

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/1073

z 9. januára 2015

o štátnej pomoci SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) poskytnutej Cyprom v prospech spoločnosti Cyprus Airways (Public) Ltd

[oznámené pod číslom C(2014) 9362]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

1.1. PRVÉ FORMÁLNE VYŠETROVACIE KONANIE (SA.35888)

- (1) Útvary Komisie sa vo februári 2012 dozvedeli z tlače, že cyperská vláda uvažovala o intervencii v prospech spoločnosti Cyprus Airways (Public) Ltd (ďalej len „Cyprus Airways“ alebo „spoločnosť“). Komisia otvorila prípad *ex officio*, aby objasnila prípadné otázky týkajúce sa štátnej pomoci.
- (2) Listami z 20. februára 2012, 15. júna 2012 a 23. augusta 2012 Komisia požiadala o informácie. Cyperské orgány odpovedali 6. apríla 2012 a 30. augusta 2012. Dňa 4. októbra 2012 sa v Bruseli uskutočnilo stretnutie Komisie, predstaviteľov cyperských orgánov a spoločnosti Cyprus Airways.
- (3) Cyperské orgány 13. decembra 2012 notifikovali Komisii štátnu pomoc na záchranu spoločnosti Cyprus Airways (SA.35888). Listom z 19. decembra 2012 Komisia požiadala o poskytnutie ďalších informácií. Cyperské orgány odpovedali 4. januára 2013.
- (4) Listom zo 6. marca 2013 („rozhodnutie zo 6. marca 2013“) Komisia informovala Cyprus, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“), pokiaľ ide o určité štátne opatrenia opísané ďalej v oddiele 3.2.1 („prvé formálne vyšetrovacie konanie“).
- (5) Rozhodnutie Komisie zo 6. marca 2013 o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*⁽²⁾. Komisia vyzvala cyperské orgány a zainteresované strany, aby k údajným opatreniam pomoci predložili svoje pripomienky.
- (6) Komisia dostala 31. mája 2013 pripomienky od cyperských orgánov. Komisia dostala v období od 4. apríla do 3. júla 2013 pripomienky od piatich zainteresovaných strán. Komisia dostala 10. septembra 2013 pripomienky cyperských orgánov k pripomienkam zainteresovaných strán.

1.2. DRUHÉ FORMÁLNE VYŠETROVACIE KONANIE (SA.37220 a SA.38225)

- (7) Prostredníctvom predbežnej notifikácie z 22. júla 2013 cyperské orgány oznámili Komisii návrh reštrukturalizačného plánu a 23. októbra 2013 notifikovali aktualizovanú verziu tohto plánu („reštrukturalizačný plán z roku 2013“) (SA.37220). Listom z 15. novembra 2013 Komisia požiadala o poskytnutie ďalších informácií. Cyperské orgány naň odpovedali 10. januára 2014.

⁽¹⁾ SA.35888: Ú. v. EÚ C 152, 30.5.2013, s. 12; SA.37220 a SA.38225: Ú. v. EÚ C 117, 16.4.2014, s. 125.

⁽²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- (8) V kontexte pravidelného monitorovania schválených schém alebo schém, na ktoré sa vzťahujú skupinové výnimky, útvary Komisie posúdili uplatňovanie cyperskej schémy pomoci na podporu vzdelávania⁽³⁾. Komisia okrem iného požiadala o informácie týkajúce sa pomoci na podporu vzdelávania pre Cyprus Airways (SA.38225) listami z 3. decembra 2012, 15. februára 2013 a 6. mája 2013. Cyperské orgány na ne odpovedali 19. decembra 2012, 14. marca 2013 a 30. mája 2013.
- (9) Listom zo 4. februára 2014 (ďalej len „rozhodnutie zo 4. februára 2014“) Komisia informovala Cyprus, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 zmluvy, pokiaľ ide o štátne opatrenia opísané v oddiele 3.2.2 („druhé formálne vyšetrovacie konanie“).
- (10) Rozhodnutie Komisie zo 4. februára 2013 bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*⁽⁴⁾. Komisia vyzvala cyperské orgány a zainteresované strany, aby k údajným opatreniam pomoci predložili svoje pripomienky.
- (11) Komisia dostala 31. marca 2014 pripomienky od cyperských orgánov. Dňa 16. marca 2014 dostala pripomienky od troch zainteresovaných strán. Dňa 26. júna 2014 dostala pripomienky cyperských orgánov k pripomienkam zainteresovaných strán.
- (12) Komisia požiadala o ďalšie informácie listami z 11. apríla 2014 a 2. júla 2014. Cyperské orgány na ne odpovedali 11. mája 2014 a 8. augusta 2014.
- (13) Listom zo 14. novembra 2014 Cyprus súhlasil s tým, že sa vzdá svojich práv, ktoré mu vyplývajú z článku 342 zmluvy v spojení s článkom 3 nariadenia (ES) č. 1/1958, a že sa toto rozhodnutie prijme a oznámi v angličtine.

2. CYPERSKÝ TRH LETECKEJ DOPRAVY

- (14) Cyprus má dve medzinárodné letiská, Larnaca (LCA – blízko hlavného mesta Nikózia) a Paphos (PFO). Vzhľadom na malú rozlohu ostrova sa väčšina cestujúcich z Cypru a na Cyprus môže ľahko dostať na niektoré letisko.
- (15) Cestujúci prichádzajú hlavne zo Spojeného kráľovstva a Ruska, oveľa menej cestujúcich prichádza z Nemecka, Švédska a Grécka. Prílev cestujúcich kolíše v závislosti od ročného obdobia: počas letných mesiacov (júl – august) je vyše trikrát viac cestujúcich než počas zimných mesiacov (december – február). Doprava z Grécka však nemá významné sezónne kolísanie.
- (16) Priemerný trhový podiel Cyprus Airways predstavuje približne 15 % dopravy z ostrova/na ostrov (údaje z roku 2012), avšak jej podiel na trhu kolíše v závislosti od ročného obdobia. Najdôležitejšie trhy pre spoločnosť sú trasy medzi Cyprom a Gréckom a medzi Cyprom a Spojeným kráľovstvom. Cyprus Airways bola do polovice roka 2013 aktívna aj v oblasti vnútroštátnych letov na gréckom trhu. Niektoré trasy na Blízky východ patrili takisto k tradičným trhom Cyprus Airways.
- (17) Hlavné európske letecké spoločnosti tradične pôsobili na rovnakých trhoch ako Cyprus Airways. Avšak niektoré trasy na Cyprus sa prevádzkujú iba sezónne. Nedávno bola Cyprus Airways vystavená konkurencii aj zo strany nízkonákladových leteckých spoločností, ktoré niekedy prevádzkujú lety zo základne na Cypre.
- (18) Cyperské hospodárstvo čelí ťažkostiam, ktoré sa prejavujú poklesom HDP od roku 2009, zvýšením rozpočtového deficitu a nárastom nezamestnanosti. V dôsledku zhoršenia podmienok financovania Cyprus dostáva finančnú podporu zo strany členských štátov eurozóny a Medzinárodného menového fondu (MMF).

⁽³⁾ SA.27573 (2012/MX) – Schéma programov pre neustálu odbornú prípravu pre jednotlivé podniky – Cyprus, schválená rozhodnutím komisára pre kontrolu štátnej pomoci, uverejnená v cyperskom úradnom vestníku č. 8025 z 21. novembra 2008.

⁽⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

- (19) V dôsledku recesie na Cypre, ale aj v iných európskych krajinách sa počet cestujúcich na Cyprus a z Cypru znížil. Priemerná cena cestovného sa takisto výrazne znížila. Budúca výkonnosť cyperského trhu bude závisieť od oživenia v Európe, ale aj od situácie miestneho hospodárstva.

3. OPIS OPATRENÍ POMOCI

3.1. PRIJÍMATEĽ POMOCI

- (20) Cyprus Airways bola založená v roku 1947 a jej hlavnými činnosťami sú letecká preprava cestujúcich a nákladu a iné súvisiace letecké služby. Spoločnosť je kótovaná na cyperskej burze cenných papierov. Od začiatku roka 2013 po zvýšení akciového kapitálu (na ktoré sa vzťahujú obe formálne vyšetrovacie konania) je hlavným akcionárom spoločnosti cyperský štát s 93,67 % účasťou, zatiaľ čo držiteľmi zostávajúcich akcií sú súkromní investori.
- (21) Na konci roka 2013 Cyprus Airways prevádzkovala pravidelné letecké služby približne do 15 destinácií, disponovala flotilou 6 lietadiel (Airbus A320) a zamestnávala približne 600 ľudí. Preto sa považuje za veľký podnik ⁽⁵⁾.
- (22) V roku 2005 Cyprus Airways využila 30 mil. CYP (približne 51 mil. EUR) pomoci na záchranu a v roku 2007 celý rad opatrení na reštrukturalizáciu pozostávajúcu hlavne z i) pôžičiek vo výške 55 mil. CYP (približne 96 mil. EUR), z toho pôžička vo výške 45 mil. CYP (približne 78 mil. EUR) bola krytá štátnou zárukou, a ii) zvýšenia kapitálu vo výške 14 mil. CYP (približne 24 mil. EUR), na ktorom sa za rovnakých podmienok podieľali verejní a súkromní akcionári. Tieto opatrenia, ktoré zahŕňali reštrukturalizačný plán („reštrukturalizačný plán z roku 2007“), Komisia schválila ako zlučiteľnú štátnu pomoc na reštrukturalizáciu ⁽⁶⁾.
- (23) Cyprus Airways dostáva ročnú kompenzáciu za straty vzniknuté v dôsledku zákazu preletov cyperských lietadiel nad Tureckom. Kompenzácia je založená na schéme pomoci, ktorú Komisia schválila podľa článku 107 ods. 2 písm. b) zmluvy. Prijímateľmi schémy sú letecké spoločnosti so sídlom na Cypre ⁽⁷⁾.

3.2. OPIS OPATRENÍ

3.2.1. Prvé formálne vyšetrovacie konanie

- (24) Komisia začala 6. marca 2013 formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o tieto opatrenia:

3.2.1.1. Opatrenie 1: príspevok štátu na zvýšenie akciového kapitálu v roku 2012

- (25) V období od septembra 2012 do decembra 2012 vyplatil štát 31,33 mil. EUR spoločnosti Cyprus Airways vo forme „zálohových“ platieb na plánované zvýšenie akciového kapitálu v celkovej výške 45 mil. EUR. Suma bola vyplatená v tranžiach.
- (26) V novembri 2012 spoločnosť oznámila Komisii nový obchodný plán („plán obratu“). V pláne sa predpokladalo, že v spoločnosti nastane o 5 rokov obrat vďaka zvýšeniu kapitálu, zlepšeným nákladovým faktorom a faktorom produktivity, novým investíciám a reorganizácii spoločnosti na „single-class value airline of option-based services“ (leteckú spoločnosť s jednou cenovou triedou a voliteľnými službami). V pláne sa počítalo s marginálnou ziskovosťou už v druhom roku jeho realizácie. Plán mali schváliť vtedajší akcionári, ktorí sa zúčastňovali na zvýšení kapitálu potrebného na jeho realizáciu. Nakoniec nebol realizovaný.
- (27) V čase poskytnutia opatrenia 1 cyperské orgány tvrdili, že štát konal ako súkromný investor v trhovom hospodárstve v záujme ochrany svojich aktív do dokončenia plánu obratu a uzavretia zvýšenia kapitálu všetkými akcionármi.

⁽⁵⁾ Odporúčanie Komisie 2006/361/ES zo 6. mája 2003 týkajúce sa vymedzenia mikropodnikov, malých a stredných podnikov (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36).

⁽⁶⁾ Rozhodnutie Komisie z 3. mája 2005 vo veci N69/2005 (Ú. v. EÚ C 191, 5.8.2005, s. 4) a rozhodnutie Komisie 2008/137/ES zo 7. marca 2007 – Štátna pomoc C 10/06 (ex N555/05) – Cyprus Airways Public Ltd. – Plán reštrukturalizácie (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2008, s. 25).

⁽⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 27. júna 2012 vo veci SA.32523 (11/N) (Ú. v. EÚ C 230, 1.8.2012, s. 1).

- (28) Cyperské orgány ďalej predpokladali, že zvýšenie kapitálu by sa uzavrelo s pomernou účasťou súkromných akcionárov vo výške ďalších 13,67 mil. EUR. Súkromní akcionári však prispeli len sumou 106 000 EUR, čím sa akciový kapitál spoločnosti zvýšil len o 31,4 mil. EUR. Akciový podiel štátu v spoločnosti Cyprus Airways sa tým zvýšil zo 69,62 % na 93,67 %.

3.2.1.2. Opatrenie 2: pomoc na záchranu

- (29) Cyperské orgány 13. decembra 2012 notifikovali pomoc na záchranu vo výške 73 mil. EUR pre Cyprus Airways. Podľa tvrdenia cyperských orgánov v notifikácii zodpovedala táto suma potrebám čistého peňažného toku Cyprus Airways až do 30. júna 2013, teda na šesť mesiacov. Pomoc na záchranu sa mala poskytnúť vo forme vládnej pôžičky s úrokovou sadzbou 1,76 % a mala sa splatiť do 30. júna 2013.
- (30) Cyperské orgány tvrdili, že zo sumy 73 mil. EUR na pomoc na záchranu už bolo 16,3 mil. EUR poskytnutých spoločnosti Cyprus Airways v rámci opatrenia 1. Komisia vo svojom rozhodnutí zo 6. marca 2013 poznamenala, že cyperské orgány notifikovali pomoc na záchranu vo forme pôžičky, zatiaľ čo platba 16,3 mil. EUR bola súčasťou zvýšenia kapitálu.
- (31) Cyperské orgány tvrdili, že pomoc na záchranu bola potrebná s cieľom podporiť Cyprus Airways na krátke obdobie. Priznali poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu v roku 2007, ale vysvetlili, že existovali výnimočné okolnosti, ktoré zvrátili realizáciu pôvodného reštrukturalizačného plánu z roku 2007 a ktoré zhoršili dlhodobú životaschopnosť spoločnosti. Tieto okolnosti súviseli s finančnou situáciou na Cypre a v Grécku, na dvoch hlavných trhoch, kde Cyprus Airways pôsobí, ako aj s nestabilnou politickou situáciou na Blízkom východe, s účinkom zákazu preletov cyperských lietadiel nad Tureckom, so vstupom novej konkurujúcej nízkonákladovej leteckej spoločnosti na trh, ktorá bola údajne dotovaná štátnou schémou, a s podkapitalizovanou pozíciou Cyprus Airways.

3.2.1.3. Opatrenie 3: ex gratia náhrady

- (32) V súlade s notifikáciou z 13. decembra 2012 sa cyperská rada ministrov 4. decembra 2012 rozhodla poskytnúť *ex gratia* náhrady zamestnancom Cyprus Airways, ktorí boli v súvislosti s reštrukturalizáciou spoločnosti považovaní za nadbytočných. V súlade s uvedeným rozhodnutím bolo poskytnutie akýchkoľvek *ex gratia* náhrad podmienené tým, že i) je v súlade s pravidlami štátnej pomoci; ii) odborové zväzy spoločnosti odsúhlasia nový obchodný plán (t. j. plán obratu) a iii) nepresiahne 50 % bežných náhrad, ktoré sa majú vyplatiť prepusteným zamestnancom z cyperského fondu pre prepustených zamestnancov (RPF).

3.2.2. Druhé formálne vyšetrovacie konanie

- (33) Komisia začala 4. februára 2014 formálne vyšetrovacie konanie, pokiaľ ide o tieto opatrenia:

3.2.2.1. Opatrenie 4: pomoc na reštrukturalizáciu

- (34) Cyperské orgány 23. októbra 2013 notifikovali pomoc na reštrukturalizáciu pre Cyprus Airways vo výške 102,9 mil. EUR spolu so zavedením nového reštrukturalizačného plánu (t. j. reštrukturalizačného plánu z roku 2013), a to nezávisle od plánu obratu spomenutého v odôvodnení 26. Pomoc na reštrukturalizáciu pozostávala z týchto zložiek:

- účasť štátu vo výške 31,33 mil. EUR na zvýšení kapitálu už poskytnutého v roku 2012 (opatrenie 1);
- tranže pôžičky na pomoc na záchranu už poskytnuté spoločnosti Cyprus Airways (opatrenie 2) v celkovej výške 34,5 mil. EUR. Cyprus Airways nemala splatiť poskytnutú sumu a príslušný dlh mal byť premenený na vlastný kapitál;
- v roku 2007 ako súčasť schváleného reštrukturalizačného balíka cyperský štát poskytol záruku na pôžičku vo výške 45 mil. CYP (približne 78 mil. EUR), ktorú Cyprus Airways dostala od Helénskej banky (pozri odôvodnenie 22). Cyprus Airways túto pôžičku pravidelne splácala prostredníctvom splátok dvakrát za rok a v auguste 2013 predstavovala zvyšná suma, ktorú bolo treba splatiť, 28,5 mil. EUR. Podľa notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu spoločnosť nemala splatiť zvyšnú sumu Helénskej banke. Namiesto toho sa mala čerpať štátna záruka, ktorá by viedla k novému zadĺženiu spoločnosti Cyprus Airways voči štátu, pretože štát by musel splatiť pôžičku. Tento dlh vo výške 28,5 mil. EUR by štát následne premenil na vlastný kapitál Cyprus Airways;

- d) podporný fond Cyprus Airways pre zamestnancov na Cypre (s výnimkou pilotov) je definovaný ako systém dávok financovaný prostredníctvom príspevkov zamestnancov a spoločnosti Cyprus Airways. Celá suma pridelená na podporný fond na základe zmluvných nárokov zamestnancov („kúpna sila“) je v konečnom dôsledku spoločnosti k dispozícii. Kúpna sila podporného fondu je takisto zaručená spoločnosťou. V dôsledku zlej investičnej výkonnosti čelil podporný fond značnému deficitu, ktorý bol k 1. januáru 2013 vyčíslený na 12 mil. EUR na základe nepretržitej činnosti (t. j. za predpokladu, že Cyprus Airways by pokračovala v prevádzke) alebo na 14,9 mil. EUR na základe pozastavenej činnosti. V rámci pomoci na reštrukturalizáciu cyperský štát pokrýje prostredníctvom transakcií s nehnuteľnosťami (výnosy z predaja majetku spoločnosti v Nikózii a prevod majetku spoločnosti v Aténach na podporný fond).
- (35) Zložky a) a b) pomoci na reštrukturalizáciu zodpovedajú opatreniam 1 a 2, ktoré boli následne notifikované v rámci pomoci na reštrukturalizáciu pre Cyprus Airways.
- (36) Okrem toho v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa takisto počítalo s prípadnou krátkodobou štátnou pôžičkou vo výške 10 mil. EUR, ktorá mala byť podľa cyperských orgánov poskytnutá za trhových podmienok. Predpokladaný dátum alebo podmienky poskytnutia tejto pôžičky neboli jasné a nie je zahrnutá v celkovej výške 102,9 mil. EUR.
- (37) Cyperské orgány vysvetlili, že reštrukturalizačný plán z roku 2007 bol pôvodne zavedený podľa harmonogramu. Avšak príjmy spoločnosti začali klesať v roku 2009 v dôsledku finančnej krízy v Únii, najmä v Grécku a na Cypre. Iné faktory spôsobujúce nové ťažkosti spoločnosti boli zákaz preletov nad Tureckom, ktorý spoločnosti Cyprus Airways neumožňuje dosiahnuť perspektívne trhy ako Rusko, Arménsko a Ukrajinu v konkurencieschopných časoch letov, nepokoje na Blízkom východe a prevádzka konkurujúcich nízkonákladových leteckých spoločností so základňou na Cypre.

3.2.2.2. Reštrukturalizačný plán z roku 2013

- (38) Reštrukturalizačný plán z roku 2013 predpokladal obdobie reštrukturalizácie od apríla 2012 (prvý predaj majetku v rámci vlastného príspevku spoločnosti na jej náklady na reštrukturalizáciu) do konca roka 2017. Cieľom je obnoviť ziskovosť Cyprus Airways v účtovnom období 2014. Cyperské orgány však vysvetlili, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 sa nezaoberal základným obchodným modelom spoločnosti. Spoločnosť už prijala niektoré opatrenia načrtnuté v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013.

Reštrukturalizácia flotily a prevádzka

- (39) Reštrukturalizačný plán z roku 2013 predpokladal zmenšenie flotily na šesť lietadiel (z 13 na začiatku apríla 2012). Toto zmenšenie sa dosiahlo do 10. decembra 2013 prostredníctvom predaja dvoch vlastných lietadiel v apríli 2012 a uplynutím platnosti nájomných zmlúv na ďalších päť lietadiel. Zo zostávajúcej flotily šiestich lietadiel by malo zostať v prevádzke päť lietadiel, ktoré mala Cyprus Airways v prenájme, zatiaľ čo jedno lietadlo vo vlastníctve spoločnosti by malo fungovať ako náhradné.
- (40) Zmenšenie flotily by sa malo odraziť v nižšom počte leteckých trás (13). Tieto trasy už boli uzavreté od apríla 2012: LCA-ATH-SKG-LCA, LCA-ATH-HER-LCA, LCA-ATH-RHO-LCA, LCA-LED⁽⁸⁾. Tieto trasy sa mali takisto uzavrieť: LCA-HER-RHO-LCA, LCA-SKG-HER-LCA, LCA-SKG-RHO-LCA, LCA-FCO, LCA-VIE a LCA-LHR, ktoré mala nahradiť trasa LCA-STN⁽⁹⁾. Okrem toho mala spoločnosť znížiť frekvenciu troch trás: LCA-LON, LCA-SKG a LCA-HER⁽¹⁰⁾. Tieto trasy sa mali zachovať: LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER, LCA-AMS, LCA-CDG, LCA-SVO, LCA-SOF, LCA-FRA, LCA-MUC, LCA-ZRH, LCA-TLV, LCA-BEY, LCA-STN⁽¹¹⁾. Podľa cyperských orgánov reštrukturalizačný plán z roku 2013 teda predpokladal zníženie kapacity o 35 % z hľadiska ASK⁽¹²⁾ v porovnaní s kapacitou v roku 2012.
- (41) Tento plán predpokladal lepšie rozdelenie časov letov s cieľom maximalizovať využitie leteckej flotily. Trasa do Londýna bola zmenená z letiska Heathrow na Stansted a považuje sa pre jej atraktivnosť za strategickú.

⁽⁸⁾ ATH: Athens, SKG: Thessaloniki, HER: Heraklion-Crete, RHO: Rhodes, LED: St. Petersburg.

⁽⁹⁾ FCO: Rome Fiumicino, VIE: Vienna, LHR: London Heathrow, STN: London-Stansted.

⁽¹⁰⁾ LON: spoločné označenie pre letiská v londýnskom regióne.

⁽¹¹⁾ AMS: Amsterdam Schiphol, CDG: Paris Charles de Gaulle, SVO: Moscow Sheremetyevo, SOF: Sofia, FRA: Frankfurt am Main, MUC: Munich, ZRH: Zurich, TLV: Tel Aviv, BEY: Beirut.

⁽¹²⁾ Ponúkané sedadlokilometre.

Opatrenia na zníženie nákladov

- (42) V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa v základnom scenári predpokladalo zníženie priamych nákladov v celkovej výške 45,7 mil. EUR do konca účtovného obdobia 2014. V rámci tohto zníženia nákladov je suma 16,2 mil. EUR zapríčinená poklesom objemu vrátane časti v dôsledku prepúšťania zamestnancov a zníženia miezd v súvislosti s týmto poklesom, zatiaľ čo zostávajúca suma vo výške 29,5 mil. EUR je spôsobená dodatočnými úsporami. Hlavnými zložkami je prepúšťanie zamestnancov (17,6 mil. EUR), ostatné zníženie personálnych nákladov (4,5 mil. EUR), zníženie nákladov na palivo (z dôvodu jednotnej flotily Airbus A320 so zmenenou kapacitou sedadiel – 12,5 mil. EUR), úspory nákladov na cestujúcich (napr. zrušenie možnosti cateringu v turistickej triede – 5,5 mil. EUR), zníženie a prerokovanie poplatkov za služby pozemnej obsluhy na letisku LCA (4,2 mil. EUR), zníženie a prerokovanie letiskových a traťových poplatkov (3,3 mil. EUR), náklady na ukončený prenájom lietadiel (4,5 mil. EUR).
- (43) Okrem zmenšenia flotily a zníženia počtu trás boli k januáru 2014 zavedené tieto opatrenia: zrušenie cateringu v turistickej triede, prerokovanie poplatkov za služby pozemnej obsluhy na letisku LCA, ktoré viedlo k úsporám vo výške 1,2 mil. EUR (namiesto 0,6 mil. EUR očakávaných v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013), 10 % zníženie plátov a príspevkov do podporného fondu. Zníženie prístávacích a parkovacích poplatkov na letisku LCA sa v blízkej budúcnosti neočakáva pre prebiehajúce spory týkajúce sa iných poplatkov, ktoré v tejto fáze neumožňujú prerokovanie prístávacích a parkovacích poplatkov.
- (44) Pokiaľ ide o prepúšťanie, počet zamestnancov sa znížil z 1 037 od decembra 2011 na 650 v januári 2014, zatiaľ čo ďalšie prepúšťanie 321 zamestnancov bolo zrejme dohodnuté, ale zatiaľ nerealizované. Cyperské orgány objasnili, že týmto prepusteným zamestnancom neboli poskytnuté *ex gratia* náhrady.

Iniciatívy v oblasti príjmov

- (45) Pokiaľ ide o nové iniciatívy v oblasti príjmov, reštrukturalizačný plán z roku 2013 predpokladal v základnom scenári zvýšenie cestovného od roku 2015 o 2 – 3 % ročne. V najhoršom prípade reštrukturalizačný plán z roku 2013 predpokladal zníženie príjmov o 1 % v roku 2014 a žiadne zvýšenie po roku 2015. Okrem toho sa v pláne odkazovalo na doplnkové príjmy z ďalších služieb poskytovaných cestujúcim, ale neuviedla sa žiadna suma.

Obnovenie životaschopnosti – predpoklady

- (46) V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa predpokladalo obnovenie životaschopnosti spoločnosti od roku 2014. Plán predpokladal v základnom scenári za predpokladu, že finančná reštrukturalizácia (v rámci opatrenia 4) by sa vykonala do konca roku 2013, tieto finančné výsledky:

Tabuľka 1

Predpokladané zisky a straty (základný scenár) (v mil. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Príjmy	168,1	108,2	109,6	111,7	113,1
Zisk pred úrokmi a zdanením (EBIT)	(18,8)	0,4	2,1	4,6	6,0
Čisté výsledky pred zdanením	(18,9)	0,4	2,1	4,6	6,0
Zisk pred úrokmi a zdanením (EBIT) v %	(24,9) %	0,4 %	1,9 %	4,1 %	5,3 %
Kapitálové rezervy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Celkové rezervy	(103,1)	(102,7)	(100,5)	(96,0)	(90,0)
Celkový vlastný kapitál	1,4	1,8	4,0	8,5	14,5

- (47) V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa predpokladala táto ziskovosť:

Tabuľka 2

Predpokladaná ziskovosť

	(v %)			
	2014	2015	2016	2017
ROE (návrtnosť vlastného kapitálu)	21,2	54,1	53,5	41,3
ROCE (návrtnosť použitého kapitálu)	1,2	6,1	11,4	13,0

- (48) Okrem uvedených reštrukturalizačných opatrení sa výsledky zakladali na týchto predpokladoch:
- zníženie počtu cestujúcich a príjmov v dôsledku obmedzenej siete;
 - úspory nákladov na palivo z dôvodu zvýšeného používania systému riadenia paliva. Cena paliva bola paušálne stanovená;
 - plánovaná reštrukturalizácia dlhov voči tretím stranám, aby nevznikli ani sa nemuseli platiť žiadne úroky, ani neboli potrebné žiadne nové pôžičky;
 - stabilný výmenný kurz USD/EUR do roku 2017;
 - žiadne zabezpečenie proti riziku zvýšenia ceny paliva alebo riziku spojeného s výmenným kurzom USD/EUR z dôvodu neschopnosti poskytnúť zábezpeku na takéto nástroje.
- (49) Ziskovosť bola hlavne výsledkom zostávajúcich letov LCA-BEY, LCA-TLV, LCA-SOF a LCA-SVO, ktoré sú jedinými letmi s pozitívnym EBIT-om počas obdobia reštrukturalizácie. U ostatných zachovaných trás sa predpokladá nulový alebo negatívny čistý zisk.
- (50) Reštrukturalizačný plán z roku 2013 obsahoval najlepší a najhorší scenár. Najhorší scenár odrážal len pokles príjmov opísaný v odôvodnení 45 a jeho výsledkom bola strata (na úrovni EBIT) vo výške 0,3 mil. EUR za rok 2014, 0 EUR za rok 2015 a zisk vo výške 0,3 mil. EUR za roky 2016 a 2017.
- (51) V pláne sa počítalo s určitými rizikami súvisiacimi s obnovou životaschopnosti bez toho, aby sa zohľadnil ich vplyv na rôzne scenáre, najmä na najhorší scenár. Konkrétne:
- makroekonomické riziká, najmä v súvislosti s možným nárastom cien ropy alebo zmenou výmenného kurzu USD/EUR. Pokiaľ ide o tieto dve riziká, plán počítal samostatne s možnou ročnou odchýlkou o 1 % predstavujúcou približne 310 000 EUR v prípade ceny ropy a 425 000 EUR v prípade výmenného kurzu;
 - riziko zvýšenej hospodárskej súťaže na trasách do Tel Avivu (v dôsledku deregulácie dohody o otvorenom nebi, ktorá by mala viesť k zvýšenej hospodárskej súťaži na tejto trase od roku 2015) a do Moskvy (vzhľadom na očakávaný nárast letových frekvencií spoločnosti Transaero, konkurenta Cyprus Airways). Potenciálny vplyv týchto rizík na budúce príjmy Cyprus Airways nebol predmetom simulácie.

Náklady na reštrukturalizáciu a jej financovanie

- (52) Celkové náklady na reštrukturalizáciu predstavovali 147,4 mil. EUR a možno ich rozdeliť do týchto kategórií:

Tabuľka 3

Náklady na reštrukturalizáciu (v mil. EUR)

Akumulované straty	99,7
--------------------	------

Iné náklady na reštrukturalizáciu (náklady na ukončenie dohôd o prenájme lietadiel, nároky prepustených zamestnancov atď.)	10,4
Prevádzkový kapitál	37,4
Celkové náklady na reštrukturalizáciu	147,4

- (53) Celková pomoc na reštrukturalizáciu podľa reštrukturalizačného plánu z roku 2013 predstavovala 102,9 mil. EUR, t. j. 69,8 % nákladov na reštrukturalizáciu. Spoločnosť mala prispieť na náklady na reštrukturalizáciu („vlastný príspevok“) na základe predaja alebo prevodu aktív v odhadovanej celkovej hodnote 54,46 mil. EUR. V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa predpokladalo, že vlastný príspevok by pozostával z týchto položiek:

Tabuľka 4

Navrhovaný vlastný príspevok v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013

	Suma (v mil. EUR)	Predpokladaný dátum realizácie
Predaj dvoch lietadiel typu Airbus A319	22,1	uzavretý v apríli 2012
Predaj večerných prevádzkových intervalov na LHR	15	v štádiu vyjednávania
Predaj ranných prevádzkových intervalov na LHR	10	koncom roka 2014
Predaj náhradných dielov	3,5	2,0 mil. EUR v roku 2013 1,1 mil. EUR v roku 2014 0,4 mil. EUR v roku 2015
Predaj majetku v Nikózii	3,1	uzavretý 6. augusta 2013
Prevod majetku v Aténach na podporný fond	0,76	dohoda o prevode uzavretá v auguste 2013
Celkový navrhovaný vlastný príspevok	54,46	

- (54) Pokiaľ ide o uzavretý predaj (dvoch lietadiel typu Airbus A319, majetku v Nikózii), cyperské orgány poskytli kúpne zmluvy, ktoré potvrdili sumy predpokladané v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013. Pokiaľ ide o nezrealizovaný predaj, cyperské orgány predložili oceňovacie štúdie uskutočnené špecializovanými spoločnosťami, ktoré sa sa týkali dvoch prevádzkových intervalov na LHR a majetku v Aténach.

Zabránenie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže

- (55) Cyperské orgány predložili návrh, aby sa niektoré z uvedených opatrení považovali za kompenzačné opatrenia s cieľom minimalizovať vplyv na hospodársku súťaž a konkurentov. Konkrétne:
- ukončenie ziskových trás ⁽¹³⁾ predstavujúcich 8,8 % ASK v roku 2012: HER-SKG, LCA-FCO, LCA-LED, LCA-LED-PFO-LED-LCA, RHO-SKG-RHO. Okrem toho zníženie kapacity na ziskových trasách: LCA-LON, LCA-ATH, LCA-SKG, LCA-HER. Cyperské orgány usúdili, že celkovo by sa ASK mali znížiť o 24 % na ziskových trasách v porovnaní s kapacitou v roku 2012;
 - predaj dvoch prevádzkových intervalov na LHR. Keďže LHR je plne koordinované letisko, cyperské orgány usúdili, že tieto intervaly by mali poskytnúť dostatočnú kompenzáciu pre potenciálnych konkurentov;

⁽¹³⁾ V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa trasy, ktoré mali pozitívny hrubý príspevok na náklady spoločnosti, t. j. príjmy mínus variabilné náklady, považovali za ziskové trasy.

c) zmenšenie flotily o 7 lietadiel.

- (56) Cyperské orgány uviedli, že účasť štátu na zvýšení kapitálu v roku 2012 nebola štátnou pomocou, ale napriek tomu zahrnuli opatrenie 1 do svojej notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu. Uviedli takisto, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 bol obozretný a obsahoval dostatočné kompenzačné opatrenia, že vlastný príspevok spoločnosti bol čo najvyšší a že mohol obnoviť ziskovosť spoločnosti v strednodobom horizonte.
- (57) Celkovo cyperské orgány vysvetlili význam leteckej dopravy pre cyperské hospodárstvo a opätovne poukázali na výnimočné a nepredvídateľné okolnosti, ktoré mali umožniť, aby sa spoločnosti Cyprus Airways poskytla dodatočná pomoc na reštrukturalizáciu. K týmto okolnostiam zaradili aj prevádzkovanie „nelegálneho“ letiska v okupovanej severnej časti Cypru, ktoré spoločnosť Turkish Airlines údajne využíva na prepravu turistov z európskych destinácií na Cyprus.

3.2.2.3. Opatrenie 5: Pomoc na podporu vzdelávania

- (58) Podľa cyperských orgánov počas obdobia rokov 2010 – 2011 spoločnosť Cyprus Airways dostala pomoc na podporu vzdelávania vo výške 269 317,94 EUR v rámci schémy programov pre neustálu odbornú prípravu pre jednotlivé podniky zavedenej cyperskými orgánmi v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 800/2008⁽¹⁴⁾ (všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách, ďalej len „GBER“).
- (59) Na rozdiel od argumentácie v súvislosti s notifikovanými opatreniami (pozri napr. odôvodnenie 68) cyperské orgány vo svojich listoch v súvislosti so schémou pomoci na podporu vzdelávania, a najmä vo svojom liste zo 14. marca 2013 tvrdili, že Cyprus Airways nebola v ťažkostiach, keď bola predmetná pomoc na podporu vzdelávania poskytnutá. Cyperské orgány sa preto domnievajú, že opatrenie bolo v súlade s vnútroštátnou schémou pomoci na podporu vzdelávania, ktorá sa zakladá na GBER, a teda zlučiteľné s vnútorným trhom.

3.3. OPIS DÔVODOV NA ZAČATIE FORMÁLNEHO VYŠETROVACIEHO KONANIA

3.3.1. Prvé formálne vyšetrovacie konanie

- (60) V rozhodnutí zo 6. marca 2013 (odôvodnenia 41 až 46) Komisia dospela k predbežnému záveru, že Cyprus Airways by sa mohla považovať za firmu v ťažkostiach v zmysle oznámenia Komisie o usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004“)⁽¹⁵⁾ minimálne od roku 2010.
- (61) Komisia na základe týchto skutočností dospela k predbežnému záveru, že opatrenia 1, 2 a 3 predstavovali štátnu pomoc, a vyjadrila pochybnosti o ich zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Opatrenia sa nezdali byť v súlade s usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 vzhľadom na to, že chýbal reštrukturalizačný plán na zvýšenie kapitálu a že pomoc mala formu pomoci na záchranu, ktorá zjavne zahŕňala aj časť kapitálovej injekcie. Komisia vzniesla aj pochybnosti, pokiaľ ide o zásadu „jedenkrát a naposledy“, podľa ktorej spoločnosť môže dostať pomoc na záchranu a/alebo reštrukturalizáciu len raz za desať rokov. Spochybnila najmä to, či odôvodnenia, ktoré predložili cyperské orgány predstavovali mimoriadne a nepredvídateľné okolnosti, ktoré mohli umožniť ďalšiu pomoc na reštrukturalizáciu.

3.3.2. Druhé formálne vyšetrovacie konanie

- (62) V rozhodnutí zo 4. februára 2014 Komisia znovu zopakovala svoj predbežný záver, že Cyprus Airways bolo možné od roku 2010 považovať za firmu v ťažkostiach. Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že opatrenie 4 (ktoré zahŕňalo aj opatrenia 1 a 2) a opatrenie 5 predstavovali štátnu pomoc, a vyjadrila pochybnosti, pokiaľ išlo o ich zlučiteľnosť s vnútorným trhom, pretože opatrenia sa nezdali byť v súlade s usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 (opatrenia 1, 2 a 4) a GBER (opatrenie 5).

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3).

⁽¹⁵⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2), ktorého platnosť bola predĺžená v roku 2009 (Ú. v. EÚ C 156, 9.7.2009, s. 3) a v roku 2012 (Ú. v. EÚ C 296, 2.10.2012, s. 3). Hoci Komisia prijala a uverejnila nové usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1), Komisia bude v tomto rozhodnutí naďalej odkazovať na usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004, pretože prešetrované opatrenia boli notifikované pred 1. augustom 2014. Okrem toho, ak už bola pomoc poskytnutá bez schválenia Komisie a teda v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy (t. j. opatrenia 1 a 5), bola poskytnutá pred nadobudnutím účinnosti nových usmernení.

- (63) Komisia predovšetkým vyjadrila pochybnosti o tom, že reštrukturalizačný plán bol založený na obozretných predpokladoch a že by obnovil životaschopnosť spoločnosti v primeranom čase v súlade s príslušnou rozhodovacou praxou. Komisia nepovažovala za dostatočnú ani výšku vlastného príspevku spoločnosti a kládla si otázku, či sa navrhované kompenzačné opatrenia skutočne týkali nestratových trás.
- (64) Napokon Komisia zopakovala svoje pochybnosti týkajúce sa okolností odôvodňujúcich výnimku zo zásady „jedenkrát a naposledy“. Komisia poznamenala, že Cyprus Airways rozšírila svoje vnútroštátne lety v Grécku v rokoch 2011 až 2013, a tým sa teda vedome viac vystavila gréckemu trhu. Ani zákaz preletov cyperských lietadiel nad Tureckom a prevádzka letiska na okupovanom území ostrova sa nemohli považovať za výnimočné okolnosti, keďže boli zavedené už dávno.
- (65) V každom prípade Komisia uviedla, že suma poskytnutá spoločnosti Cyprus Airways ako pomoc na podporu vzdelávania mala byť časťou pomoci na reštrukturalizáciu, a teda zohľadnená aj v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013.
- (66) V rozhodnutí zo 4. februára 2014 Komisia nezaujala stanovisko ku kvalifikácii prípadnej krátkodobej pôžičky vo výške 10 miliónov EUR ako štátnej pomoci, keďže podmienky neboli jasné.

4. PRIPOMIENKY K FORMÁLNYM VYŠETROVACÍM KONANIAM

4.1. PRIPOMIENKY CYPRU

- (67) Hoci toto rozhodnutie sa vzťahuje na tri samostatné konania, Komisia poznamenáva, že existuje prekryvanie ich pôsobnosti do tej miery, že sa vzťahujú na rovnakého prijímateľa a že niektoré opatrenia sú rovnaké. Komisia preto považuje za vhodné zhrnúť spolu pripomienky Cypru k obidvom formálnym vyšetrovacím konaniam.
- (68) Vo svojich pripomienkach v kontexte prvého formálneho vyšetrovacieho konania cyperské orgány potvrdili, že Cyprus Airways bola od roku 2009 firmou v ťažkostiach.
- (69) Pokiaľ ide o príspevok štátu na zvýšenie akciového kapitálu v roku 2012, cyperské orgány pôvodne trvali na tom, že štát konal ako obozretný súkromný investor v trhovom hospodárstve v záujme ochrany hodnoty svojich investícií a zamedzenia negatívneho vplyvu na iné obchodné činnosti na Cypre, ktoré súvisia so spoločnosťou Cyprus Airways. Príčinou nedostatočnej účasti ostatných akcionárov bola ťažká situáciu cyperského hospodárstva v tom čase. Cyperské orgány však súhlasili s tým, že zahrnú účasť štátu na zvýšení akciového kapitálu v roku 2012 do notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu.
- (70) Pokiaľ ide o pomoc na záchranu, cyperské orgány tvrdili, že išlo o minimálnu hotovosť, ktorú spoločnosť požadovala do finalizácie nového reštrukturalizačného plánu nahrádzajúceho plán obratu. Tvrdili, že úroková sadzba 1,66 %⁽¹⁶⁾ bola sadzba pre zdravé podniky. Poukázali aj na sociálne dôsledky, ktoré by mal konkurz spoločnosti Cyprus Airways bez pomoci na záchranu, a na význam spoločnosti pre prepojenosť ostrova.
- (71) Pokiaľ ide o *ex gratia* náhrady, cyperské orgány tvrdili, že Cyprus Airways nebola povinná zaplatiť prepusteným pracovníkom žiadne náhrady. Preto ak by štát poskytol *ex gratia* náhrady, neposkytovalo by to Cyprus Airways výhodu, pretože by ju to neodbremenilo od platenia zmluvnej sumy.
- (72) Pokiaľ ide o trvanie obdobia reštrukturalizácie, poukázali na usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004, podľa ktorých má byť obdobie reštrukturalizácie „čo najkratšie“, a uviedli prípady, v ktorých Komisia schválila obdobie reštrukturalizácie dlhšie než päť rokov⁽¹⁷⁾. Vysvetlili aj to, že obdobie do decembra 2012 bolo v podstate „stratené“ v dôsledku zmeny predstavenstva, prípravy a neuskutočnenia plánu obratu a zhoršujúcej sa finančnej situácie spoločnosti, ktorá neumožnila realizovať pôvodný plán, t. j. zvýšenie kapitálu *pari passu* bez štátnej pomoci a pôžičky na pomoc na záchranu.

⁽¹⁶⁾ Táto úroveň je nižšia než úroková sadzba, ktorá bola nahlásená v notifikácii pomoci na záchranu, pozri odôvodnenie 29.

⁽¹⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 22. februára 2006 vo veci N 464/2005, pomoc na reštrukturalizáciu v prospech AB Kauno ketaus liejkykla (Ú. v. EÚ C 270, 7.11.2006, s. 2), rozhodnutie Komisie z 18. júla 2001 vo veci NN 92/1999, opatrenia v prospech Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen (Ú. v. ES C 328, 23.11.2001, s. 5), rozhodnutie Komisie z 1. júna 2005 vo veci N 584/2004, pomoc na reštrukturalizáciu v prospech AB Vingriai (Ú. v. EÚ C 187, 30.7.2005, s. 15), rozhodnutie Komisie 2010/3/ES zo 6. novembra 2008 o štátnej pomoci C 19/05 (ex N 203/05), ktorú Poľsko poskytlo v prospech Stocznia Szczecińska (Ú. v. EÚ L 5, 8.1.2010, s. 1).

- (73) Vo vzťahu k reštrukturalizačnému plánu z roku 2013 cyperské orgány trvali na svojom stanovisku, že by umožnil spoločnosti obnoviť jej životaschopnosť bez ohľadu na riziko zvýšenej konkurencie a potenciálnej straty cestujúcich v dôsledku zrušenia cateringu v turistickej triede. Tvrdili takisto, že tento plán bol založený na obozretných predpokladoch týkajúcich sa finančnej situácie spoločnosti, účinnosti zachovanej siete, kolísania cien palív a výmenného kurzu EUR/USD. Okrem toho uviedli, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 predpokladal strednodobé až dlhodobé iniciatívy v oblasti príjmov, ktoré neboli zahrnuté do výpočtov reštrukturalizačného plánu z roku 2013, ako napríklad prípadné zavedenie metód priameho marketingu a predaja.
- (74) Pokiaľ ide o stratové trasy, ktoré chcel reštrukturalizačný plán z roku 2013 zachovať, cyperské orgány tvrdili, že všetky mali pozitívny hrubý príspevok (čiže pokrývali aspoň variabilné náklady) a že spoločnosť potrebovala zachovať kritickú veľkosť svojej siete, aby prilákala cestujúcich.
- (75) Okrem toho cyperské orgány poukázali na prvky reštrukturalizačného plánu z roku 2013, ktoré sa vyvinuli lepšie, než sa očakávalo, ako napr. úspešné zníženie výdavkov na služby pozemnej obsluhy na letisku LCA. Takisto objasnili, že neexistoval žiaden nesplatený dlh voči spoločnosti poskytujúcej služby pozemnej obsluhy na LCA.
- (76) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, cyperské orgány uviedli, že všetky trasy, v prípade ktorých bolo navrhnuté zrušenie alebo zníženie kapacity, boli okrem jednej trasy ⁽¹⁸⁾ ziskové na úrovni hrubého príspevku v roku 2012, čiže pokrývali variabilné náklady. Takisto poskytli tabuľku s počtom ASK na trasu.
- (77) Na otázky týkajúce sa obmedzenia pomoci na minimum a vlastný príspevok poskytli dodatočné aktíva, ktoré Cyprus Airways zamýšľala predat s cieľom zvýšiť úroveň vlastného príspevku, a síce išlo o zvyšné vlastné lietadlo a dva motory. Medzitým boli predané dva prevádzkové intervaly na LHR za celkovú cenu, ktorá bola vyššia, než sa očakávalo, čím sa ďalej zvýšil navrhovaný vlastný príspevok na 41,8 % nákladov na reštrukturalizáciu.
- (78) Cyperské orgány potvrdili, že podporný fond je síce súčasťou spoločnosti Cyprus Airways, ale že ide o samostatný právny subjekt a že prevod majetku v Aténach znamenal, že Cyprus Airways už nad ním nebude mať kontrolu. Preto trvali na tom, aby prevod majetku v Aténach na podporný fond bol skutočným vlastným príspevkom spoločnosti, ktorý znížil náklady na reštrukturalizáciu vyplývajúce z krytia jej deficitu.
- (79) Cyperské orgány fakticky takisto vysvetlili, že pomoc na reštrukturalizáciu v rámci opatrenia 4 sa upraví podľa realizovaného vlastného príspevku tak, aby súčet dvoch súm pokrýval len náklady na reštrukturalizáciu. Preto by vyššie príjmy prostredníctvom vlastného príspevku znamenali nižšiu pomoc na reštrukturalizáciu.
- (80) Konečný navrhovaný vlastný príspevok vyzeral teda takto:

Tabuľka 5

Aktualizovaný navrhovaný vlastný príspevok po pripomienkach Cypru

	Suma (v mil. EUR)	Realizácia – hodnotenie
Predaj dvoch lietadiel typu Airbus A319	22,1	uzavretý v apríli 2012
Predaj večerných prevádzkových intervalov na LHR	6,3	dohoda o prevode uzavretá v marci 2014
Predaj ranných prevádzkových intervalov na LHR	22,8	dohoda o prevode uzavretá v júni 2014

⁽¹⁸⁾ Trasa LCA-ATH-LCA mala podľa všetkého záporný hrubý príspevok v roku 2012. Cyperské orgány vysvetlili, že táto trasa bola prevádzkovaná v kombinácii s inými vnútroštátnymi trasami v Grécku a že medzi LCA a ATH bola zisková na úrovni hrubého príspevku. Cyperské orgány však nikdy neposkytli údaje, ktoré by odôvodňovali toto tvrdenie.

	Suma (v mil. EUR)	Realizácia – hodnotenie
Predaj náhradných dielov	3,5	žiadny znalecký posudok – odhad: 2,0 mil. EUR v roku 2013 1,1 mil. EUR v roku 2014 0,4 mil. EUR v roku 2015 realizované na základe dôkazov poskytnutých cyperskými orgánmi: 0,86 mil. EUR
Predaj majetku v Nikózií	3,1	uzavretý 6. augusta 2013
Prevod majetku v Aténach na podporný fond	0,76	podložené znaleckým posudkom – dohoda o prevode uzavretá v auguste 2013
Predaj jedného lietadla typu Airbus A320	2,5	žiadny znalecký posudok – predaj prebieha
Predaj dvoch motorov	0,51	uzavretý 28. apríla 2014
Celkový navrhovaný vlastný príspevok	61,57	

- (81) Cyperské orgány uznali, že navrhovaný vlastný príspevok vo výške 41,8 % je nižší ako úroveň, ktorú vyžadujú usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 (50 % nákladov na reštrukturalizáciu pre veľké podniky). Tvrdili však, že prípad spoločnosti Cyprus Airways bol osobitne ťažký, čo malo ospravedlňovať nízky vlastný príspevok, najmä v dôsledku hospodárskej a finančnej situácie krajiny a zákazu preletov nad Tureckom. Takisto poukázali na významné zníženie kapacity.
- (82) Pokiaľ ide o zásadu „jedenkrát a naposledy“, cyperské orgány pri rôznych príležitostiach opakovane predložili svoje argumenty, pokiaľ ide o vplyv finančnej krízy na Grécko a Cyprus, zákaz preletov cyperských lietadiel nad Tureckom, prevádzkovanie „nelegálneho“ letiska v okupovanej severnej časti Cypru, nestabilnú politickú situáciu na Blízkom východe a skutočnosť, že poskytnutie pomoci na záchranu a/alebo reštrukturalizáciu by nemalo byť dostatočným dôvodom na zákaz ďalšej takejto pomoci tomu istému prijímateľovi.
- (83) Cyperské orgány tvrdili, že rozšírenie vnútroštátnych letov Cyprus Airways v Grécku v období rokov 2011 – 2013 bolo dôkazom faktu, že vplyv krízy bolo ťažké predpovedať a že v prípade niektorých trás na Blízkom východe predstavujúcich „nezanedbateľnú“ časť príjmov spoločnosti nastal významný pokles počtu cestujúcich, ako napríklad 94 % pokles cestujúcich z Egypta. Príslušné varovania nepriaznivého účinku hospodárskej situácie v Európe a nepokojov na Blízkom východe na Cyprus Airways už zaznamenané vo výročných správach spoločnosti z rokov 2007, 2008 a 2009 a spomenuté Komisiou v rozhodnutí zo 6. marca 2013 boli považované za „všeobecné vyhlásenia“.
- (84) Cyperské orgány takisto uviedli, že celkový počet cestujúcich na cyperskom trhu zostal počas posledných rokov relatívne stabilný, ale že väčšina cestujúcich teraz pochádza z Izraela a Ruska. Zákaz preletov nad Tureckom znamenal pre Cyprus Airways znevýhodnenie pri prevádzkovaní letov na ruský trh z dôvodu dodatočného letového času. Navyše poskytli dôkazy, že hoci počet cestujúcich na gréckom trhu sa od roku 2008 mierne znížil, priemerné cestovné gréckych letov (vrátane vnútroštátnych letov) významne pokleslo.
- (85) Pokiaľ ide o krátkodobú pôžičku 10 mil. EUR, cyperské orgány vysvetlili, že počítali s predajom večerných prevádzkových intervalov na LHR za vysokú cenu, a preto poskytnutie pôžičky nebolo potrebné.
- (86) Napokon cyperské orgány odôvodnili poskytnutie pomoci na podporu vzdelávania v období rokov 2010 – 2011 tvrdením, že spoločnosť Cyprus Airways sa dostala do ťažkostí až koncom roka 2011. To bolo v rozpore s ich predchádzajúcimi podaniami (pozri odôvodnenie 68).

4.2. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (87) Počas dvoch formálnych vyšetrovacích konaní predložili pripomienky Air France Consulting, traja konkurenti (Ryanair, International Airlines Group a tretí konkurent, ktorý si neželal zverejniť svoju totožnosť), odborové zväzy Cyprus Airways⁽¹⁹⁾ a prijímateľ.
- (88) Spoločnosť Air France Consulting, ktorá vypracovala plán obratu, vysvetlila, že plánovaný obrat mal nastať do jedného roka a úplné finančné ozdravenie spoločnosti Cyprus Airways do dvoch rokov a že potrebný kapitál sa mohol poskytovať prostredníctvom finančnej reštrukturalizácie namiesto hotovosti. Takisto vyjadrila svoje presvedčenie o dôveryhodnosti plánu obratu a tvrdila, že plán bol založený na rozvíjajúcich sa prevádzkach spoločnosti Cyprus Airways mimo Atén na medzinárodných európskych trasách. Ďalej uviedla, že rozhodnutia prijaté spoločnosťou Cyprus Airways v roku 2013 (zmenšenie flotily na 6 lietadiel, prepustenie 490 zamestnancov) finančnú situáciu spoločnosti ešte viac oslabili.
- (89) Traja konkurenti nesúhlasili s argumentmi cyperských orgánov, pokiaľ ide o význam Cyprus Airways pre infraštruktúru a rozvoj Cypru, a vyhlásili, že sú pripravení rozšíriť trasy na Cyprus/z Cypru.
- (90) Pokiaľ ide o existenciu štátnej pomoci a zlučiteľnosť, konkurenti súhlasili s Komisiou, že účasť štátu na zvýšení akciového kapitálu spoločnosti nebola v súlade so správaním súkromného investora v trhovom hospodárstve.
- (91) Konkurenti takisto spochybnili obnovenie životaschopnosti spoločnosti a vyjadrili pochybnosti o tom, či je zachovaná sieť a flotila efektívna a či predpoklady plánu a očakávaná ziskovosť boli realistické, najmä pokiaľ ide o úspory paliva a dodatočné príjmy prostredníctvom zvýšenia cestovného. Poukázali aj na zvýšené riziká pre hospodársku súťaž ziskových trás, ktoré si Cyprus Airways mala ponechať okrem Tel Avivu a Moskvy.
- (92) Konkurenti takisto spochybnili existenciu skutočne výnimočných a nepredvídateľných okolností, ktoré by mohli odôvodniť výnimku zo zásady „jedenkrát a naposledy“. Okrem toho konkurent, ktorý si neželal zverejniť svoju totožnosť, poznamenal, že ziskovosť trás navrhovaných ako kompenzačné opatrenia sa mala merať na úrovni čistého zisku vrátane pridelených fixných nákladov, a nie iba v hrubej výške, t. j. len vrátane variabilných nákladov.
- (93) Nakoniec spoločnosť Ryanair spochybnila to, či Cyprus Airways mohla dosiahnuť plánované zníženie počtu zamestnancov v dôsledku odporu odborových zväzov, a uviedla, že ak pomoc na reštrukturalizáciu v prospech Cyprus Airways bola považovaná za zlučiteľnú, mohlo to byť len pod podmienkou, že Cyprus Airways zruší trasy, ktoré ostali neziskovými tri roky po schválení pomoci. Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že ona sama a ostatné spoločnosti boli vystavené rovnakým podmienkam v súvislosti s nepokojmi na Blízkom východe a hospodárskou krízou v Grécku a na Cypre. Tvrdila, že ostatným spoločnostiam sa napriek tomu podarilo prispôbiť sa a dosiahnuť rast v novom prostredí, pričom ako príklad uviedla vlastný rast na gréckom a cyperskom trhu v posledných rokoch. Okrem toho vo svojom liste zo 6. júna 2014 poukázala na článok v tlači z 19. mája 2014, v ktorom sa uvádzalo, že cyperská vláda prisľúbila 4 milióny EUR, ktoré sa mali poskytnúť prepusteným zamestnancom Cyprus Airways, a tvrdila, že to predstavuje ďalšiu štátnu pomoc pre Cyprus Airways.
- (94) Cyprus Airways a jej odborové zväzy podporili argumenty cyperských orgánov a opätovne vyjadrili svoju dôveru v životaschopnosť spoločnosti a jej úlohu pre hospodárstvo a prepojenosť Cypru.

4.3. PRIPOMIENKY CYPRU K PRIPOMIENKAM ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (95) Cyperské orgány nepovažovali za potrebné vyjadriť sa k plánu obratu a pripomienkam Air France Consulting vzhľadom na existenciu aktualizovaného reštrukturalizačného plánu. Opätovne poukázali na dôležitú úlohu Cyprus Airways pre hospodárstvo a prepojenosť ostrova a trvali na tom, že nepokoje na Blízkom východe predstavovali výnimočnú a nepredvídateľnú situáciu, ktorá mala vplyv na Cyprus Airways. Pochybovali o tom, že konkurenti by mohli vyplniť chýbajúce prepojenia vyplývajúce z možného konkurzu spoločnosti Cyprus Airways vzhľadom na sezónny charakter trhu.

⁽¹⁹⁾ PASYPI-PALPU (celocyperský zväz pilotov leteckých spoločností), SYNIKA (odborový zväz zamestnancov Cyprus Airways), ASYSEKA (nezávislý odborový zväz zamestnancov v Cyprus Airways Group), SIDIKEK PEO (odborový zväz zamestnancov pološtátnych, obecných a komunálnych podnikov Cypru), SYPKKA (odborový zväz palubných sprievodcov Cyprus Airways).

- (96) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť opatrení s usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004, cyperské orgány trvali na tom, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 bol založený na realistických predpokladoch a nepodceňoval žiadne negatívne účinky vyplývajúce z malej flotily alebo ťažkostí pri realizácii iniciatív v oblasti nákladov.
- (97) Napokon cyperské orgány v liste z 9. septembra 2013 vyhlásili, že prepusteným zamestnancom sa neposkytnú žiadne platby *ex gratia*. Následne vo svojom liste z 3. augusta 2014 cyperské orgány vysvetlili, že sa vláda zo sociálno-ekonomických dôvodov rozhodla priamo odškodniť bývalých zamestnancov Cyprus Airways, ktorí už podali výpoveď alebo boli prepustení. Rozhodnutie bolo prijaté a náhrady boli vyplatené až potom, ako výpovede alebo prepúšťania boli ukončené, a preto to nepredstavovalo štátnu pomoc pre Cyprus Airways. Všetky právne záväzky Cyprus Airways voči týmto zamestnancom boli plne dodržané samotnou spoločnosťou.
- (98) Cyperské orgány ani neboli toho názoru, že schválenie pomoci by malo podliehať nejakým podmienkam.

5. POSÚDENIE

- (99) Komisia posúdi, či skúmané opatrenia predstavujú štátnu pomoc pre Cyprus Airways v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy a či táto pomoc môže byť zlučiteľná s vnútorným trhom.
- (100) Komisia konštatuje, že pomoc poskytnutá prostredníctvom opatrenia 4 notifikovaná spolu s reštrukturalizačným plánom z roku 2013 v októbri 2013 už zahŕňa pomoc poskytnutú prostredníctvom opatrenia 1 (vyplateného formou zálohových platieb od septembra do decembra 2012), ako aj opatrenie 2 (pomoc na záchranu notifikovanú v decembri 2012 a čiastočne vyplatenú v období od januára do júla 2013). Obe tieto opatrenia boli vykonané s cieľom zabezpečiť krátkodobé prežitie spoločnosti pred tým, ako mohol byť vypracovaný komplexný reštrukturalizačný plán. Vzhľadom na to, že plán obratu z roku 2012 sa neimplementoval, Komisia považuje obe tieto opatrenia za súčasť reštrukturalizačného plánu z roku 2013, a preto bude posudzovať opatrenia 1 a 2, len pokiaľ predstavujú štátnu pomoc v rámci opatrenia 4, čiže ako jedno celkové opatrenie pomoci na reštrukturalizáciu.

5.1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

- (101) V článku 107 ods. 1 zmluvy sa stanovuje, že pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

5.1.1. Opatrenia 1, 2 a 4

- (102) V rozhodnutí zo 6. marca 2013 Komisia dospela k predbežnému záveru, že opatrenie 1 – teda účasť štátu na zvýšení akciového kapitálu Cyprus Airways v roku 2012 – predstavovalo štátnu pomoc.
- (103) Opatrenie zahŕňalo štátne zdroje a bolo pripísateľné štátu. Poskytovalo Cyprus Airways selektívnu výhodu, pretože Komisia sa domnievala, že súkromný investor by tejto spoločnosti za takých podmienok – vzhľadom na jej závažné ťažkosti, neexistenciu perspektívy životaschopnosti v čase poskytnutia pomoci, ako aj na alternatívnu akcionársku pôžičku vrátane príslušných záruk – neposkytol kapitál. Okrem toho prakticky žiadny existujúci súkromný akcionár spoločnosti Cyprus Airways sa nepodieľal na zvýšení kapitálu, pretože iba 106 000 EUR bolo vyzbieraných od súkromných akcionárov (v porovnaní s pôvodne očakávanými 13,67 mil. EUR). Akciový podiel štátu v spoločnosti Cyprus Airways sa tým zvýšil zo 69 % na 93,67 %. Opatrenie preto nebolo v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Pozri napríklad vec C-305/89, Taliansko/Komisia („ALFA Romeo“), Zb. 1991, s. I-1603, body 18 a 19; vec T-16/96, Cityflyer Express/Komisia, Zb. 1998, s. II-757, bod 51; spojené veci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke/Komisia, Zb. 1999, s. II-17, bod 104; spojené veci T-268/08 a T-281/08, Land Burgenland a Rakúsko/Komisia, Zb. 2012, s. II-0000, bod 48.

- (104) Komisia nesúhlasí s pozíciou cyperských orgánov, že štát konal ako súkromný investor v trhovom hospodárstve s cieľom chrániť hodnotu svojej investície, keďže zvýšenie kapitálu vo výške 31,33 mil. EUR v žiadnom prípade nepostačovalo na prežitie spoločnosti. To bolo doložené skutočnosťou, že spoločnosť dostala ďalšie záchranné finančné prostriedky v rámci opatrenia 2 (pomoc na záchranu) len o niekoľko mesiacov neskôr. Pokiaľ ide o chýbajúcu účasť iných investorov z dôvodu vypätej situácie cyperského hospodárstva v tom čase, Komisia poznamenáva, že keby bola investícia prítlačná pre trhovcov investorov, dalo sa očakávať, že zahraniční investori by prejavili záujem.
- (105) V každom prípade Komisia vzala na vedomie úmysel cyperských orgánov zahrnúť účasť štátu na zvýšení akciového kapitálu v roku 2012 do notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu.
- (106) Opatrením 1 sa teda spoločnosti Cyprus Airways umožnilo pokračovať v prevádzke, pretože nemusela čeliť dôsledkom, ktoré obvykle vyplývajú zo zlých finančných výsledkov. Keďže Cyprus Airways súťaží na liberalizovanom trhu leteckej dopravy v rámci EHP s inými leteckými spoločnosťami EHP, opatrenie 1 malo potenciál narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.
- (107) Opatrenie 2 bolo notifikované ako pôžička na pomoc na záchranu formou vládnej pôžičky s úrokovou sadzbou 1,76 % a malo byť splatené do 30. júna 2013. Komisia vo svojom rozhodnutí zo 6. marca 2013 uviedla, že žiadny obozretný veriteľ by neposkytol pôžičku s takou úrokovou sadzbou firme v ťažkostiach. Okrem toho cyperské orgány nepreukázali, ako bude Cyprus Airways schopná splácať pôžičku po šiestich mesiacoch. Keďže všetky ostatné kritériá podľa článku 107 ods. 1 zmluvy sú splnené (ako sa ďalej vysvetľuje v rozhodnutí zo 6. marca 2013, na ktoré sa toto rozhodnutie v tomto bode odvoláva), opatrenie predstavuje štátnu pomoc. Cyperské orgány uznávajú vo svojej odpovedi na rozhodnutie zo 6. marca 2013, že pôžička predstavuje pomoc na záchranu. Komisia berie do úvahy, že pôžička sa nespláti a že cyperské orgány ju notifikovali v súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu (opatrenie 4).
- (108) Opatrenie 4 bolo notifikované ako pomoc na reštrukturalizáciu. Všetky jeho zložky zahŕňajú štátne zdroje a sú pripísateľné štátu, buď vo forme kapitálovej injekcie, konverzie dlhu na vlastný kapitál alebo priamo na pokrytie časti deficitu v podpornom fonde. Opatrenie 4 poskytuje spoločnosti Cyprus Airways selektívnu výhodu, keďže súkromný investor v trhovom hospodárstve by neposkytol takéto financovanie spoločnosti v takejto finančnej situácii (s akumulovanými stratami vo výške 99,7 mil. EUR, vysoko zadlženej a s eliminovanou kapitálovou základňou). Napokon z dôvodov uvedených v odôvodnení 106 toto opatrenie pravdepodobne ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi a narúša hospodársku súťaž.
- (109) Preto Komisia usudzuje, že opatrenie 4 predstavuje štátnu pomoc pre Cyprus Airways v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. V súlade s notifikáciou predstavuje výška pomoci 102,9 mil. EUR. Komisia berie na vedomie vyhlásenie cyperských orgánov, že možné poskytnutie krátkodobej pôžičky vo výške 10 mil. EUR nebude potrebné, a preto ju nezahŕňa do celkovej pomoci na reštrukturalizáciu. Pokiaľ ide o dátum poskytnutia, Komisia konštatuje, že opatrenie 4 sa poskytlo v tranžách.
- (110) Tranža a) vo výške 31,33 mil. EUR (účasť štátu na zvýšení akciového kapitálu v roku 2012) bola poskytnutá takto:

Tabuľka 6

Dátumy poskytnutia účasti štátu na zvýšení akciového kapitálu v roku 2012

Suma (v mil. EUR)	Dátum poskytnutia
3,0	12. septembra 2012
3,0	20. septembra 2012
5,0	26. septembra 2012

Suma (v mil. EUR)	Dátum poskytnutia
4,0	11. októbra 2012
16,33	28. decembra 2012
Spolu: 31,33	

(111) Tranža b) vo výške 34,5 mil. EUR (pôžička na pomoc na záchranu) bola poskytnutá takto:

Tabuľka 7

Dátumy poskytnutia štátnej pôžičky na pomoc na záchranu v roku 2013

Suma (v mil. EUR)	Dátum poskytnutia
3,0	22. januára 2013
5,0	29. januára 2013
3,5	28. februára 2013
10,0	2. mája 2013
13,0	26. júla 2013
Spolu: 34,5	

(112) Pokiaľ ide o ostatné tranže opatrenia 4, t. j. c) čerpanie štátnej záruky a následná konverzia dlhu vo výške 28,5 mil. EUR na vlastný kapitál a d) pokrytie deficitu v podpornom fonde vo výške 8,6 mil. EUR, Komisia nemá k dispozícii žiadne informácie o tom, že už boli poskytnuté.

5.1.2. Opatrenie 3

(113) Komisia berie na vedomie vysvetlenie, ktoré poskytli cyperské orgány v septembri 2013, že prepusteným zamestnancom neboli ani nebudú poskytnuté žiadne *ex gratia* náhrady.

(114) Takmer o rok neskôr cyperské orgány vo svojom liste z augusta 2014 uviedli, že cyperská vláda sa zo sociálno-ekonomických dôvodov v máji/júni 2014 rozhodla priamo odškodniť bývalých zamestnancov spoločnosti Cyprus Airways, ktorí už podali výpoveď alebo boli prepustení. Rozhodnutie bolo prijaté a náhrady boli vyplatené až potom, ako výpovede alebo prepúšťania boli ukončené. Všetky právne záväzky Cyprus Airways voči týmto zamestnancom boli plne dodržané samotnou spoločnosťou.

(115) Podľa cyperských orgánov výpovede a prepúšťania zamestnancov spoločnosti Cyprus Airways v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2013 boli realizované bez akýchkoľvek dodatočných náhrad ponúknutých cyperskou vládou. Cyperská vláda by skôr prijala *ex post* rozhodnutie priamo odškodniť bývalých zamestnancov spoločnosti Cyprus Airways.

(116) Zdá sa teda, že pôvodné zámery cyperských orgánov poskytnúť *ex gratia* náhrady zamestnancom, ktorí majú byť prepustení, boli zrušené, a Komisia sa preto domnieva, že nie je potrebné rozhodnúť o kvalifikovaní opatrenia 3 ako štátnej pomoci.

5.1.3. Opatrenie 5

(117) Suma 269 317,94 EUR bola poskytnutá pre Cyprus Airways v rokoch 2010 a 2011 prostredníctvom schémy štátnej pomoci, ktorá umožnila udeliť vybraným spoločnostiam zo štátneho rozpočtu granty na vzdelávacie účely. Preto Komisia usudzuje, že opatrenie 5 predstavuje štátnu pomoc pre Cyprus Airways v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy. Cyperské orgány túto kvalifikáciu nespochybnili.

- (118) Pomoc na podporu vzdelávania bola poskytnutá spoločnosti Cyprus Airways na 303 vzdelávacích projektov počas rokov 2010 a 2011. Cyperské orgány však neposkytli rozpis dátumov poskytnutia pomoci jednotlivým projektom.

5.1.4. Záver o existencii štátnej pomoci

- (119) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že nie je potrebné posúdiť, či opatrenie 3 predstavuje štátnu pomoc. Komisia sa domnieva, že opatrenia 1, 2, 4 a 5 predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy.
- (120) Celková výška štátnej pomoci obsiahnutá v opatreniach 1, 2 a 4 je 102,9 mil. EUR. Prvé dve tranže, t. j. 65,83 mil. EUR, boli už poskytnuté k rôznym dátumom medzi 12. septembrom 2012 a 26. júlom 2013.
- (121) Štátna pomoc obsiahnutá v opatrení 5 je 269 317,94 EUR a bola poskytnutá v rokoch 2010 – 2011.

5.2. NEOPRÁVNENÁ POMOC

- (122) Opatrenia 1, 2 a takisto opatrenie 4 predstavujú štátnu pomoc a boli poskytnuté v rozpore s notifikačnou povinnosťou a povinnosťou zdržať sa konania stanovenou v článku 108 ods. 3 zmluvy. To isté sa vzťahuje na opatrenie 5. Preto každé z týchto opatrení predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc.

5.3. ZLUČITELNOSŤ POMOCI

- (123) Vzhľadom na to, že niektoré opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ich zlučiteľnosť sa musí posúdiť so zreteľom na výnimky stanovené v odsekoch 2 a 3 uvedeného článku. Podľa judikatúry Súdneho dvora je úlohou členských štátov uviesť možné dôvody na zlučiteľnosť s vnútorným trhom a ukázať, že podmienky takejto zlučiteľnosti sú splnené⁽²¹⁾.
- (124) Cyperské orgány zastávali spočiatku názor, že opatrenie 1 nezahŕňalo štátnu pomoc, a notifikovali opatrenie 2 ako pomoc na záchranu. Po prvom formálnom vyšetrowacom konaní a pochybnostiach vyjadrených Komisiou, ako aj vzhľadom na predpokladané nesplatenie pôžičky na záchranu (opatrenie 2) cyperské orgány následne tvrdili, že opatrenia 1, 2 a 4 sú zlučiteľné ako pomoc na reštrukturalizáciu podľa usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004.
- (125) Cyperské orgány konkrétne 22. júla 2013 predbežne notifikovali reštrukturalizačný plán a 23. októbra 2013 notifikovali aktualizovaný plán. Následne poskytli dodatočné vysvetlenia. Hlavné predpoklady a myšlienky reštrukturalizačného plánu z roku 2013 však zostali od notifikácie z 23. októbra 2013 nezmenené.
- (126) Pokiaľ ide o opatrenie 5, cyperské orgány tvrdili, že išlo o zlučiteľnú pomoc na podporu vzdelávania podľa GBER. Komisia však na základe údajov predložených cyperskými orgánmi zistila, že spoločnosť Cyprus Airways bola od roku 2009 firmou v ťažkostiach. Podľa článku 1 ods. 6 písm. c) GBER sú firmy v ťažkostiach vylúčené z rozsahu jeho uplatňovania. Preto Cyprus Airways nebola od roku 2009 oprávnená na pomoc na podporu vzdelávania.
- (127) Okrem toho podľa bodu 20 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 firma v ťažkostiach „sa nemôže považovať za vhodný nástroj na posilnenie iných cieľov verejnej politiky, až kým nie je zaistená jej životaschopnosť. Preto sa Komisia domnieva, že pomoc firmám v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych aktivít bez negatívneho dosahu na obchod v rozsahu, ktorý by odporoval záujmu Spoločenstva, len v prípade, ak sú splnené podmienky stanovené v týchto usmerneniach.“ Komisia teda môže posúdiť opatrenie 5 len ako pomoc na reštrukturalizáciu podľa reštrukturalizačného plánu z roku 2013.
- (128) Vzhľadom na skutočnosť, že iba jeden základ zlučiteľnosti je vhodný pre opatrenia 1, 2, 4 a 5, Komisia sa domnieva, že je vhodné posúdiť všetky opatrenia spolu. Pri tomto posudzovaní Komisia odkazuje najmä na body 31 – 77 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004.

⁽²¹⁾ Vec C-364/90, Taliansko/Komisia, Zb. 1993, s. I-2097, bod 20.

5.3.1. **Oprávnenosť – firma v ťažkostiach**

- (129) V rozhodnutí zo 6. marca 2013 (odôvodnenia 41 – 46) dospela Komisia k predbežnému záveru, že Cyprus Airways bola od roku 2010 firmou v ťažkostiach. Tento predbežný záver opätovne zdôraznila v rozhodnutí zo 4. februára 2014 (odôvodnenia 83 – 84). Cyperské orgány následne uznali, že Cyprus Airways je od roku 2009 firmou v ťažkostiach.
- (130) Podľa informácií z verejne dostupných finančných správ boli základné finančné údaje Cyprus Airways od roku 2009 takéto:

Tabuľka 8:

Hlavné finančné údaje Cyprus Airways od roka 2008 do 1. polroka 2012 (v mil. EUR)

	2008	2009	2010	2011	1. polrok 2012 (*)
Obrat	311,4	247,5	236,3	212,8	71,3
Príjem pred zdanením	2,1	- 3,2	- 2,9	- 23,8	- 34,2
Základný kapitál	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Vlastný kapitál	13,9	9,4	7,7	- 15,9	- 48,6

(*) Cyprus Airways neuvěřila finančné výkazy od prvej polovice roka 2012.

- (131) V bode 10 písm. a) usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa uvádza, že spoločnosť s ručením obmedzeným sa považuje za firmu nachádzajúcu sa v ťažkostiach, keď „sa viac ako polovica jej základného imania prekryla stratou a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov“.
- (132) Navyše podľa bodu 11 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa firma môže považovať za nachádzajúcu sa v ťažkostiach, „keď sa prejavuje obvyklými príznakmi firmy v ťažkostiach, ako sú rastúce straty, klesajúci obrat, rastúce skladové zásoby, nadmerná kapacita, pokles peňažného toku, rastúce dlhy, stúpajúce úrokové poplatky a klesajúca alebo nulová čistá hodnota aktív.“ V tejto súvislosti podľa judikatúry Všeobecného súdu „existenciu záporného vlastného imania [...] možno [...] považovať za významný indikátor ťažkej finančnej situácie podniku“⁽²²⁾.
- (133) V bode 10 písm. a) usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa vyjadruje predpoklad, že spoločnosť, v ktorej dochádza k značnej strate základného kapitálu, nebude schopná zastaviť straty, ktoré skôr či neskôr povedú k takmer istému hospodárskemu zániku. Komisia sa domnieva, že rovnaký predpoklad sa uplatňuje a *fortiori* na spoločnosť, ktorá prišla o celý základný kapitál a má záporný vlastný kapitál⁽²³⁾.
- (134) Ako sa uvádza v tabuľke 8, spoločnosť Cyprus Airways mala od roku 2011 záporný vlastný kapitál. Vlastný kapitál sa už znižoval v rokoch 2009 a 2010, a bol výrazne pod úrovňou základného kapitálu. So zreteľom na bod 11 tabuľka 8 ukazuje, že Cyprus Airways mala klesajúci obrat a rastúce straty už od roku 2009. V roku 2009 sa obrat znížil takmer o 21 % v porovnaní s rokom 2008 a spoločnosť zaznamenala stratu pred zdanením (EBT) vo výške 3,2 mil. EUR. Tento trend pokračoval aj v nasledujúcich rokoch.
- (135) Vzhľadom na uvedené skutočnosti a berúc do úvahy podania cyperských orgánov (pozri odôvodnenie 68) Komisia dospela k záveru, že Cyprus Airways bola od roku 2009 firmou v ťažkostiach čiastočne v súlade s bodom 10 (najmä od roku 2011) a v každom prípade v súlade s bodom 11 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004.
- (136) Podľa bodu 33 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 „firma musí spĺňať podmienky pre firmu v ťažkostiach v rámci znenia týchto usmernení“. Táto podmienka je preto splnená.

⁽²²⁾ Spojené veci T-102/07, Freistaat Sachsen/Komisia, a T-120/07, MB Immobilien a MB System/Komisia, Zb. 2010, s. II-585, bod 106.
⁽²³⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2008/716/ES z 2. apríla 2008 o štátnej pomoci C 38/07 (ex NN 45/07) poskytnutej Francúzskom v prospech spoločnosti Arbel Fauvet Rail SA, bod 35 (Ú. v. EÚ L 238, 5.9.2008, s. 27).

5.3.2. Trvanie reštrukturalizačného plánu z roku 2013 – opätovné nastolenie dlhodobej životaschopnosti

- (137) V bodoch 35 – 37 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa stanovuje, že: „35. Plán na reštrukturalizáciu, ktorého čas implementácie musí byť čo najkratší, musí obnoviť dlhodobú životaschopnosť firmy v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe realistických predpokladov v súvislosti s budúcimi operačnými podmienkami. Pomoc na reštrukturalizáciu musí byť preto spojená s uskutočniteľným plánom reštrukturalizácie, ku ktorému sa dotknutý členský štát zaviazal. Plán sa musí predložiť Komisii so všetkými príslušnými podrobnými údajmi a musí zahŕňať predovšetkým prieskum trhu. Zlepšenie životaschopnosti firmy sa musí odvodzovať predovšetkým od vnútorných opatrení, ktoré sú obsiahnuté v pláne na reštrukturalizáciu; môže byť založené na externých faktoroch, ako napr. obmeny v cenách a v dopyte, na ktoré nemá firma žiadny veľký vplyv, len ak sú vyvedené trhové predpoklady všeobecne uznané. Reštrukturalizácia musí zahŕňať zanechanie aktivít, ktoré by zostávali štruktúrne stratové aj po reštrukturalizácii“.
- (138) „36. V pláne reštrukturalizácie by mali byť opísané okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam v spoločnosti, čím sa vytvorí základ posúdenia vhodnosti navrhovaných opatrení. Plán musí zohľadňovať inter alia súčasný stav a budúce perspektívy pre zásobovanie a dopyt na trhu príslušného produktu, so scenármi, ktoré budú hodnotiť predpokladaný vývoj v najlepšom prípade, v najhoršom prípade a v priemere a špecifické silné a slabé stránky firmy. Plán musí firme umožniť napredovať smerom k novej štruktúre, ktorá jej ponúkne perspektívu dlhodobej životaschopnosti a umožní jej stáť na vlastných nohách.“
- (139) „37. Plán musí zabezpečiť obrat v situácii, ktorý firme umožní po ukončení reštrukturalizácie uhrádzať všetky náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostačujúca na to, aby umožnila reštrukturalizovanej firme súťažiť na trhu na základe vlastných zásluh. Ak ťažkosti firmy vychádzajú z medzier v jej štatutárnom správnom systéme, bude potrebné zaviesť vhodné úpravy.“
- (140) Pokiaľ ide o dĺžku trvania, notifikovaný reštrukturalizačný plán sa týka obdobia od prvého predaja majetku v rámci vlastného príspevku spoločnosti na jej náklady na reštrukturalizáciu v apríli 2012 do konca roku 2017 a plánuje obnoviť ziskovosť spoločnosti Cyprus Airways v účtovnom období 2014. Trvanie obdobia reštrukturalizácie je teda podľa notifikácie päť rokov a šesť mesiacov.
- (141) Komisia poznamenáva, že je dlhšie ako obdobie reštrukturalizácie schválené Komisiou pre iné letecké spoločnosti, ktoré je bežne päť rokov⁽²⁴⁾.
- (142) Okrem toho Komisia poznamenáva, že opatrenie 5 bolo poskytnuté v období rokov 2010 – 2011. Vzhľadom na to, že opatrenie 5 bolo poskytnuté v čase, keď spoločnosť už bola vo finančných ťažkostiach, nevzťahovalo sa naň GBER. To znamená, že buď išlo o nezlučiteľnú pomoc na podporu vzdelávania, alebo ho bolo treba považovať za pomoc na reštrukturalizáciu, ktorej zlučiteľnosť bolo treba posudzovať v danom kontexte. V tom prípade by sa obdobie reštrukturalizácie predĺžilo približne na sedem rokov (a následne by opatrenie malo byť súčasťou notifikovaného reštrukturalizačného plánu).
- (143) Dlhšie obdobie reštrukturalizácie môže Komisia schváliť v odôvodnených prípadoch. V tomto prípade však cyperské orgány neboli schopné zdôvodniť, prečo by Cyprus Airways potrebovala viac než päť rokov na dokončenie reštrukturalizácie. Komisia vskutku poznamenáva, že „stratený“ čas, o ktorom cyperské orgány píšu v odôvodnení 72 vzhľadom na omeškanie vnútorného rozhodovacieho procesu štátu⁽²⁵⁾, bol pod kontrolou orgánov. Ďalej na rozdiel od iných prípadov reštrukturalizačný plán Cyprus Airways z roku 2013 nepredstavuje žiadne špecifiká prijaté Komisiou v predchádzajúcich rozhodnutiach spomenutých cyperskými orgánmi, ktoré by Komisii

⁽²⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.34191 (2012/C), pokiaľ ide o opatrenia zavedené Lotyšskom pre A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 179; rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.32715 (2012/C), pokiaľ ide o spoločnosť Adria Airways d. d., zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 131; rozhodnutie Komisie 2013/151/EÚ z 19. septembra 2012 o štátnej pomoci č. SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ktorú Česká republika poskytla podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – plán reštrukturalizácie) (Ú. v. EÚ L 92, 3.4.2013, s. 16), odôvodnenie 107 a rozhodnutie Komisie 2012/661/EÚ z 27. júna 2012 o štátnej pomoci SA.33015 (2012/C), ktorú Malta zamýšľa poskytnúť spoločnosti Air Malta plc. (Ú. v. EÚ L 301, 30.10.2012, s. 29) odôvodnenie 93; rozhodnutie Komisie z 29. júla 2014 vo veci SA.36874 (2013/N) o pomoci na reštrukturalizáciu pre LOT Polish Airlines S. A., zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 241.

⁽²⁵⁾ Približne štyri mesiace uplynuli od uznesenia predstavenstva vo februári 2012 do schválenia navrhovaného právneho predpisu umožňujúceho zvýšenie kapitálu v júni 2012 Radou ministrov. Poslanecká snemovňa požadovala ďalšie podmienky pred schválením zvýšenia kapitálu.

umožňovali dospieť k záveru, že dlhšie obdobie reštrukturalizácie by sa v tomto prípade mohlo schváliť. Takýmito špecifikami by napríklad mohlo byť veľmi významné zníženie kapacity alebo veľmi malý podiel na trhu⁽²⁶⁾.

- (144) Komisia preto nesúhlasí s tým, že časový rámec piatich rokov a šiestich mesiacov (a o to menej 7 rokov) je primeraný v prípade Cyprus Airways.
- (145) Pokiaľ ide o obsah reštrukturalizačného plánu z roku 2013, Komisia poznamenáva, že cyperské orgány dostatočne neodpovedali na pochybnosti vyjadrené v rozhodnutí zo 4. februára 2014.
- (146) Cyperské orgány najmä tvrdili, že plán vzal do úvahy účinnosť zachovanej siete a potenciálnu stratu dopytu cestujúcich a že neexistovalo riziko nepriaznivých výkyvov cien palív a výmenného kurzu EUR/USD na základe ich kolísania počas nedávnej minulosti. Okrem toho tvrdili, že plánované finančné postavenie spoločnosti bolo uspokojivé v porovnaní s jej slabou výkonnosťou v minulosti. Poukázali na prvky reštrukturalizačného plánu z roku 2013, ktoré dopadli lepšie než sa očakávalo, ako je opätovné prerokovanie poplatkov za služby pozemnej obsluhy na letisku v Larnake.
- (147) V rozhodnutí zo 4. februára 2014 Komisia napriek tomu vyjadrila pochybnosti, pretože na základe svojich skúseností s inými reštrukturalizačnými plánmi v odvetvi leteckej dopravy mala dôvody domnievať sa, že mnohé predpoklady v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 neboli dostatočne obozretné vzhľadom na konkurenčnú situáciu na trhu a všeobecnú zásadu, že dôveryhodná reštrukturalizácia musí brať do úvahy aj reálnu možnosť nepriaznivého vývoja.
- (148) Komisia konštatuje, že predpoklady spoločnosti Cyprus Airways nie sú všeobecne uznávané, ani podložené dôkazmi o trhových perspektívach. Konkurenti aj napadli tieto predpoklady, najmä v súvislosti s možným tlakom konkurentov na plánované ziskové trasy, s úsporami paliva a očakávanými príjmami zo zvýšenia cestovného.
- (149) Komisia konštatuje, že v základnom scenári reštrukturalizačného plánu z roku 2013 sa predpokladá, že spoločnosť bude mať pozitívny EBIT vo výške 0,4 mil. EUR už v roku 2014 a že ho v nasledujúcich rokoch zvýši. Komisia však poznamenáva, že plán sa spolieha na to, že počas celého obdobia reštrukturalizácie nevzniknú ani sa nebudú platiť žiadne úroky z dlhov tretím stranám. V reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa len uvádza, že dlh tretej strane sa bude musieť reštrukturalizovať, bez poskytnutia podrobných informácií, ako to dosiahnuť. Obchodné a iné záväzky (okrem dlhu Helénskej banke) v súvahe na roky 2013 – 2018 zostanú podľa prognóz na úrovni 27,9 mil. EUR. Preto výška dlhu tretej strane je podstatná a akékoľvek zlyhanie pri dosahovaní jeho reštrukturalizácie môže mať vážne dôsledky pre finančné prognózy.
- (150) Komisia opätovne potvrdzuje svoj argument uvedený v rozhodnutí zo 4. februára 2014, že na konci obdobia reštrukturalizácie by Cyprus Airways bola spoločnosťou s nulovými kapitálovými rezervami a negatívnymi celkovými rezervami. Takúto spoločnosť nemožno považovať za životaschopnú, pretože prakticky nebude existovať žiadne bezpečnostné rozpätie.
- (151) Komisia ďalej konštatuje, že opatrenia navrhnuté v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 sa nezdajú byť vhodné na riešenie okolností, ktoré viedli k ťažkostiam spoločnosti, ako sa uvádza v notifikácii. V pláne sa predovšetkým predpokladá zachovanie troch neziskových trás do Grécka a dvoch na Blízky východ, a to aj napriek skutočnosti, že tieto dva trhy prispeli k ťažkostiam podniku. V pláne sa taktiež predpokladá zachovanie aspoň štyroch trás v priamej konkurencii s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami a zvýšenie cestovného. Napokon sa v ňom ponecháva aspoň jedna trasa, ktorá je výrazne ovplyvnená zákazom preletov nad Tureckom.

⁽²⁶⁾ V rozhodnutí Komisie z 22. februára 2006 vo veci N 464/2005, pomoc na reštrukturalizáciu v prospech AB Kauno ketaus liejykla, citovanom aj cyperskými orgánmi Komisia schválila dlhšie obdobie reštrukturalizácie, ktoré okrem iného vychádzalo zo 46 % zníženia kapacity. Cyprus Airways bude znižovať svoju kapacitu iba o 35 %. Komisia schválila aj dlhšie obdobie reštrukturalizácie vzhľadom na veľmi malý trhový podiel spoločnosti, skutočnosť, že opatrenia sa vyskytli predtým, než sa krajina považovala za fungujúce trhové hospodárstvo a výrazné prevádzkové reštrukturalizačné opatrenia (rozhodnutie Komisie z 1. júna 2005 vo veci N 584/2004, pomoc na reštrukturalizáciu pre AB Vingriai, Ú. v. EÚ C 187, 30.7.2005, s. 15). Ani podobné prípady z minulosti (Zentrum Mikroelektronik Dresden AG – Sachsen a Stocznia Szczecińska) uvedené cyperskými orgánmi nie sú relevantné, pretože v prvom prípade bola pomoc schválená podľa starších usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu a zohľadňovala špecifickú situáciu spoločnosti pôvodne vlastnenej štátom v bývalom východnom Nemecku, zatiaľ čo v druhom prípade pomoc nebola schválená.

- (152) V každom prípade reštrukturalizačný plán z roku 2013 neobsahuje nijaké konkrétne posúdenie budúceho vývoja ponuky a dopytu na relevantných trhoch okrem uznania rizika konkurenčného tlaku na niektoré trasy, ktoré sa majú zachovať.
- (153) Komisia ďalej konštatuje, že najhorší scenár neberie dostatočne do úvahy nedostatky spoločnosti a riziká vyskytujúce sa na príslušných trhoch, z ktorých niektoré boli uvedené v samotnom pláne. Medzi takéto nedostatky a riziká patrí: tlak zo strany konkurentov, odchýlka kľúčových parametrov, z ktorých vychádzajú finančné prognózy, od východiskového stavu [napr. priemerné jednotkové príjmy na cestujúceho (výnos), ceny paliva, výmenný kurz USD/EUR, pokles dopytu] a hospodárska situácia na kľúčových trhoch.
- (154) V skutočnosti najhorší scenár zohľadňuje iba pokles príjmov o 1 % a predpokladá pozitívny EBIT vo výške len 0,3 mil. EUR v rokoch 2016 a 2017. Ak by sa však akékoľvek ďalšie riziko pripustené reštrukturalizačným plánom z roku 2013 naplnilo, ako napríklad 1 % zvýšenie cien ropy alebo 1 % zmena výmenného kurzu EUR/USD, stačilo by to na zmarenie predpokladaných ziskov (pozri odôvodnenie 51). Tieto riziká ešte viac zhoršuje skutočnosť, že spoločnosť Cyprus Airways nemá potrebný kolaterál, aby bola schopná zaistiť sa proti riziku zvýšenia ceny paliva alebo zmeny výmenného kurzu. Komisia okrem toho poznamenáva, že s cieľom stanoviť najhorší scenár sa v predchádzajúcich prípadoch leteckých spoločností bežne brali do úvahy oveľa väčšie odchýlky od základných parametrov⁽²⁷⁾. Navyše riziko značne zvýšenej hospodárskej súťaže najmä na trasách do Tel Avivu a Moskvy, ktoré predstavujú štvrtú a piatu najdôležitejšiu trasu Cyprus Airways z hľadiska počtu cestujúcich, nebolo zohľadnené napriek tomu, že je výslovne uvedené v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013. Možnosť predĺženej recesie v Grécku a na Cypre sa mala taktiež zohľadniť.
- (155) Komisia preto dospela k záveru, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 dostatočne nerieši okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam spoločnosti Cyprus Airways, nezohľadňuje úplne budúce vyhliadky trhu a nezahŕňa vierohodný najhorší scenár.
- (156) Napokon Komisia poznamenáva, že reštrukturalizačný plán z roku 2013 nerieši základné problémy obchodného modelu spoločnosti, ktorý podľa všetkého sčasti viedol k jej ťažkostiam. Reštrukturalizácia Cyprus Airways vychádza z existujúceho obchodného modelu s tradičnou prevádzkou, t. j. leteckej spoločnosti poskytujúcej kompletne služby, ktorý sa pri predaji lístkov opiera najmä o sprostredkovateľské strany, zatiaľ čo je v hospodárskej súťaži s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami alebo leteckými spoločnosťami poskytujúcimi kompletne služby so širšou sieťou, z ktorých sa väčšina opiera o priamy predaj lístkov online.
- (157) Komisia preto dospela k záveru, že body 35 – 37 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 nie sú splnené, pretože i) trvanie reštrukturalizačného plánu z roku 2013 je neprimerane dlhé; ii) plán neumožňuje obnoviť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti v rámci prijateľného časového rámca a na základe realistických predpokladov a iii) plán neberie do úvahy situáciu na trhu s dostatočne variabilnými scenármi.

5.3.3. Zabránenie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže

- (158) Podľa bodov 38 – 42 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 spoločnosť, ktorá je prijímateľom pomoci na reštrukturalizáciu, musí poskytnúť kompenzačné opatrenia na vyrovnanie narušenia hospodárskej súťaže spôsobeného štátnou pomocou. Také opatrenia môžu zahŕňať predaj aktív, zníženie kapacity alebo prítomnosti na trhu a zníženie vstupných prekážok na dotknutých trhoch, a musia sa týkať nestratových trás alebo produktov.
- (159) Cyperské orgány navrhli kompenzačné opatrenia vrátane prerušenia alebo zníženia kapacity nestratových trás, predaja dvoch prevádzkových intervalov na LHR a zmenšenia flotily a ASK.

⁽²⁷⁾ Pozri napríklad rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.34191 (2012/C), pokiaľ ide o opatrenia zavedené Lotyšskom pre A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), zatiaľ neuvěřené, odôvodnenie 185; alebo rozhodnutie Komisie z 29. júla 2014 vo veci SA.36874 (2013/N) o pomoci na reštrukturalizáciu pre LOT Polish Airlines S. A., zatiaľ neuvěřené, odôvodnenie 234.

- (160) Komisia konštatuje, že predaj dvoch prevádzkových intervalov na LHR, plne koordinovanom letisku⁽²⁸⁾, možno považovať za dostatočné zníženie prekážok vstupu pre konkurentov, najmä vzhľadom na skutočnosť, že Cyprus Airways by úplne opustila toto letisko. Značné zmenšenie flotily je takisto významným znakom zníženia kapacity.
- (161) Pokiaľ ide o trasy navrhnuté ako kompenzačné opatrenia, Komisia vždy akceptovala ako kompenzačné opatrenia zrušenie alebo zníženie kapacity nestratových trás, to znamená trás, ktoré majú pozitívny hrubý príspevok pri zohľadnení variabilných nákladov⁽²⁹⁾.
- (162) Komisia však berie na vedomie, že trasa LCA-ATH prevádzkovaná spoločnosťou Cyprus Airways, v prípade ktorej cyperské orgány navrhli zníženie kapacity ako kompenzačné opatrenie, mala negatívny hrubý príspevok a cyperské orgány neposkytli dôkazy na podporu svojho tvrdenia, že časť trasy relevantná ako kompenzačné opatrenie (zníženie frekvencie o 4 lety týždenne) nevytvárala stratu.
- (163) Napriek tomu Komisia konštatuje, že navrhované 24 % zníženie ASK v porovnaní s kapacitou v roku 2012 je vyššie než zníženie ASK navrhované v prípadoch reštrukturalizácie iných leteckých spoločností⁽³⁰⁾. To znamená, že aj keby sa zníženie kapacity trasy LCA-ATH (predstavujúce iba 0,84 % celkových ASK) nebralo do úvahy, zníženie ASK by bolo stále dostatočne vysoké.
- (164) Komisia preto dospela k záveru, že body 38 – 42 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sú splnené.

5.3.4. Pomoc obmedzená na minimum: reálny príspevok nezávislý od pomoci

- (165) Podľa bodov 43 – 45 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa od prijímateľov pomoci na reštrukturalizáciu očakáva, že poskytnú značný príspevok v rámci reštrukturalizačného plánu z roku 2013 z vlastných zdrojov, ktorý by mal predstavovať aspoň 50 % nákladov na reštrukturalizáciu pre veľké spoločnosti ako Cyprus Airways, s výnimkou prípadov výnimočných okolností a osobitných ťažkostí. Vlastný príspevok musí byť reálny, t. j. skutočný, vylučujúci všetky budúce zisky ako peňažné toky.
- (166) Komisia berie na vedomie aktualizovanú sumu navrhovaného vlastného príspevku vo výške 61,57 mil. EUR. To predstavuje 41,8 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu vo výške 147,4 mil. EUR a pomoc na reštrukturalizáciu by sa upravila podľa realizovaného vlastného príspevku tak, aby súčet dvoch súm pokrýval len náklady na reštrukturalizáciu.
- (167) Komisia sa domnieva, že navrhovaný vlastný príspevok vo výške 41,8 %, aj keby sa úplne dosiahol, by bol pod prahom 50 % stanoveným v usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004.
- (168) Komisia ďalej poznamenáva, že na základe tabuľky 5 v odôvodnení 79 sa naozaj zrealizoval iba predaj aktív v hodnote 55,67 mil. EUR. Predaj iných navrhovaných položiek, ako sú náhradné diely a Airbus A320, sa v plnej miere nezrealizoval a ich hodnoty nie sú podložené znaleckým posudkom.
- (169) Pokiaľ ide o predaj náhradných dielov, doterajšie skutočné výnosy (0,86 mil. EUR) dokazujú, že pôvodné odhady vo výške 2,0 mil. EUR v roku 2013 a 1,1 mil. EUR v roku 2014 boli do veľkej miery nadhodnotené. Vzhľadom na to, že neexistuje žiadne znalecké ocenenie zostávajúcich náhradných dielov, ktoré sa majú predat, a bez ďalších dôkazov ako dohody jasne uvádzajúcej budúci nákupný záväzok kupujúceho nemožno možné budúce výnosy z predaja náhradných dielov zohľadniť ako dostatočne reálny a skutočný vlastný príspevok.

⁽²⁸⁾ Plne koordinované letiská sú vymedzené v článku 2 písm. g) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1). Podľa článku 3 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 95/93 tieto letiská, prinajmenšom počas určitých období, čelia kapacitným obmedzeniam.

⁽²⁹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.34191 (2012/C), pokiaľ ide o opatrenia zavedené Lotyšskom pre A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 194; rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.32715 (2012/C), pokiaľ ide o spoločnosť Adria Airways d. d., zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 143; rozhodnutie 2013/151/EÚ odôvodnenie 130.

⁽³⁰⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.34191 (2012/C), pokiaľ ide o opatrenia zavedené Lotyšskom pre A/S Air Baltic Corporation (airBaltic), zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 195; rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.32715 (2012/C), pokiaľ ide o spoločnosť Adria Airways d. d., zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 136.

- (170) Pokiaľ ide o predaj lietadla typu Airbus A320, ktoré cyperské orgány v liste z 11. mája 2014 opísali ako „staré lietadlo“, štyri z piatich ponúk predložených v roku 2014 boli stiahnuté a v prípade piatej ponuky záujemca neodpovedal na protinávrh spoločnosti Cyprus Airways. Keďže cyperské orgány neposkytli žiadne znalecké ocenenie lietadla, plánované príjmy z predaja vo výške 2,5 mil. EUR nemožno akceptovať ako dostatočne reálny a skutočný vlastný príspevok.
- (171) Okrem toho Komisia nesúhlasí s cyperskými orgánmi a nazdáva sa, že prevod majetku na podporný fond nemožno považovať za skutočný a reálny vlastný príspevok. Dôvodom je, ako potvrdili cyperské orgány a ako sa uvádza v ročnej účtovnej závierke spoločnosti, že podporný fond je bez ohľadu na svoje právne postavenie pod kontrolou Cyprus Airways, ktorá v konečnom dôsledku disponuje jeho prostriedkami, a jeho deficit tvorí časť nákladov na reštrukturalizáciu⁽³¹⁾. Preto Cyprus Airways prevodom majetku na podporný fond neprináša žiadny skutočný vlastný príspevok na náklady na reštrukturalizáciu.
- (172) Na základe uvedených skutočností Komisia vychádza z úrovne skutočného a reálneho vlastného príspevku vo výške 55,67 mil. EUR, čo je 37,8 % nákladov na reštrukturalizáciu.
- (173) Cyperské orgány tvrdia, že vlastný príspevok môžu byť výnimočne nižší ako 50 % v prípade osobitných ťažkostí. Konkrétnejšie tvrdia, že nižšiu úroveň vlastného príspevku v prípade Cyprus Airways možno odôvodniť hospodárskou a finančnou krízou, ako aj zákazom preletov tureckým vzdušným priestorom, ktorý spôsobil spoločnosti dodatočné ťažkosti.
- (174) Komisia berie na vedomie osobitnú situáciu cyperského hospodárstva a uznáva, že likvidácia aktív v takejto situácii nemusí byť jednoduchým procesom. Komisia však konštatuje, že Cyprus Airways pôsobí na medzinárodnom a likvidnom trhu, pretože potenciálni kupujúci jej aktív, vrátane lietadiel, prevádzkových intervalov, náhradných dielov, môžu pochádzať z akejkolvek časti sveta, a preto sa ich nemusí týkať situácia v cyperskom hospodárstve, keďže môžu ľahšie získať financovanie a previesť aktíva alebo ich používať bez akejkolvek spojitosti s Cyprom.
- (175) Okrem toho zákaz preletov nad Tureckom platí už mnoho rokov a nijakým spôsobom nesúvisí s predajom aktív leteckej spoločnosti, ktoré sa môžu použiť inde. Okrem toho výrazné zníženie kapacity je relevantné pre konkurentov, zatiaľ čo vlastný príspevok má za cieľ obmedziť požadovanú štátnu pomoc a preukázať, že trhy veria v uskutočniteľnosť návratu k životaschopnosti.
- (176) Napokon, zatiaľ čo Komisia na základe usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 súhlasila s tým, že vlastné príspevky môžu byť na úrovni 40 % nákladov na reštrukturalizáciu v dôsledku výnimočných okolností⁽³²⁾, táto úroveň stále presahuje úroveň vlastného príspevku Cyprus Airways.
- (177) Komisia preto dospela k záveru, že body 43 – 45 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 nie sú splnené. Reštrukturalizačný plán z roku 2013 neobmedzuje pomoc na nevyhnutné minimum, keďže neobsahuje dostatočne vysoký, reálny a skutočný vlastný príspevok na náklady na reštrukturalizáciu Cyprus Airways.

5.3.5. Osobitné podmienky týkajúce sa spoločností v podporovaných oblastiach

- (178) Usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 stanovujú, že podmienky na schvaľovanie pomoci môžu byť menej prísne, pokiaľ ide o uplatňovanie kompenzačných opatrení a veľkosť príspevku prijímateľa, ak je to odôvodnené regionálnym rozvojom a najmä, ak sa prijímateľ pomoci nachádza v dotovanej oblasti.

⁽³¹⁾ Podľa stanov Cyprus Airways a ročnej účtovnej závierky spoločnosť prevádzkuje niekoľko dôchodkových programov vrátane podporného fondu a preberá zodpovednosť za zachovanie hodnoty podporného fondu a táto zodpovednosť je zahrnutá do jej záväzkov a rezerv. Okrem toho spoločnosť zaručuje kúpnu silu dôchodkových dávok tak, že nie sú menšie ako definovaná minimálna celková dávka.

⁽³²⁾ Pozri rozhodnutie Komisie 2010/175/ES z 22. júla 2009 štátnej pomoci C 18/05 (ex N 438/04, N 194/05 a PL 34/04), ktorú Poľsko poskytlo v prospech Stocznia Gdańsk (Ú. v. EÚ L 81, 26.3.2010, s. 19), odôvodnenie 276.

- (179) V prípade Cypru na obdobie rokov 2007 – 2013, ako aj 2014 – 2020 sú dva regióny, ktoré spolu pokrývajú 50 % cyperského obyvateľstva, oprávnené získať regionálnu investičnú pomoc podľa výnimky uvedenej v článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy (západná zóna a východná zóna) ⁽³³⁾. Cyperské orgány takisto tvrdili, že Cyprus vykazuje niekoľko územných znakov, ktoré majú vplyv na jeho sociálno-ekonomický rozvoj, konkrétne okrajový charakter a jeho závislosť od leteckej a námornej dopravy. Nakoniec uviedli, že hospodárska recesia cyperského hospodárstva by si a *fortiori* zasluhovala, aby sa Cyprus považoval za dotovanú oblasť.
- (180) Komisia konštatuje, že Cyprus Airways má svoje sídlo v Nikózii, ktorá sa nenachádza v žiadnej z dvoch dotovaných oblastí Cypru. Ani letisko Larnaca, nepochybne hlavné prevádzkové centrum Cyprus Airways, sa nenachádza v jednej z týchto dotovaných oblastí. Komisia okrem toho konštatuje, že s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky môže byť štatút dotovanej oblasti stanovený len na základe rozhodnutia Komisie podľa kritérií platných usmernení pre regionálnu pomoc, a nie na základe iných územných charakteristík alebo hospodárskej recesie.
- (181) Komisia preto nemôže akceptovať menej prísne podmienky, pokiaľ ide o kritériá na poskytnutie pomoci.

5.3.6. Zásada „jedenkrát a naposledy“

- (182) V oddiele 3.3 bode 73 usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 sa uvádza, že pomoc na záchranu a/alebo reštrukturalizáciu by sa mala poskytnúť iba raz a „v prípade, že ubehlo menej ako desať rokov od udelenia pomoci na záchranu alebo od ukončenia plánu na reštrukturalizáciu (podľa toho, ktoré bolo neskôr), Komisia neumožní ďalšiu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu“. Táto podmienka je známa ako zásada „jedenkrát a naposledy“.
- (183) Výnimka zo zásady „jedenkrát a naposledy“ je stanovená v oddiele 3.3 bode 73 písm. c) [prosím potvrdiť]:

„[...]

c) za výnimočných a nepredvídateľných okolností“.

- (184) Komisia schválila pomoc na reštrukturalizáciu pre Cyprus Airways v roku 2007 na základe reštrukturalizačného plánu. Cyprus Airways preto v zásade nemá v súčasnosti nárok na ďalšiu pomoc na reštrukturalizáciu podľa zásady „jedenkrát a naposledy“ a Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či v tomto prípade existujú výnimočné a nepredvídateľné okolnosti v zmysle bodu 73 písm. c).
- (185) Napriek viacerým pripomienkam k tomuto bodu od začatia dvoch formálnych vyšetrovacích konaní cyperské orgány neboli schopné zdôvodniť, prečo Cyprus Airways čelila výnimočným a nepredvídateľným okolnostiam, ktoré by si zaslúžili ďalšiu pomoc na reštrukturalizáciu ⁽³⁴⁾.
- (186) Zákaz preletov nad Tureckom bol zavedený v roku 1974 ⁽³⁵⁾ a Cyprus zaviedol schválenú schému na kompenzáciu dodatočných nákladov spôsobených dotknutým leteckým spoločnostiam vrátane spoločnosti Cyprus Airways (pozri odôvodnenie 23). Preto túto skutočnosť nemožno považovať za výnimočnú a nepredvídateľnú okolnosť a cyperské orgány v tejto súvislosti nepredložili nové dôkazy.

⁽³³⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 24. januára 2006 vo veci N 814/2006 o regionálnej mape štátnej pomoci 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 68, 24.3.2007).

⁽³⁴⁾ Cyperské orgány sa odvolávajú na rozhodnutie o pomoci na záchranu spoločnosti Air Malta, v ktorom sa uznali výnimočné okolnosti a povolila pomoc na záchranu v období kratšom než 10 rokov od predchádzajúcej pomoci na reštrukturalizáciu [rozhodnutie Komisie z 15. novembra 2010 vo veci N 504/2010 – Air Malta plc – pomoc na záchranu (Ú. v. EÚ C 102, 2.4.2011, s. 4)]. Komisia poznamenáva, že existujú značné rozdiely medzi prípadom Air Malta a súčasným prípadom. Predchádzajúce opatrenie v prípade Air Malta sa uskutočnilo v apríli 2004, pred pristúpením Malty k EÚ, a teda nepodliehalo schváleniu Komisiou. Maltské orgány tvrdili, že opatrenie z roku 2004 bolo v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, a teda nepredstavovalo štátnu pomoc. Vzhľadom na naliehavosť schválenia pomoci na záchranu Komisia nebola schopná dospieť k definitívnemu záveru o charaktere pomoci opatrenia z roku 2004. V nasledujúcom rozhodnutí o pomoci na reštrukturalizáciu (rozhodnutie 2012/661/EÚ však Komisia dospela k záveru, že opatrenie z roku 2004 nepredstavovalo štátnu pomoc. V tomto prípade neexistujú pochybnosti o tom, že Cyprus Airways dostala pomoc na reštrukturalizáciu v roku 2007. Jedna z výnimočných okolností, ktorú Komisia uznala, bola skutočnosť, že v čase opatrenia z roku 2004 bol prístup na letisko Malta International riadený výhradne prepravnými právami v dvojstranných leteckých dohodách, zatiaľ čo v roku 2010 bol prístup otvorený pre všetkých dopravcov EÚ. Pokiaľ ide o prístup na cyperské letiská, neexistovala takáto zásadná zmena medzi rokom 2007 a súčasnosťou. Napokon, zatiaľ čo Malta závisela vo viac ako 50 % svojej leteckej prevádzky od Air Malta, podiel spoločnosti Cyprus Airways na cyperskej leteckej prevádzke bol v roku 2012 len 15 % a odvtedy sa ďalej znižoval.

⁽³⁵⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 27. júna 2012 vo veci SA.32523 (11/N), bod 11.

- (187) Z podobných dôvodov nemožno ani prevádzkovanie „nelegálneho“ letiska v severnej časti Cypru považovať za výnimočnú a nepredvídateľnú okolnosť, keďže možnosť turistov cestovať do a zo severnej časti Cypru existovala už minimálne od roku 2004.
- (188) Komisia takisto nesúhlasí s cyperskými orgánmi, že vstup akéhokoľvek konkurenta, nízkonákladovej leteckej spoločnosti alebo leteckej spoločnosti s kompletnými službami, možno považovať za výnimočnú a nepredvídateľnú okolnosť, vzhľadom na to, že Cyprus Airways pôsobí v liberalizovanom sektore, a za predpokladu, že jej konkurenti vykonávajú svoju činnosť legálne. Pokiaľ ide o tvrdenie, že cyperský štát dotuje konkurentov spoločnosti Cyprus Airways, Komisia nedostala žiadne odôvodnenie tohto tvrdenia. V každom prípade Komisia zdôrazňuje, že nemožno tvrdiť, že štát musí poskytnúť štátnu pomoc pre Cyprus Airways, aby vyrovnal negatívne účinky údajného opatrenia, ktoré údajne sám zaviedol, a že toto opatrenie musí považovať za výnimočnú a nepredvídateľnú okolnosť.
- (189) Pokiaľ ide o nepokoje na Blízkom východe, Komisia sa domnieva, že takúto situáciu nemožno považovať za výnimočnú vzhľadom na pretrvávajúci nepokoj v častiach tohto regiónu po mnohých desaťročiach. Pokiaľ ide o hospodársky vplyv nedávnych nepokojov uvedených cyperskými orgánmi (konkrétne Arabskej jari), z výročných správ spoločnosti vyplýva, že príjmy z trás spájajúcich Cyprus s Blízkym východom a oblasťou Perzského zálivu podľa všetkého tradične predstavujú približne 10 % celkových príjmov Cyprus Airways. Teda dokonca aj výrazný pokles prevádzky by mal pomerne malý (aj keď „nie zanedbateľný“) vplyv, to znamená, že by maximálne ovplyvnil 10 % celkových príjmov Cyprus Airways.
- (190) Pokiaľ ide o zhoršenie gréckeho a cyperského hospodárstva, Komisia uznáva tieto udalosti, ako aj možný pokles priemerného cestovného pre grécke lety. Komisia však poukazuje na to, že Cyprus Airways rozšírila svoje vnútroštátne lety v Grécku v rokoch 2011 až 2013, a tým sa teda vedome viac vystavila gréckemu trhu.
- (191) Dostupné dôkazy v reštrukturalizačnom pláne z roku 2013 a informácie poskytnuté konkurentmi naznačujú, že celková osobná doprava na cyperskom trhu od roku 2009 vzrástla, zatiaľ čo trhovú podiel spoločnosti Cyprus Airways sa znížil. Okrem toho iné letecké spoločnosti pôsobiace v regióne boli takisto konfrontované s hospodárskou krízou, ale upravili svoju cenovú politiku a sieť, aby sa udržali na trhu. Spoločnosť Ryanair uviedla, že dokonca dosiahla na týchto trhoch rast.
- (192) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že Cyprus Airways napriek uznaniu rizík prostredníctvom jasných, hoci „všeobecných“, vyhlásení vo výročných správach za roky 2007, 2008 a 2009⁽³⁶⁾ a napriek dostupným možnostiam nevykonala potrebné úpravy v obchodnej činnosti, aby sa vyhla účinkom zhoršovania hospodárskej situácie na svojich hlavných trhoch a ťažila z nových trhov ako jej konkurenti. Tieto účinky preto nemožno považovať za výnimočné a nepredvídateľné okolnosti, ale skôr by sa mali pripísať zlému riadeniu a výkonnosti Cyprus Airways.
- (193) Komisia preto dospela k záveru, že výnimka v oddiele 3.3 bode 73 písm. c) usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 nie je splnená a že pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Cyprus Airways by porušila zásadu „jedenkrát a naposledy“.

5.3.7. Záver

- (194) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že Cyprus neoprávnene implementoval opatrenia 1, 2, 4 a 5 v prospech spoločnosti Cyprus Airways v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy.
- (195) Komisia sa takisto domnieva, že opatrenia 1, 2, 4 a 5 a reštrukturalizačný plán z roku 2013 nespĺňajú podmienky usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004. Komisia nezistila žiadne iné dôvody zlučiteľnosti a cyperské orgány takisto neprišli s inými alternatívnymi dôvodmi na zlučiteľnosť opatrení (s výnimkou uplatňovania GBER na pomoc na podporu vzdelávania – opatrenie 5). Komisia preto považuje pomoc za nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

⁽³⁶⁾ Pozri výročnú správu za rok 2007, s. 97; výročnú správu za rok 2008, s. 88; výročnú správu za rok 2009, s. 91.

5.4. VYMÁHANIE POMOCI

- (196) Podľa zmluvy a ustálenej judikatúry Súdneho dvora je Komisia oprávnená rozhodnúť, že príslušný členský štát musí zrušiť alebo zmeniť pomoc, keď sa zistí, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom⁽³⁷⁾. Súdny dvor zároveň opakovane rozhodol, že povinnosť zrušiť pomoc nezlučiteľnú s vnútorným trhom, ktorú Komisia uložila svojím rozhodnutím členskému štátu, slúži na obnovenie predtým existujúcej situácie⁽³⁸⁾.
- (197) V tejto súvislosti Súdny dvor potvrdil, že cieľ je dosiahnutý vtedy, keď prijímateľ vráti sumy poskytnuté v podobe neoprávnenej pomoci, a tým stratí výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na trhu, a obnoví sa situácia pred vyplatenia pomoci⁽³⁹⁾.
- (198) V súlade s touto judikatúrou sa v článku 14 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999⁽⁴⁰⁾ uvádza, že „kde sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch protiprávnej pomoci, Komisia rozhodne, že daný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu [...]“.
- (199) Vzhľadom na to, že predmetné opatrenia v celkovej výške 66 099 317,94 EUR [31,33 mil. EUR vo forme účasti štátu na zvyšovaní kapitálu (opatrenie 1), 34,5 mil. EUR vo forme pôžičky na pomoc na záchranu (opatrenie 2) a 269 317,94 EUR vo forme pomoci na podporu vzdelávania (opatrenie 5)] boli implementované v rozpore s článkom 108 zmluvy a sú preto považované za neoprávnene poskytnutú a nezlučiteľnú pomoc, musia byť vymožené, aby sa obnovila situácia, ktorá existovala na trhu pred ich poskytnutím. Vymáhanie pomoci by sa malo vzťahovať na obdobie od poskytnutia výhody prijímateľovi, čiže odkedy prijímateľ dostal pomoc k dispozícii, až do skutočného vymoženia pomoci a splácané sumy by sa mali úročiť až do skutočného vymoženia.

6. ZÁVER

- (200) Pokiaľ ide o opatrenie 3, postup stanovený v článku 108 ods. 2 zmluvy sa stal bezpredmetným, keďže Cyprus opatrenie neimplementoval.
- (201) Podľa Komisie opatrenia 1, 2, 4 a 5 (účasť štátu na zvýšení kapitálu, pôžička na pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu a pomoc na podporu vzdelávania) v prospech Cyprus Airways predstavovali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy a sú nezlučiteľné s vnútorným trhom, pretože neboli splnené príslušné podmienky usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 a nezistili sa žiadne iné dôvody zlučiteľnosti s vnútorným trhom.
- (202) V prípade opatrení 1, 2, 4 a 5 sa Komisia domnieva, že Cyprus ich neoprávnene implementoval v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy.
- (203) Nakoniec Komisia uvádza, že Cyprus súhlasil s prijatím a oznámením tohto rozhodnutia v angličtine,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Formálne vyšetrovacie konanie podľa článku 108 ods. 2 zmluvy, ktoré sa začalo 6. marca 2013 v súvislosti s potenciálnymi *ex gratia* náhradami, ktoré Cyprus poskytol spoločnosti Cyprus Airways, sa stalo bezpredmetným, pretože Cyprus opatrenie zrušil. Toto konanie je týmto ukončené.

⁽³⁷⁾ Pozri vec C-70/72, Komisia/Nemecko, Zb. 1973, s. 813, bod 13.

⁽³⁸⁾ Pozri spojené veci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, Španielsko/Komisia, Zb. 1994, s. I-4103, bod 75.

⁽³⁹⁾ Pozri vec C-75/97, Belgicko/Komisia, Zb. 1999, s. I-030671, body 64 a 65.

⁽⁴⁰⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1).

Článok 2

Štátna pomoc vo výške aspoň 66 099 317,94 EUR (zložená z 31,33 mil. EUR vo forme účasti štátu na zvýšení kapitálu, 34,5 mil. EUR vo forme pôžičky na pomoc na záchranu a 269 317,94 EUR vo forme pomoci na podporu vzdelávania), ktorú Cyprus neoprávnene poskytol spoločnosti Cyprus Airways v rozpore s článkom 108 ods. 3 zmluvy, nie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

Každá štátna pomoc okrem súm uvedených v článku 2, ktorú Cyprus poskytol alebo zamýšľa poskytnúť spoločnosti Cyprus Airways v rámci opatrenia 4, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 4

1. Cyprus vymôže od prijímateľa pomoc uvedenú v článku 2, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Vymôže od prijímateľa aj akúkoľvek ďalšiu pomoc uvedenú v článku 3.
2. Suma, ktorá sa má vymáhať, zahŕňa úroky, ktoré sa počítajú od dátumu, od ktorého bola pomoc prijímateľovi k dispozícii, až do jej skutočného vrátenia.
3. Úrok sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004⁽⁴¹⁾ a nariadením Komisie (ES) č. 271/2008⁽⁴²⁾, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004.
4. Pokiaľ ide o opatrenie 4, Cyprus musí informovať Komisiu o tom, či poskytol akékoľvek dodatočné sumy k sumám, ktoré sú uvedené v článku 2 v kontexte tohto opatrenia, ako aj o presných poskytnutých sumách a dátumoch poskytnutia.
5. Pokiaľ ide o opatrenie 5, Cyprus musí informovať Komisiu o dátumoch, ku ktorým boli jednotlivé sumy poskytnuté.
6. Cyprus zruší opatrenie 4 a všetky neuhradené platby pomoci, na ktorú sa odkazuje v článkoch 2 a 3, s účinnosťou od dátumu prijatia tohto rozhodnutia.

Článok 5

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článkoch 2 a 3 musí byť bezodkladné a účinné.
2. Cyprus zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Článok 6

1. Do dvoch mesiacov po oznámení tohto rozhodnutia predloží Cyprus tieto informácie:
 - a) informácie požadované podľa článku 4 ods. 4 a 5;
 - b) celková suma (istina a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má od prijímateľa vymôcť⁽⁴³⁾;
 - c) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté alebo sa plánujú prijať, na vykonanie tohto rozhodnutia;
 - d) dokumenty potvrdzujúce, že sa prijímateľovi nariadilo vrátenie pomoci.
2. Cyprus bude informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom na základe vnútroštátnych opatrení prijatých na vykonanie tohto rozhodnutia až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článkoch 2 a 3. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré sa už prijali alebo ktoré sa plánujú prijať, na vykonanie tohto rozhodnutia. Takisto poskytnete podrobné informácie o sumách pomoci a úrokov, ktoré prijímateľ už vrátil.

⁽⁴¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁴²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1).

⁽⁴³⁾ Tieto informácie sa poskytnú vo forme tabuľky priloženej k tomuto rozhodnutiu ako príloha.

Článok 7

Toto rozhodnutie je určené Cyperskej republike.

V Bruseli 9. januára 2015

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie

PRÍLOHA

INFORMÁCIE O SUMÁCH PRIJATEJ POMOCI, KTORÉ TREBA VRÁTIŤ A KTORÉ UŽ BOLI VRÁTENÉ (VŠETKY SUMY V EUR)

Totožnosť prijímateľa – opatrenie	Celková výška prijatej pomoci	Celková výška pomoci, ktorú treba vrátiť (istina)	Celková suma, ktorá už bola splatená	
			Istina	Úrok z vymáhanej sumy
Cyprus Airways – účasť štátu na zvýšení kapitálu	31 330 000 ⁽¹⁾	31 330 000		
Cyprus Airways – pôžička na pomoc na záchranu	34 500 000 ⁽²⁾	34 500 000		
Cyprus Airways – pomoc na podporu vzdelávania	269 317,94 ⁽³⁾	269 317,94		
<i>[Prosím upravte, ak bola akákoľvek iná pomoc poskytnutá v rámci opatrenia 4.]</i>				

⁽¹⁾ Suma, ako sa uvádza v odôvodnení (110) tohto rozhodnutia.

⁽²⁾ Suma, ako sa uvádza v odôvodnení (111) tohto rozhodnutia.

⁽³⁾ Suma, ako sa uvádza v odôvodnení (117) tohto rozhodnutia.