Comisia consideră că aceeași ipoteză se aplică, *a fortiori*, unei întreprinderi care și-a pierdut întregul capital social și are un capital propriu negativ<sup>(23)</sup>.
- (134) Astfel cum se indică în tabelul 8 de mai sus, capitalul propriu al societății Cyprus Airways în 2011 era negativ. De asemenea, capitalul propriu scăzuse deja în 2009 și în 2010 și a fost cu mult sub nivelul capitalului social. În ceea ce privește punctul 11, tabelul 8 demonstrează că Cyprus Airways se confrunta cu scăderea cifrei de afaceri și creșterea pierderilor încă din 2009. În 2009, cifra de afaceri a scăzut cu aproape 21 % comparativ cu 2008 și întreprinderea a înregistrat o pierdere (câștiguri înainte de impozitare – EBT) în valoare de 3,2 milioane EUR. Tendința a continuat în anii următori.
- (135) Având în vedere cele de mai sus și luând în considerare observațiile din partea autorităților cipriote (a se vedea considerentul 68 de mai sus), Comisia concluzionează că Cyprus Airways este o întreprindere aflată în dificultate din 2009, parțial în conformitate cu punctul 10 (în special începând din 2011) și, în orice caz, în conformitate cu punctul 11 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare.
- (136) În conformitate cu punctul 33 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, „întreprinderea trebuie să îndeplinească criteriile pentru a fi considerată întreprindere aflată în dificultate, în sensul prezentelor linii directoare”. Prin urmare, condiția este îndeplinită.

<sup>(22)</sup> Cauzele conexe T-102/07, Freistaat Sachsen/Comisia și T-120/07 MB Immobilien și MB System/Comisia, Rep., 2010, p. II-585, punctul 106.

<sup>(23)</sup> A se vedea Decizia 2008/716/CE a Comisiei din 2 aprilie 2008 privind ajutorul de stat C 38/07 (ex NN 45/07) acordat de Franța societății Arbel Fauvet Rail SA, punctul 35 (JO L 238, 5.9.2008, p. 27).

### 5.3.2. Durata planului de restructurare din 2013 – Restabilirea viabilității pe termen lung

- (137) Punctele 35-37 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare prevăd următoarele: „35. Planul de restructurare, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă posibil, trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor presupuneri realiste privind condițiile viitoare de funcționare. Ajutorul de restructurare trebuie, în consecință, să fie legat de un plan de restructurare viabil, față de care se angajează statul membru însuși. Planul trebuie prezentat Comisiei cu toate detaliile pertinente și trebuie să cuprindă, în special, un studiu de piață. Îmbunătățirea viabilității trebuie să derive, în principal, din măsurile interne cuprinse în planul de restructurare; se poate baza pe factori externi, cum ar fi variații ale prețurilor și ale cererii față de care influența societății comerciale este foarte redusă, dar numai dacă supozițiile despre piață sunt în general acceptate. Restructurarea trebuie să implice renunțarea la activități care ar rămâne structural generatoare de pierderi chiar și după restructurare.”
- (138) „36. Planul de restructurare trebuie să descrie circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii, asigurând astfel o bază de evaluare pentru a vedea dacă măsurile propuse sunt adecvate. Trebuie să țină seama, inter alia, de situația actuală și de perspectivele viitoare ale cererii și ofertei pe piața relevantă a produsului, cu scenarii care să prezinte ipoteze optimiste, pesimiste și intermediare, precum și punctele tari și punctele slabe specifice ale întreprinderii. Acesta trebuie să permită societății să avanseze spre o nouă structură care să îi ofere perspective de viabilitate pe termen lung și să îi permită să se autosusțină.”
- (139) „37. Planul trebuie să asigure o cotitură care va permite întreprinderii, după încheierea restructurării, să își acopere toate costurile, inclusiv amortizarea și taxele financiare. Rentabilitatea estimată a capitalului trebuie să fie suficientă pentru a permite întreprinderii restructurate să concureze pe piață pe baza propriilor forțe. În cazul în care dificultățile societății își au originea în defecte din sistemul său de conducere, vor trebui introduse adaptări corespunzătoare.”
- (140) În ceea ce privește durata, planul de restructurare notificat acoperă perioada dintre prima vânzare a unui activ în contextul contribuției proprii a societății la costurile de restructurare din aprilie 2012 și sfârșitul anului 2017 și vizează să restabilească rentabilitatea societății Cyprus Airways începând cu exercițiul financiar 2014. Prin urmare, durata perioadei de restructurare conform notificării este de cinci ani și șase luni.
- (141) Comisia observă că aceasta este mai lungă decât perioada de restructurare aprobată de Comisie pentru alte companii aeriene, care, în mod normal, este de cinci ani<sup>(24)</sup>.
- (142) De asemenea, Comisia observă că măsura 5 a fost acordată în perioada 2010-2011. Având în vedere că măsura 5 a fost acordată într-un moment în care întreprinderea se afla deja în dificultate financiară, aceasta nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare. Aceasta înseamnă că măsura constituie un ajutor pentru formare incompatibil sau că ar trebui să fie considerată ajutor de restructurare, a cărui compatibilitate ar trebui să fie evaluată în acest context. În cel de-al doilea scenariu acest lucru ar prelungi perioada de restructurare la aproximativ șapte ani (și, ulterior, măsura ar trebui să facă parte, de asemenea, din planul de restructurare notificat).
- (143) Comisia poate accepta o perioadă de restructurare mai lungă, în cazuri justificate. Cu toate acestea, în cazul de față, autoritățile cipriote nu au fost în măsură să justifice motivele pentru care Cyprus Airways ar avea nevoie de mai mult de cinci ani pentru finalizarea restructurării. Într-adevăr, Comisia constată că timpul „pierdut”, menționat de autoritățile cipriote în considerentul 72 de mai sus, din cauza întârzierilor în procesul decizional intern al statului<sup>(25)</sup> a fost sub controlul autorităților. De asemenea, spre deosebire de alte cazuri, planul de restructurare din 2013 al societății Cyprus Airways nu prezintă niciuna dintre caracteristicile acceptate anterior de către Comisie în deciziile menționate de autoritățile cipriote și care ar permite Comisiei să concluzioneze că ar putea fi acceptată o perioadă de

<sup>(24)</sup> A se vedea Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.34191 (2012/C) privind măsurile puse în aplicare de Letonia pentru A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), nepublicată încă, considerentul 179; Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.32715 (2012/C) privind Adria Airways d.d., nepublicată încă, considerentul 131; Decizia 2013/151/UE a Comisiei din 19 septembrie 2012 privind ajutorul de stat SA.30908 (11/C, ex N 176/10) acordat de Republica Cehă în favoarea České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Plan de restructurare) (JO L 92, 3.4.2013, p. 16), considerentul 107; și Decizia 2012/661/UE a Comisiei din 27 iunie 2012 privind ajutorul de stat nr. SA.33015 (2012/C) pe care Malta intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Air Malta plc. (JO L 301, 30.10.2012, p. 29), considerentul 93; Decizia Comisiei din 29 iulie 2014 în cazul SA.36874 (2013/N) privind ajutorul de restructurare pentru LOT Polish Airlines S.A., nepublicată încă, considerentul 241.

<sup>(25)</sup> Au trecut aproximativ patru luni între data emiterii deciziei Consiliului din februarie 2012 și data aprobării de către Consiliul de Miniștri a unui proiect de lege care să permită aprobarea majorării de capital din iunie 2012. De asemenea, Camera Reprezentanților a solicitat condiții suplimentare înainte de a aproba majorarea de capital.

restructurare mai lungă în cazul de față. Asemenea caracteristici ar putea fi reprezentate, de exemplu, de o reducere semnificativă a capacității sau de o cotă de piață foarte redusă <sup>(26)</sup>.

- (144) În consecință, Comisia nu este de acord cu faptul că termenul de cinci ani și șase luni (și cu atât mai puțin de șapte ani) este rezonabil în cazul societății Cyprus Airways.
- (145) În ceea ce privește conținutul planului de restructurare din 2013, Comisia observă că autoritățile cipriote nu au luat suficient în considerare îndoilele exprimate în decizia din 4 februarie 2014.
- (146) În special, autoritățile cipriote au susținut că planul a luat în considerare eficiența rețelei menținute și pierderile potențiale de cerere din partea pasagerilor, că nu există niciun risc de fluctuație a prețurilor având în vedere fluctuația acestora în cursul ultimilor ani. De asemenea, acestea au susținut faptul că poziția financiară preconizată a societății este satisfăcătoare în comparație cu performanțele anterioare insuficiente ale acesteia. Autoritățile cipriote au făcut referire la o serie de elemente ale planului de restructurare din 2013 care au evoluat mai bine decât se anticipase, cum ar fi renegocierea taxelor de handling la sol pe aeroportul Larnaca.
- (147) Cu toate acestea, în decizia din 4 februarie 2014, Comisia și-a exprimat îndoilele întrucât avea motive să considere că numeroase ipoteze ale planului de restructurare din 2013 nu au fost suficient de prudente, având în vedere experiența sa în cazul altor planuri de restructurare în sectorul transporturilor aeriene, situația concurențială de pe piață și principiul general conform căruia un proces credibil de restructurare trebuie, de asemenea, să ia în considerare, în mod realist, posibilitatea unor evoluții negative.
- (148) Într-adevăr, Comisia constată că ipotezele înaintate de Cyprus Airways nu sunt în general recunoscute și nici nu sunt susținute de dovezi în ceea ce privește perspectivele de piață. În fapt, concurenții au contestat ipotezele respective, în special în ceea ce privește potențiala presiune a concurenților pe rutele generatoare de profit prevăzute, economiile de carburant și venitul anticipat din majorarea tarifelor.
- (149) Comisia remarcă faptul că scenariul de bază din planul de restructurare din 2013 prevede că întreprinderea va avea câștiguri pozitive, înainte de dobânzi și impozite, în valoare de 0,4 milioane EUR în 2014, care vor crește în anii următori. Cu toate acestea, Comisia observă că planul nu prevede acumularea sau plata niciunei dobânzi la datoriile către terți pe parcursul întregii perioade de restructurare. Cu toate acestea, planul de restructurare din 2013 prevede numai că datoria către terți va trebui, prin urmare, să fie reprogramată, fără a furniza detalii cu privire la modul de realizare a acestui lucru. Se preconizează că datoriile comerciale și alte datorii (cu excepția datoriei către banca elenă) din bilanțul contabil pentru perioada 2013-2018 vor rămâne la nivelul de 27,9 milioane EUR. Prin urmare, cuantumul datoriei către terți este semnificativ și orice eșec în restructurarea sa poate avea consecințe grave pentru previziunile financiare.
- (150) Comisia își reiterează argumentul cuprins în decizia din 4 februarie 2014 conform căruia, la sfârșitul perioadei de restructurare, Cyprus Airways va fi o întreprindere cu un nivel zero al rezervelor de capital și cu rezerve totale negative. O astfel de întreprindere nu poate fi considerată viabilă, întrucât efectiv nu va exista o marjă de siguranță.
- (151) Comisia constată, de asemenea, că măsurile propuse în planul de restructurare din 2013 nu par a fi necesare pentru a aborda circumstanțele care au condus la dificultățile societății, astfel cum a fost stabilit în notificare. În special, planul vizează menținerea a trei rute care nu sunt generatoare de profit în Grecia și a două rute către Orientul Mijlociu, în pofida faptului că cele două piețe au contribuit la dificultățile societății. De asemenea, planul vizează menținerea a cel puțin patru rute în concurență directă cu companiile aeriene low-cost și creșterea tarifelor. În sfârșit, aceasta prevede menținerea a cel puțin o rută, care este afectată în mod semnificativ de interdicția de survolare impusă de Turcia.

<sup>(26)</sup> Prin Decizia Comisiei din 22 februarie 2006 în cazul N 464/2005 privind ajutorul de restructurare în favoarea AB Kauno ketaus liejykla, menționat de asemenea de autoritățile cipriote, Comisia a aprobat o perioadă de restructurare mai lungă, bazată, printre altele, pe o reducere cu 46 % a capacității. Cyprus Airways își va reduce capacitatea cu doar 35 %. De asemenea, Comisia a aprobat o perioadă de restructurare mai lungă ținând seama de cota de piață foarte mică a societății și de faptul că măsurile au avut loc înainte ca țara să fie considerată o economie de piață funcțională, precum și măsuri de restructurare operațională dramatice [Decizia Comisiei din 1 iunie 2005 în cazul N 584/2004, Ajutor de restructurare în favoarea AB Vingriai (JO C 187, 30.7.2005, p. 15)]. De asemenea, precedentele în cazurile Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen și Stocznia Szczecińska, menționate de autoritățile cipriote, nu sunt relevante, întrucât, în primul caz, ajutorul a fost aprobat în temeiul liniilor directe anterioare privind ajutorul pentru salvare și restructurare și a ținut cont de situația specifică a unei întreprinderi deținute inițial de stat în fosta Germanie de Est, iar în al doilea caz ajutorul nu a fost aprobat.

- (152) În orice caz, planul de restructurare din 2013 nu cuprinde nicio apreciere concretă a perspectivelor viitoare ale cererii și ofertei de pe piețele relevante, în afară de recunoașterea riscului privind presiunea concurențială pe rutele care vor fi menținute.
- (153) Comisia observă, de asemenea, că scenariul cel mai pesimist nu ține cont în mod suficient de punctele slabe ale societății și de riscurile aplicabile pe piețele relevante, dintre care unele au fost identificate în plan. Astfel de deficiențe și riscuri includ presiunea exercitată de concurenți, devierea parametrilor cheie care stau la baza proiecțiilor financiare din scenariul de bază [de exemplu, veniturile medii unitare pe pasager (randament), prețul combustibilului, rata de schimb USD/EUR, scăderea cererii] și situația economică pe piețele principale.
- (154) În fapt, scenariul pesimist reflectă doar o scădere a veniturilor de 1 % și estimează câștiguri pozitive înainte de dobânzi și impozite de numai 0,3 milioane EUR în 2016 și 2017. Cu toate acestea, în cazul în care s-ar concretiza orice risc suplimentar, astfel cum este admis în planul de restructurare din 2013, de exemplu creșterea cu 1 % a prețului petrolului sau o modificare cu 1 % a ratei de schimb EUR/USD, acesta ar fi suficient pentru a contrabalansa profitul preconizat (a se vedea considerentul 51 de mai sus). Riscurile sunt agravate, de asemenea, de faptul că Cyprus Airways nu dispune de garanțiile necesare pentru a se putea acoperi împotriva riscului asociat prețului combustibililor sau cursului de schimb. De asemenea, Comisia observă că, pentru a stabili un scenariu pesimist, cazurile anterioare care implicau companii aeriene au luat în considerare, în mod normal, abateri mult mai mari ale parametrilor de referință<sup>(27)</sup>. În același timp, riscul intensificării semnificative a concurenței, în special pe rutele Tel Aviv și Moscova, care reprezintă a patra și a cincea cea mai importantă rută a societății Cyprus Airways în ceea ce privește numărul de pasageri, nu a fost luat în considerare, deși a fost menționat în mod explicit în planul de restructurare din 2013. De asemenea, posibilitatea unei recesiuni prelungite în Grecia și Cipru ar fi trebuit să fie luată în considerare.
- (155) Prin urmare, Comisia concluzionează că planul de restructurare din 2013 nu abordează în mod suficient circumstanțele care au condus la dificultățile societății Cyprus Airways, nu ține cont pe deplin de viitoarele perspective ale pieței și nu include un scenariu pesimist credibil.
- (156) În cele din urmă, Comisia observă că planul de restructurare din 2013 nu abordează problemele fundamentale din modelul de afaceri al societății, care pare să fi contribuit la dificultățile cu care se confruntă aceasta. Restructurarea societății Cyprus Airways se bazează pe modelul de afaceri actual, care presupune funcționarea tradițională ca o companie aeriană cu servicii complete, care se bazează în principal pe intermediari pentru vânzarea de bilete, aflându-se în același timp într-o relație de concurență cu companii aeriene low-cost sau cu companii aeriene care oferă servicii complete, cu o rețea mai extinsă, dintre care majoritatea se bazează pe vânzările directe de bilete online.
- (157) Prin urmare, Comisia concluzionează că punctele 35-37 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare nu sunt îndeplinite, întrucât (i) durata planului de restructurare din 2013 este exagerat de lungă; (ii) planul nu restabilește viabilitatea pe termen lung a societății într-o perioadă de timp rezonabilă și nu se bazează pe ipoteze realiste; și (iii) planul nu ia în considerare situația pieței pe baza unor scenarii suficient de variabile.

### 5.3.3. Evitarea denaturării nejustificate a concurenței

- (158) În conformitate cu punctele 38-42 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, o întreprindere care primește ajutor de restructurare trebuie să ofere măsuri compensatorii pentru denaturarea concurenței cauzată de ajutorul de stat. Astfel de măsuri pot cuprinde vinderea activelor, reducerea capacității sau a prezenței pe piață și reducerea barierelor la intrarea pe piețele în cauză și trebuie să vizeze rute sau produse care nu generează pierderi.
- (159) Autoritățile cipriote au propus măsuri compensatorii, inclusiv întreruperea sau reducerea capacității rutelor care nu generează pierderi, vânzarea a două sloturi orare pe aeroportul LHR și reducerea flotei și a numărului de locuri-kilometri oferite.

<sup>(27)</sup> A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.34191 (2012/C) în ceea ce privește măsurile puse în aplicare de Letonia pentru A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), nepublicată încă, considerentul 185, și Decizia Comisiei din 29 iulie 2014 în cazul SA.36874 (2013/N) privind ajutorul de restructurare pentru LOT Polish Airlines S.A., nepublicată încă, considerentul 234.

- (160) Comisia observă că vânzarea a două sloturi orare pe aeroportul LHR, un aeroport complet coordonat <sup>(28)</sup>, poate fi considerată drept o reducere suficientă a barierei la intrarea pe piață pentru concurenți, mai ales având în vedere faptul că Cyprus Airways va abandona complet respectivul aeroport. Reducerea semnificativă a flotei este, de asemenea, un semn important de reducere a capacității.
- (161) În ceea ce privește rutele propuse ca măsuri compensatorii, Comisia a acceptat în mod constant, cu titlu de măsuri compensatorii, abandonarea sau reducerea capacității pe rutele care nu generează pierderi, și anume rutele care au o contribuție brută pozitivă, luând în considerare costurile variabile <sup>(29)</sup>.
- (162) Cu toate acestea, Comisia observă că ruta LCA-ATH, pentru care autoritățile cipriote au propus diminuarea capacității deservite de Cyprus Airways ca măsură compensatorie, a avut o contribuție brută negativă și autoritățile cipriote nu au furnizat nicio dovadă pentru a susține argumentul potrivit căruia o parte din ruta vizată de măsura compensatorie (reducerea frecvenței cu 4 zboruri pe săptămână) nu a generat pierderi.
- (163) Cu toate acestea, Comisia constată că propunerea de reducere cu 24 % a numărului de locuri-kilometri oferite față de capacitatea din 2012 este mai mare decât reducerea numărului de locuri-kilometri oferite propusă în alte cazuri de restructurare a companiilor aeriene <sup>(30)</sup>. Aceasta înseamnă că, inclusiv în cazul în care reducerea capacității rutei LCA-ATH (reprezentând doar 0,84 % din numărul total de locuri-kilometri oferite) nu ar fi luată în considerare, reducerea numărului de locuri-kilometri oferite ar continua să fie suficient de ridicată.
- (164) Prin urmare, Comisia concluzionează că dispozițiile punctelor 38-42 din liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare sunt îndeplinite.

#### 5.3.4. Ajutor limitat la minimum: contribuție reală, care nu conține ajutor

- (165) În conformitate cu punctele 43-45 din liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, beneficiarii ajutorului de restructurare trebuie să contribuie semnificativ la planul de restructurare din 2013, din resurse proprii, care să reprezinte cel puțin 50 % din costurile de restructurare în cazul întreprinderilor mari precum Cyprus Airways și mai puțin în cazul unor împrejurări excepționale și al unor dificultăți deosebite. Contribuția proprie trebuie să fie reală, și anume efectivă, excluzând orice profit viitor, cum ar fi fluxul de capital.
- (166) Comisia ia act de valoarea actualizată a contribuției proprii propuse, de 61,57 milioane EUR. Aceasta reprezintă 41,8 % din costurile totale de restructurare în valoare de 147,4 milioane EUR și ajutorul de restructurare ar fi ajustat la valoarea contribuției proprii realizate, astfel încât cuantumul celor două sume să acopere doar costurile de restructurare.
- (167) Comisia constată că valoarea contribuției proprii propuse, de 41,8 %, chiar dacă ar fi realizată pe deplin, s-ar situa sub pragul de 50 % stabilit în liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare.
- (168) De asemenea, Comisia observă că, în conformitate cu tabelul 5 din considerentul 79, a avut loc efectiv doar vânzarea unor active în valoare de 55,67 milioane EUR. Vânzarea altor elemente propuse, cum ar fi piesele de schimb și aeronava Airbus A320, nu a avut loc în totalitate și valorile acestora nu sunt susținute de o expertiză.
- (169) În ceea ce privește vânzarea de piese de schimb, veniturile reale obținute până în prezent (0,86 milioane EUR) demonstrează că valorile inițiale de 2,0 milioane EUR în 2013 și de 1,1 milioane EUR în 2014 au fost, în mare măsură, supraestimate. În absența unei expertize privind celelalte piese de schimb care urmează să fie vândute și a altor dovezi, cum ar fi un acord care să indice în mod clar viitoarea promisiune de achiziționare din partea cumpărătorului, eventualele încasări viitoare din vânzarea de piese de schimb nu pot fi luate în considerare drept contribuție proprie suficient de reală și efectivă.

<sup>(28)</sup> Aeroporturile complet coordonate sunt definite la articolul 2 litera (g) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1). În conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93, astfel de aeroporturi se confruntă, cel puțin în anumite perioade, cu anumite constrângeri legate de capacitate.

<sup>(29)</sup> A se vedea Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.34191 (2012/C) privind măsurile puse în aplicare de Letonia pentru A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), nepublicată încă, considerentul 194; Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.32715 (2012/C) privind Adria Airways d.d., nepublicată încă, considerentul 143; Decizia 2013/151/UE, considerentul 130.

<sup>(30)</sup> A se vedea Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.34191 (2012/C) privind măsurile puse în aplicare de Letonia pentru A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), nepublicată încă, considerentul 195, și Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.32715 (2012/C) privind ajutorul de restructurare acordat Adria Airways d.d., nepublicată încă, considerentul 136.

- (170) În ceea ce privește vânzarea aeronavei Airbus A320, pe care autoritățile cipriote, în scrisoarea lor din 11 mai 2014, o descriu ca fiind „o aeronavă veche”, patru dintre cele cinci oferte prezentate în cursul anului 2014 au fost retrase, iar în cazul celei de a cincea oferte ofertantul nu a răspuns contrapropunerii societății Cyprus Airways. Întrucât autoritățile cipriote nu au oferit nicio expertiză privind aeronava, veniturile estimate din vânzări, în valoare de 2,5 milioane EUR, nu pot fi acceptate ca o contribuție proprie suficient de reală și efectivă.
- (171) De asemenea, Comisia nu este de acord cu autoritățile cipriote și consideră că transferul unei proprietăți către fondul de pensii nu poate fi considerat drept o contribuție proprie reală și efectivă. Acest lucru se datorează faptului că, astfel cum a fost confirmat de către autoritățile cipriote și după cum rezultă din situațiile financiare anuale ale societății, fondul de pensii este controlat de Cyprus Airways, indiferent de statutul său juridic, ceea ce înseamnă că fondurile sale sunt, în cele din urmă, la dispoziția societății, iar deficitul său face parte din costurile de restructurare<sup>(31)</sup>. Prin urmare, prin transferul unui activ către fondul de asigurări, Cyprus Airways nu aduce nicio contribuție proprie reală la propriile costuri de restructurare.
- (172) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că nivelul contribuției proprii efective și reale a fost de 55,67 milioane EUR, ceea ce reprezintă 37,8 % din costurile de restructurare.
- (173) Autoritățile cipriote susțin că, în cazul unor dificultăți deosebite, contribuția proprie poate fi în mod excepțional mai mică de 50 %. Mai precis, acestea susțin că un nivel mai scăzut al contribuției proprii în cazul societății Cyprus Airways poate fi justificat de criza economică și financiară, precum și de interdicția de survolare emisă de Turcia, care a impus o povară suplimentară societății.
- (174) Comisia ia notă de situația specială a economiei cipriote și recunoaște că transferul activelor într-o astfel de situație nu poate fi un proces facil. Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că Cyprus Airways își desfășoară activitatea pe o piață internațională și lichidă, întrucât cumpărătorii potențiali ai activelor sale, care includ aeronave, sloturi orare, piese de schimb, pot proveni din orice parte a lumii și, prin urmare, este posibil să nu fie preocupați de situația economiei cipriote, întrucât pot obține finanțare mai ușor și pot să își transfere activele sau să le utilizeze fără nicio legătură cu Cipru.
- (175) De asemenea, interdicția de survolare impusă de Turcia este în vigoare de mulți ani și nu este legată în niciun fel de vânzarea activelor companiilor aeriene, care pot fi utilizate în alte sectoare. În plus, reducerea semnificativă a capacității este relevantă pentru concurenți, iar contribuția proprie are scopul de a limita ajutorul de stat necesar și de a demonstra că piețele cred în fezabilitatea restabilirii viabilității.
- (176) În cele din urmă, deși Comisia, pe baza liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, a acceptat contribuții proprii la un nivel de minimum 40 % din costurile de restructurare în cazul unor circumstanțe excepționale<sup>(32)</sup>, acestea depășesc în continuare nivelul contribuției proprii din partea societății Cyprus Airways.
- (177) Prin urmare, Comisia concluzionează că dispozițiile punctelor 43-45 din liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare nu sunt îndeplinite. Planul de restructurare din 2013 nu limitează ajutorul la minimumul necesar, întrucât nu include o contribuție proprie suficient de ridicată, reală și efectivă la costurile de restructurare a societății Cyprus Airways.

#### 5.3.5. Condiții speciale în ceea ce privește întreprinderile din zonele asistate

- (178) În conformitate cu liniile directe din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare, condițiile de autorizare a ajutorului pot fi mai puțin severe în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor compensatorii și mărirea contribuției beneficiarului atunci când sunt justificate prin motive legate de dezvoltarea regională și, în special, în cazul în care beneficiarul ajutorului este situat într-o regiune asistată.

<sup>(31)</sup> Din statutul societății Cyprus Airways și din situațiile financiare anuale ale societății rezultă faptul că aceasta gestionează mai multe planuri de pensii, inclusiv fondul de pensii, și că societatea își asumă răspunderea pentru protejarea valorii fondului de pensii, această datorie fiind inclusă în datoriile și provizioanele societății. De asemenea, întreprinderea garantează puterea de cumpărare a pensiilor, astfel încât acestea să nu fie mai mici decât o prestație totală minimă definită.

<sup>(32)</sup> A se vedea Decizia 2010/175/CE a Comisiei din 22 iulie 2009 privind ajutorul de stat C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 și PL 34/04) acordat de Polonia întreprinderii Stocznia Gdańsk (JO L 81, 26.3.2010, p. 19), considerentul 276.

- (179) În cazul Ciprului, pentru perioada 2007-2013, precum și pentru perioada 2014-2020, se prevede că două regiuni care însumează împreună 50 % din populația Ciprului sunt eligibile pentru a beneficia de ajutoare regionale pentru investiții în temeiul derogării prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat (zona de vest și zona de est) <sup>(33)</sup>. Autoritățile cipriote au afirmat, de asemenea, că Cipru prezintă o serie de caracteristici teritoriale care au un impact asupra dezvoltării sale sociale și economice, și anume caracterul periferic și dependența sa de transportul maritim și aerian. În cele din urmă, acestea au susținut că recesiunea economiei cipriote ar trebui să impună *a fortiori* tratarea Ciprului ca zonă asistată.
- (180) Comisia face observația că Cyprus Airways are sediul în Nicosia, care nu este situată în niciuna dintre cele două zone asistate din Cipru. Aeroportul Larnaca, probabil principalul centru al operațiunilor societății Cyprus Airways, nu este, de asemenea, situat în niciuna dintre zonele asistate. De asemenea, Comisia ia act de faptul că, pentru a asigura condiții de concurență echitabile, statutul de zonă asistată nu poate fi stabilit decât printr-o decizie a Comisiei, în conformitate cu criteriile prevăzute de orientările privind ajutoarele regionale aplicabile, și nu pe baza altor caracteristici teritoriale sau a recesiunii economice.
- (181) Prin urmare, Comisia nu poate accepta condiții mai puțin stricte în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor pentru acordarea ajutorului.

### 5.3.6. Principiul „prima și ultima dată”

- (182) Secțiunea 3.3 punctul 73 din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare prevede că ajutorul pentru salvare și/sau restructurare ar trebui să fie acordat o singură dată și „dacă au trecut mai puțin de 10 ani de la acordarea ajutorului de salvare sau de la încheierea perioadei de restructurare sau de la oprirea punerii în aplicare a planului de restructurare (se consideră evenimentul cel mai recent), Comisia nu va permite un nou ajutor de salvare sau de restructurare”. Această condiție este cunoscută drept principiul „prima și ultima dată”.
- (183) O excepție de la principiul „prima și ultima dată” este prevăzută la punctul 73 litera (c) din secțiunea 3.3 [vă rugăm să confirmați]:
- „[...]”
- (c) în situații excepționale și imprevizibile”.
- (184) Comisia a aprobat un ajutor de restructurare pentru Cyprus Airways în 2007 pe baza unui plan de restructurare. Prin urmare, în principiu, Cyprus Airways nu este eligibilă în prezent pentru ajutor de restructurare suplimentar conform principiului „prima și ultima dată”, iar Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la existența în acest caz a circumstanțelor excepționale și imprevizibile, în sensul punctului 73 litera (c).
- (185) În pofida prezentării a numeroase observații cu privire la acest aspect în urma inițierii celor două proceduri oficiale de investigare, autoritățile cipriote nu au fost în măsură să justifice motivele pentru care Cyprus Airways s-a confruntat cu circumstanțe excepționale și imprevizibile care ar face întreprinderea eligibilă în vederea acordării unui ajutor de restructurare suplimentar <sup>(34)</sup>.
- (186) În special, interdicția de survolare impusă de Turcia a fost introdusă în 1974 <sup>(35)</sup> și Cipru a pus în aplicare o schemă aprobată pentru compensarea costurilor suplimentare suportate de toate companiile aeriene afectate, inclusiv Cyprus Airways (a se vedea considerentul 23 de mai sus). Prin urmare, acest eveniment nu poate fi considerat o circumstanță excepțională și imprevizibilă, iar autoritățile cipriote nu au prezentat dovezi noi în acest sens.

<sup>(33)</sup> A se vedea Decizia Comisiei din 24 ianuarie 2006 în cazul N 814/2006, privind harta ajutoarelor regionale pentru perioada 2007-2013 (JO C 68, 24.3.2007, p. 28).

<sup>(34)</sup> Autoritățile cipriote se referă la decizia privind ajutorul pentru salvare acordat societății Air Malta, prin care este recunoscută existența unor circumstanțe excepționale și care permite acordarea unui ajutor pentru salvare într-o perioadă mai scurtă de 10 ani de la un ajutor de restructurare anterior [Decizia Comisiei din 15 noiembrie 2010 în cazul N 504/2010 – Air Malta plc – Ajutor pentru salvare (JO C 102, 2.4.2011, p. 4)]. Comisia remarcă faptul că există diferențe semnificative între cazul Air Malta și cazul de față. Măsura anterioară în cazul Air Malta a fost pusă în aplicare în aprilie 2004, înaintea aderării Maltei la UE și, prin urmare, nu a fost supusă aprobării Comisiei. Autoritățile malteze au susținut că măsura din 2004 corespunde principiului investitorului în economia de piață și că, prin urmare, nu constituie ajutor de stat. Din cauza caracterului urgent al aprobării ajutorului pentru salvare, Comisia nu a fost în măsură să ajungă la o concluzie definitivă cu privire la caracterul de ajutor de stat al măsurii din 2004. Cu toate acestea, în urma deciziei ulterioare privind ajutorul de restructurare (Decizia 2012/661/UE), Comisia a concluzionat că măsura din 2004 nu constituie ajutor de stat. În cazul de față, nu există nicio îndoială că Cyprus Airways a beneficiat de ajutor de restructurare în 2007. De asemenea, una dintre circumstanțele excepționale acceptate de Comisie s-a referit la faptul că, în momentul acordării măsurii din 2004, accesul la Aeroportul internațional Malta era reglementat exclusiv de drepturi de trafic în temeiul unor acorduri aeriene bilaterale, în timp ce în 2010 a fost deschis accesul pentru toți transportatorii din UE. Nu a existat nicio astfel de modificare fundamentală începând din 2007 și până în prezent în ceea ce privește accesul la aeroporturile cipriote. În cele din urmă, în timp ce Malta depindea de Air Malta în proporție de peste 50 % din traficul său aerian, cota deținută de Cyprus Airways din traficul aerian cipriot era de doar 15 % în 2012 și de atunci a fost în continuă scădere.

<sup>(35)</sup> A se vedea Decizia Comisiei din 27 iunie 2012 în cazul SA.32523 (2011/N), punctul 11.

- (187) Din motive similare, nici exploatarea unui aeroport „illegal” în partea de nord a Ciprului nu poate fi considerată o circumstanță excepțională și imprevizibilă, întrucât posibilitatea ca turiștii să călătorească către și dinspre partea de nord a Ciprului există cel puțin din anul 2004.
- (188) De asemenea, Comisia nu este de acord cu autoritățile cipriote atunci când susțin că pătrunderea pe piață a oricărui concurent, fie o companie low-cost sau o companie cu servicii complete, poate fi considerată ca fiind o circumstanță excepțională și imprevizibilă, având în vedere că Cyprus Airways își desfășoară activitatea într-un sector liberalizat și că întreprinderile concurente își desfășoară activitatea în mod legal. În ceea ce privește afirmația potrivit căreia autoritățile cipriote subvenționează concurenții societății Cyprus Airways, Comisia nu a primit nicio dovadă în acest sens. În orice caz, Comisia subliniază că nu se poate susține că statul trebuie să ofere ajutor de stat societății Cyprus Airways pentru a compensa efectele negative ale unei presupuse măsuri care ar fi fost introdusă chiar de stat, iar aceasta nu poate fi calificată drept o circumstanță excepțională și imprevizibilă.
- (189) În ceea ce privește tulburările din Orientul Mijlociu, Comisia consideră că o astfel de situație nu poate fi considerată excepțională, având în vedere tulburările persistente în anumite părți din regiune timp de mai multe decenii. În ceea ce privește impactul economic al celor mai recente tulburări menționate de autoritățile cipriote, și anume „primăvara arabă”, din rapoartele anuale ale societății reiese că veniturile generate de rutele care leagă Cipru de Orientul Mijlociu și de regiunea Golfului par să reprezinte, în mod tradițional, aproximativ 10 % din veniturile totale ale societății Cyprus Airways. Prin urmare, chiar și o scădere semnificativă a traficului ar avea un impact relativ mic (chiar dacă unul care „nu este neglijabil”), și anume aceasta ar afecta cel mult 10 % din veniturile totale ale societății Cyprus Airways.
- (190) În ceea ce privește deteriorarea economiilor din Grecia și Cipru, Comisia recunoaște existența acestor evenimente, precum și posibila scădere a tarifului mediu pentru zborurile din Grecia. Cu toate acestea, Comisia reamintește faptul că Cyprus Airways și-a extins zborurile interne în Grecia în perioada 2011-2013 și astfel și-a crescut în mod deliberat expunerea la piața elenă.
- (191) Dovezile puse la dispoziție în planul de restructurare din 2013 și informațiile furnizate de concurenți sugerează că volumul total al traficului de pasageri pe piața cipriotă a crescut față de 2009, în timp ce cota de piață deținută de Cyprus Airways a fost redusă. De asemenea, alte companii aeriene care își desfășoară activitatea în regiune s-au confruntat, la rândul lor, cu criza economică, dar și-au adaptat politica de prețuri și rețeaua pentru a rămâne pe piață. În realitate, Ryanair a susținut chiar că a înregistrat o creștere economică pe aceste piețe.
- (192) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că Cyprus Airways, în pofida recunoașterii riscurilor prin declarațiile explicite, deși „generice”, din rapoartele anuale pentru anii 2007, 2008 și 2009 <sup>(36)</sup> și în pofida opțiunilor disponibile, nu a reușit să facă ajustările necesare în ceea ce privește propria activitate pentru a evita efectul deteriorării economice pe principalele piețe și pentru a obține beneficii de pe urma unor piețe noi, astfel cum au făcut concurenții săi. Prin urmare, efectele respective nu pot fi considerate circumstanțe excepționale și imprevizibile, ci ar trebui mai degrabă să fie atribuite gestionării defectuoase și performanței slabe a societății Cyprus Airways.
- (193) Prin urmare, Comisia concluzionează că excepția de la secțiunea 3.3 punctul 73 litera (c) din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare nu este îndeplinită și că ajutorul de restructurare acordat societății Cyprus Airways ar încălca principiul „prima și ultima dată”.

### 5.3.7. Concluzie

- (194) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că Cipru a pus în aplicare în mod ilegal măsurile 1, 2, 4 și 5 în favoarea societății Cyprus Airways, încălcând articolul 108 alineatul (3) din tratat.
- (195) Comisia consideră, de asemenea, că măsurile 1, 2, 4 și 5 și planul de restructurare din 2013 nu îndeplinesc condițiile prevăzute de liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare. Comisia nu a identificat nicio altă bază de evaluare a compatibilității și autoritățile cipriote nu au solicitat niciun alt temei juridic alternativ pentru evaluarea compatibilității măsurilor (cu excepția aplicării Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare la ajutoarele pentru formare – măsura 5). Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul nu este compatibil cu piața internă.

<sup>(36)</sup> A se vedea raportul anual pentru anul 2007, p. 97, raportul anual pentru anul 2008, p. 88, raportul anual pentru anul 2009, p. 91.

## 5.4. RECUPERARE

- (196) În conformitate cu tratatul și cu jurisprudența consacrată a Curții de Justiție, Comisia are competența de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice măsura de ajutor atunci când constată că aceasta este incompatibilă cu piața internă <sup>(37)</sup>. De asemenea, Curtea a susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior <sup>(38)</sup>.
- (197) În acest context, Curtea a stabilit faptul că obiectivul este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață, și după restabilirea situației anterioare acordării ajutorului <sup>(39)</sup>.
- (198) În conformitate cu jurisprudența, articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului <sup>(40)</sup> prevede că „atunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar [...]”.
- (199) Astfel, având în vedere că măsurile în cauză, în valoare totală de 66 099 317,94 EUR [31,33 de milioane EUR sub forma participării statului la majorarea de capital (măsura 1), 34,5 milioane EUR sub formă de împrumut reprezentând ajutor pentru salvare (măsura 2) și 269 317,94 EUR sub formă de ajutor pentru formare (măsura 5)], au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 din tratat și vor fi considerate ajutor ilegal și incompatibil, acestea trebuie să fie recuperate pentru a se reveni la situația existentă pe piață înainte de acordarea lor. Recuperarea ar trebui să acopere intervalul de timp cuprins între data la care beneficiarul a obținut un avantaj, și anume data la care ajutorul a fost pus la dispoziția sa, și data recuperării efective, iar sumele care urmează să fie recuperate ar trebui să fie purtătoare de dobândă până la recuperarea lor efectivă.

## 6. CONCLUZIE

- (200) În ceea ce privește măsura 3, procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat a devenit lipsită de obiect datorită nepunerii în aplicare a măsurii de către Cipru.
- (201) Comisia constată că măsurile 1, 2, 4 și 5 privind participarea statului la majorarea de capital, împrumutul reprezentând ajutor pentru salvare, ajutorul de restructurare și, respectiv, ajutorul pentru formare acordate societății Cyprus Airways constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și sunt incompatibile cu piața internă, întrucât nu au fost respectate condițiile relevante din liniile directoare din 2004 privind ajutorul pentru salvare și restructurare și nu au fost identificate alte temeieri de stabilire a compatibilității.
- (202) În ceea ce privește măsurile 1, 2, 4 și 5, Comisia constată că Cipru le-a pus în aplicare în mod ilegal, încălcând articolul 108 alineatul (3) din tratat.
- (203) În cele din urmă, Comisia ia act de faptul că Cipru a fost de acord ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

## Articolul 1

Procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din tratat, inițiată la 6 martie 2013 în legătură cu eventuala compensație *ex gratia* acordată de Cipru în favoarea societății Cyprus Airways, a devenit lipsită de obiect, întrucât Cipru a abandonat măsura. Procedura este închisă.

<sup>(37)</sup> A se vedea cauza C-70/72, Comisia/Germania, Rec., 1973, p. 813, punctul 13.

<sup>(38)</sup> A se vedea cauzele conexate C-278/92, C-279/92 și C-280/92, Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4103, punctul 75.

<sup>(39)</sup> A se vedea cauza C-75/97 Belgia/Comisia, Rec., 1999, p. I-030671, punctele 64 și 65.

<sup>(40)</sup> Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

*Articolul 2*

Ajutorul de stat în valoare de cel puțin 66 099 317,94 EUR, care rezultă din suma de 31,33 milioane EUR reprezentând participarea statului la majorarea de capital, din suma de 34,5 milioane EUR reprezentând împrumut care constituie ajutor pentru salvare și din suma de 269 317,94 EUR reprezentând ajutor pentru formare, acordat în mod ilegal de către Cipru în favoarea societății Cyprus Airways, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din tratat, este incompatibil cu piața internă.

*Articolul 3*

Orice ajutor de stat în plus față de sumele menționate la articolul 2, pe care Cipru l-a acordat sau ar putea intenționa să îl acorde societății Cyprus Airways în cadrul măsurii 4, este incompatibil cu piața internă.

*Articolul 4*

(1) Cipru recuperează de la beneficiar ajutorul incompatibil menționat la articolul 2. De asemenea, Cipru recuperează de la beneficiar orice ajutor suplimentar menționat la articolul 3.

(2) Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la data recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei <sup>(41)</sup> și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 al Comisiei <sup>(42)</sup> de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) În ceea ce privește măsura 4, Cipru informează Comisia dacă a acordat vreo sumă suplimentară față de sumele menționate la articolul 2 în cadrul măsurii în cauză și informează, de asemenea, Comisia cu privire la sumele exacte acordate și cu privire la datele la care au fost acordate sumele respective.

(5) În ceea ce privește măsura 5, Cipru informează Comisia cu privire la datele la care au fost acordate sumele individuale.

(6) Cipru anulează măsura 4 și toate plățile restante aferente ajutorului menționat la articolele 2 și 3, începând de la data adoptării prezentei decizii.

*Articolul 5*

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolele 2 și 3 este imediată și efectivă.

(2) Cipru are obligația de a se asigura că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

*Articolul 6*

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Cipru pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

- (a) informații necesare în conformitate cu articolul 4 alineatele (4) și (5);
- (b) suma totală (principalul și dobânzile de recuperare) care urmează să fie recuperată de la beneficiar <sup>(43)</sup>;
- (c) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (d) documente justificative care demonstrează că beneficiarul a primit ordinul de restituire a ajutorului.

(2) Cipru informează Comisia cu privire la progresele înregistrate ca urmare a măsurilor naționale adoptate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii, până la recuperarea completă a ajutorului menționat la articolele 2 și 3. Cipru transmite fără întârziere, la simpla solicitare a Comisiei, informații referitoare la măsurile deja întreprinse și la cele prevăzute în vederea respectării prezentei decizii. De asemenea, Cipru furnizează informații detaliate privind cuantumurile ajutorului și ale dobânzilor de recuperare care au fost deja recuperate de la beneficiar.

<sup>(41)</sup> Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

<sup>(42)</sup> Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

<sup>(43)</sup> Informațiile trebuie să fie furnizate sub forma tabelului anexat la prezenta decizie ca anexă.

*Articolul 7*

Prezenta decizie se adresează Republicii Cipru.

Adoptată la Bruxelles, 9 ianuarie 2015.

*Pentru Comisie*

Margrethe VESTAGER

*Membru al Comisiei*

---

## ANEXĂ

**INFORMAȚII PRIVIND VALOAREA AJUTORULUI PRIMIT, VALOAREA AJUTORULUI CARE TREBUIE  
RECUPERAT ȘI VALOAREA AJUTORULUI DEJA RECUPERAT (TOATE SUMELE SUNT EXPRIMATE ÎN EUR)**

| Identitatea beneficiarului – măsură                                                                                | Valoarea totală a ajutorului primit | Valoarea totală a ajutorului care trebuie recuperat (Principalul) | Valoarea totală a ajutorului deja rambursat |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------|
|                                                                                                                    |                                     |                                                                   | Principalul                                 | Dobânda de recuperare |
| Cyprus Airways – Participarea statului la majorarea de capital                                                     | 31 330 000 <sup>(1)</sup>           | 31 330 000                                                        |                                             |                       |
| Cyprus Airways – Împrumut reprezentând ajutor pentru salvare                                                       | 34 500 000 <sup>(2)</sup>           | 34 500 000                                                        |                                             |                       |
| Cyprus Airways – Ajutor pentru formare                                                                             | 269 317,94 <sup>(3)</sup>           | 269 317,94                                                        |                                             |                       |
| [Vă rugăm să modificați în mod corespunzător în cazul în care a fost acordat orice alt ajutor în cadrul măsurii 4] |                                     |                                                                   |                                             |                       |

<sup>(1)</sup> Sumele menționate în considerentul 110 din decizie.

<sup>(2)</sup> Sumele menționate în considerentul 111 din decizie.

<sup>(3)</sup> Sumele menționate în considerentul 117 din decizie.