A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. szeptember 19.)

a Cseh Köztársaság által a České aerolinie, a.s. vállalat részére odaítélt SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) számú állami támogatásról (ČSA – České aerolinie – szerkezetátalakítási terv)

(az értesítés a C(2012) 6352. számú dokumentummal történt)

(Csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/151/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság az SA.30908 (C 11/C, ex N 176/10) számú támogatás [1] tekintetében az EUMSZ [2] 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2010. május 12-i levelében a Cseh Köztársaság értesítette a Bizottságot a České aerolinie, a.s. (a továbbiakban: ČSA) szerkezetátalakítási támogatásáról. A Bizottság 2010. június 6-i és 2010. november 25-i leveleiben további tájékoztatást kért, melyekre a cseh hatóságok 2010. szeptember 15-i és 24-i, valamint 2010. december 15-i és 2011. február 28-i leveleikben válaszoltak.

(2) 2011. február 23-i levelében a Bizottság arról tájékoztatta a Cseh Köztársaságot, hogy a támogatás tekintetében az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). A Cseh Köztársaság 2011. április 28-i levelében benyújtotta a határozattal kapcsolatos észrevételeit. A Bizottság további kérdéseket intézett 2011. július 26-i, 2012. március 15-i, 2012. május 7-i és 2012. július 11-i leveleiben, melyekre a Cseh Köztársaság 2011. augusztus 22-i, 2011. szeptember 15-i, 2011. október 7-i, 2011. november 16-i és 23-i, 2011. december 12-i, 2012. január 3-i, 2012. április 16-i, 2012. május 22-i, 2012. június 14-i, 2012. július 5-i, 10-i és 20-i, valamint 2012. augusztus 10-i leveleiben válaszolt.

(3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2011. június 23-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(4) A Bizottság 2011. június 30-án, 2011. július 19-én, 2011. augusztus 15-én, 2011. november 25-én és 2011.december 13-án megkapta a két érdekelt fél észrevételeit, és továbbította azokat a Cseh Köztársaságnak, biztosítva a válaszlehetőséget. A Cseh Köztársaság észrevételeit a 2011. augusztus 31-i és 2012. február 3-i levelek tartalmazzák.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV LEÍRÁSA

2.1 SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS

(5) A szerkezetátalakítási támogatás bejelentett intézkedései a következők: i) az Osinek, a.s. állami vállalattól származó 2,5 milliárd CZK értékű kölcsön (abban az esetben, ha állami támogatásnak minősül), ii) a zálogjog eltörlése és az Osinek vállalattól származó hitelkövetelések tőkére váltása, iii) 20,8 millió EUR értékű garantált bankhitel repülőgép vásárlásának fedezésére. A szerkezetátalakítás bejelentett tervezett összköltsége [8,9 – 10,5] (*) milliárd CZK [3] ([360 – 410] millió EUR).

[1] A Bizottság 2011. február 23-i C(2011) 994 végleges határozata (HL C 182., 2011.6.23., 13. o.).

[2] Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikkévé vált. A rendelkezések mindkét esetben tartalmukat tekintve azonosak. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozások adott esetben úgy értendők, mint az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére tett hivatkozások. Az EUMSZ bizonyos terminológiai módosításokat is bevezetett, például a „Közösség” kifejezés helyébe az „Unió” kifejezés, a „közös piac” kifejezés helyébe pedig a „belső piac” kifejezés lépett. Ez a határozat az EUMSZ szóhasználatát követi.

(*) Bizalmas információk

[3] A szerkezetátalakítás költségének értéke a szerkezetátalakítási terv frissítését követően (2012. január 3.). A bejelentésben szereplő szerkezetátalakítás költsége [7,60 – 9,20] milliárd CZK.

(6) 2012. március 21-én a Bizottság határozatot fogadott el az SA.29864 – az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön lehetséges állami támogatási vetületei ügyben. A vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön nem minősül állami támogatásnak, és még ha annak is minősülne, akkor is összeegyeztethető a finanszírozási lehetőségeknek a jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságban való elérésének támogatására irányuló állami támogatási intézkedésekről szóló ideiglenes közösségi keretrendszerrel ([1]) (a továbbiakban: ideiglenes keretrendszer). Ezen oknál fogva az említett rendelkezéssel ez a szerkezetátalakítási ügy a továbbiakban nem foglalkozik. A 20,8 millió EUR értékű garantált bankhitel visszavonásra került, mivel a ČSA bebiztosította a pénzügyi lízing lehetőségét […]. Ezért a szerkezetátalakítási támogatás egyetlen elbírálandó intézkedése a zálogjog eltörlését követő, az Osinek vállalattól származó hitelkövetelés tőkére váltása.

A zálogjog eltörlése és a hitelkövetelések tőkére váltása (hitelrészvény csere)

(7) 2010. május 3-án a cseh kormány elfogadta a ČSA szerkezetátalakítási tervéről szóló 333. számú határozatot (a továbbiakban: 333. számú határozat), amely értelmében a cseh kormány az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumot ([2]) a követelések biztosítását szolgáló egyes ingatlanok zálogjogának a ČSA tőkenövelését megelőző eltörlésére utasította. Ez a határozat a 2010. június 30-án lezajlott hitelkövetelések tőkére váltásának jogalapjául szolgált.

2.2 A KEDVEZMÉNYEZETT

(8) A ČSA 1923 óta a Cseh Köztársaság nemzeti légitársasága. 2009-ben az utazásukat Prágában megkezdő illetve befejező utasok 37 %–át a ČSA szállította. A ČSA állami tulajdonban lévő vállalat, melyben a Cseh Köztársaság a részvények 95,69 %–át a pénzügyminisztériumon keresztül birtokolja. A kisebbségi részvényesek a Česká pojišťovna, a.s. (2,26 %), Prága városa (1,53 %) és Pozsony városa (0,51 %). A ČSA a Sky Team szövetség tagja; a vállalat menetrend szerinti légi közlekedési szolgáltatásokat kínál (44 ország 104 célállomására). A ČSA 2009-ben 4,7 millió utast szállított, 14,9 milliárd CZK (596 millió EUR) értékű forgalmat lebonyolítva.

(9) Az 1. táblázat a ČSA pénzügyi mutatóinak alakulását mutatja 2006 és 2011 első féléve között.ts

1. táblázat

A ČSA pénzügyi mutatói (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

Ezer CZK	2006	2007	2008	2009	2010	2011/6
Nyereség veszteség	– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	76 159	[– 710 000 – 630 000]
Forgalom	23 375 950	23 399 853	22 581 692	19 789 620	16 547 753	[6 250 000 – 7 250 000]
Működési cash-flow	– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	– 1 205 542	N/A
Tartozás	6 476 911	4 391 070	6 494 752	6 581 325	2 819 915	[2 550 000 – 2 900 000]
Nettó kamatterhek	– 94 374	– 55 254	– 14 263	N/A	N/A	N/A
Nettó eszközérték	11 679 439	10 161 647	10 418 871	7 948 571	6 632 836	[5 450 000 – 6 225 000]

2. táblázat

A kulcsfontosságú mutatók alakulása 2009-ben (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

Ezer CZK	2009.3.31	2009.6.30	2009.9.30
Veszteség	[– 1 320 000– – 1 190 000]	[– 1 840 000– – 1 660 000]	[– 2 625 000– – 2 365 000]
Forgalom	[4 385 000–4 820 000]	[9 265 000–10 235 000]	[14 300 000–15 830 000]
Tartozás	[5 685 000–6 285 000]	[5 550 000–6 065 000]	[6 290 000–6 960 000]
Nettó eszközérték	[8 340 000–9 255 000]	[8 990 000–9 920 000]	[8 470 000–9 390 000]

([1]) HL C 16., 2009.1.22., 1. o.

([2]) A ČSA-val szemben fennálló, az Osinek vállalattal való hitelmegállapodásból kifolyó követeléseket 2009 szeptemberében átruházták az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumra. Ez a megoldás lehetővé tette az Osinek vállalat felszámolását.

(10) A feltüntetett számokból kitűnik, hogy a negatív tendencia ellenére a ČSA 2007-ben és 2008-ban nyereséget hozott. 2009-ben azonban a gazdasági válság következtében az üzleti eredmény jelentősen leromlott. A forgalom az említett időszakban csak kis mértékben csökkent, a pénzáramlás azonban jelentősen visszaesett. Az adósságállomány szintje, amely a hosszú és rövid lejáratú kötelezettségek, valamint a bankhitelek összegét tükrözi, többé-kevésbé stabil volt. Az eszközérték jelentősen csökkent, különösen a 2009-es évben.

(11) A 2. táblázat a 2009-es mutatók alakulását jelzi negyedéves bontásban. A táblázatból kitűnik, hogy a vállalat vesztesége jelentősen nőtt, különösen a június és szeptember közötti időszakban – mégpedig [705 – 785] millió CZK-val, szemben a március és június között elért [470 – 520] millió CZK-val. A forgalomváltozás március és június között [4,88 – 5,42] milliárd CZK volt, míg a június és szeptember közötti időszakban [5,04 – 5,59] milliárd CZK. A változás nem mutat nagyobb eltérést, ezért nem lehet arra következtetni, hogy a vállalat helyzete az év első felében jelentősen romlott volna. A vállalat adósságállománya a március és június közötti időszakban csökkent, majd a június és szeptember közötti időszakban [0,89 – 1,05] milliárd CZK-val nőtt. A ČSA teljes eszközértéke az első megfigyelt időszakban (március–június) nőtt, míg a június és szeptember közötti időszakban [75 – 85] millió CZK-val csökkent.

(12) A cseh hatóságok azzal érvelnek, hogy ugyan a ČSA pénzügyi helyzete a gazdasági válság következtében már a 2008-as év vége óta romlik, megalapozottan feltételezték, hogy a vállalatnak jelentősen jobb eredményt kell elérnie 2009-ben a nyári szezonban, amikor a légitársaságok bevétele a legmagasabb. Ezen előrejelzés alapján, az előző évek tapasztalataival alátámasztva, a ČSA úgy ítélte meg, hogy a vállalat megfelelő tartaléksávot képez a cash flow stabilizálása és a további veszteségek elkerülése érdekében.

(13) A vezetőség számára augusztus közepén jelentett 2009 első féléves eredmények azonban jelentős visszaesést mutattak június hónapra az átlagos jövedelemben. Ekkor vált nyilvánvalóvá, hogy a vállalat a továbbiakban már nem képes tevékenységei működtetésére a költségek csökkentésére irányuló azonnali intézkedések és külső pénzügyi segítség nélkül. A vállalat igazgatótanácsa ezért létrehozott egy munkacsoportot a vállalat szerkezetátalakítási tervének kidolgozásának céljából. 2009 augusztusában a ČSA vezetősége elfogadta a szerkezetátalakítási folyamat megkezdéséről szóló intézkedést, és a vállalat a mindennapi operatív intézkedések helyett a gazdasági modell teljes szerkezetátalakítására állt át.

(14) A cseh hatóságok azon a véleményen vannak, hogy a fent leírt helyzet alakulásából kifolyólag a ČSA nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. évi közösségi iránymutatás [1] értelmében (a továbbiakban: a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás), mégpedig 2009 augusztusától kezdődően.

Český Aeroholding

(15) A szerkezetátalakítás folyamatának befejeztével a Cseh Köztársaság stratégiai partnert kíván keresni a ČSA számára. A stratégiai befektető ČSA-ba való belépésére megállapított jelenlegi legkésőbbi időpont 2013 novembere. A tervezett privatizációra való felkészülés keretében a cseh kormány egy új, a Český Aeroholding, a.s. (a továbbiakban: ČAH) alá tartozó vállalati struktúra kialakításáról döntött.

(16) A ČAH jelenleg a következő vállalatokat foglalja magába: ČSA, Letiště Praha, a.s., (a továbbiakban: Letiště Praha) és a ČSA egykori leányvállalatai, azaz a Czech Airlines Handling, a.s., a HOLIDAYS Czech Airlines, a.s., a Czech Airlines Technics, a.s. és a ČSA Services, s.r.o (lásd: 1. ábra). A ČAH célja a holdingtársaságba csoportosuló vállalatok szerkezetátalakítása és piaci kölcsönökhöz való hozzáférésének megkönnyítése, valamint a közelgő privatizáció előkészítése.

(17) A Czech Airlines Handling, a.s. által nyújtott szolgáltatások közé tartozik a repülőgépek és utasok kiszolgálása, a repülőgépek és épületek takarítása, valamint a földi közlekedés biztosítása a ČSA és más vállalatok számára, amelyek Prágából induló és Prágába érkező menetrend szerinti járatokat működtetnek. A Czech Airlines Handling, a.s. az egyetlen repülőgép-takarítási szolgáltatásokat nyújtó vállalat a Praha-Ruzyně repülőtéren. Ami a földi kiszolgálást illeti, a Czech Airlines Handling versenytársai a Praha-Ruzyně reptéren a Letiště Praha és más földi kiszolgálást végző vállalatok, mint például a Menzies Aviation.

(18) A HCA charterjáratokat működtet. Versenytársai ezen a piacon a Travel Service, a.s. és számos kisebb, a Praha-Ruzyně repülőtéren tevékenykedő chartertársaság, például a Grossman Jet, az ABS Jet, a Silesia Air és néhány más vállalat, melyek a Praha-Ruzyně reptéren való piaci részesedése elenyésző.

(19) A Czech Airlines Technics, a.s. végzi valamennyi Boeing B737 és Airbus A320 típusú repülőgép kis- és nagyjavítását. A vállalat emellett az ATR 42/72 típusú repülőgépek széleskörű ellenőrzését végzi, valamint engedéllyel rendelkezik az Airbus 310 típusú repülőgépek átvizsgálására is. E leányvállalat elsősorban a ČSA részére végzi munkáját. Bevételének [17,5 – 19,5] %-a azonban harmadik felektől származik, mint például a Lufthansa Technik, az SAS Norway, az Air Berlin, az Air France-KLM, a Transavia Airlines, a Travel Service, az Ural Airlines és az Aerosvit vállalatoktól.

(20) A Czech Airlines Services, s.r.o. telefonos ügyfélszolgálatot üzemeltet és személyes szolgáltatásokat nyújt; tevékenységeinek [88 – 98] %-a ČSA-t szolgálja.

[1] HL C 244., 2004.10.1., 2. o. Az iránymutatás érvényessége 2009-ben meghosszabbításra került (HL C 156., 2009.7.9., 3. o.).

(21) A szerkezetátalakítási időszak elején a ČSA többségi tulajdonnal bírt számos más vállalatban, nevezetesen:

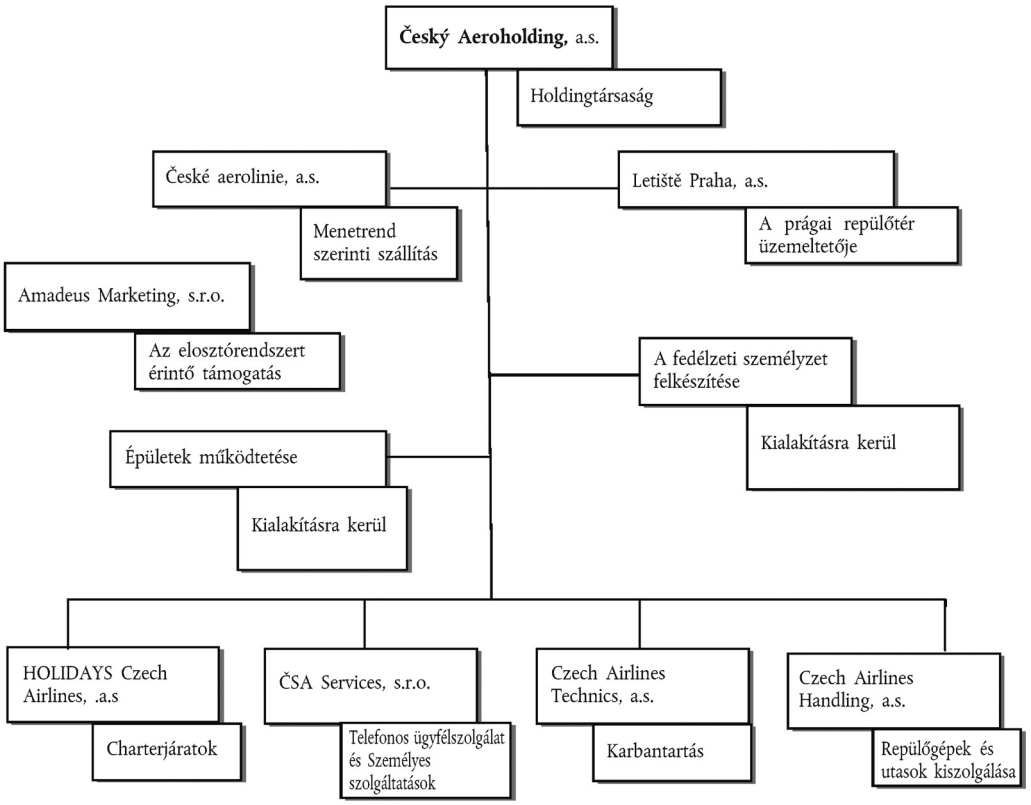
— az Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. vállalatban (a tulajdonjogok 65 %-a), amely az Amadeus globális forgalmazási rendszert működteti a Cseh Köztársaságban és a Szlovák Köztársaságban,

— a Slovak Air Service, s.r.o. vállalatban (100 %) és

— a ClickforSky vállalatban (100 %).

1. ábra

A Český Aeroholding, a.s szerkezete



(22) Az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) 2011. október 25-én a verseny potenciális megsértésére irányuló feltételek mellett engedélyezte a ČAH megalapítását, amely a ČSA és a Letiště Praha összefonódása útján keletkezik az összefonódó részek tevékenységeinek horizontális és vertikális átfedései következtében (különösen a földi kiszolgálás területén).

(23) A feltételek funkcionális és szerkezeti jellegűek, melyek a ČAH-t a Praha-Ruzyně repülőtér infrastruktúrájához való átlátható, diszkriminációtól mentes és egyenlő hozzáférés biztosítására utasítják, üzleti szempontból ésszerű körülmények között és valamennyi érdekelt fél számára. A kötelezettségek elsősorban a Praha-Ruzyně repülőtér üzemeltetőjének a ČAH keretében folytatott egyéb tevékenységektől való elkülönítésére vonatkoznak, továbbá a ČAH egységei közti, üzleti szempontból bizalmas információ megosztására, a résidők kiosztására a Praha-Ruzyně repülőtéren, a Praha-Ruzyně repülőtér földi kiszolgálási tevékenységének eladására egy független kedvezményezett részére, valamint a ČAH keretében nyújtott szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférésre valamennyi, a föld alatti kiszolgálási szolgáltatásokban és/vagy javítási és karbantartási szolgáltatásokban érdekelt piaci szereplő számára a Praha-Ruzyně repülőtéren [1].

2.3 A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

(24) 2010 májusában a cseh hatóságok értesítették a Bizottságot a szerkezetátalakítási tervről (a továbbiakban: RP), amely később, a további információk benyújtását követően frissítésre került. A szerkezetátalakítási terv alapját a

[1] Az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) S178/2011/KS-16953/2011/840/RP számú határozata.

ČSA fő üzleti tevékenységével, nevezetesen a menetrend szerinti légi utasszállítással kapcsolatos intézkedések képzik. A vállalat további feladatkörei a holdingszerkezet keretein belül értékesítésre vagy kiszervezésre kerülnek.

(25) A ČSA nehézségei a célállomás-hálózat 2004 és 2006 közötti túlzott kiterjesztéséből és a diszkont légitársaságok, a Praha-Ruzyně repülőtéren való megjelenéséből származnak. Továbbá, a vállalatot már régóta aggasztja a régi domináns vállalatra jellemző alacsony működési hatékonyság, amely a globális gazdasági visszaesés következtében gyengébb kereslettel és magas üzemanyagárakkal kell, hogy megküzdjön.

(26) A szerkezetátalakítási terv 2012. január 3-án frissített verziójának célja a ČSA hosszú távú életképességének 2014-ig történő helyreállítása. A szerkezetátalakítás 2009 augusztusától 2014 júniusáig tart (összesen 5 év).

(27) A légi közlekedési ágazat jelenlegi alakulásával összhangban a cseh hatóságok aktualizálták feltételeiket az életképesség várható elérésével kapcsolatban, és új forgatókönyveket terjesztettek elő az alapértelmezett, a legkedvezőbb és a legkedvezőtlenebb helyzetalakulásnak megfelelően. A ČSA az alábbiakban feltüntetett becsléseket a vállalat jövőbeni fejlődésének konzervatív alapjául veszi. A becslések nem veszik figyelembe egy magánbefektető feltételezett belépését, ami valószínűleg pozitív hatást gyakorolna a ČSA teljesítményére és hosszú távú életképességére.

(28) A ČSA teljesítményének legfontosabb külső tényezői a következők: i) az üzemanyagárak növekedése (közel 40 %-os növekedés az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt forgatókönyvvel szemben), ii) lényegesen gyengébb kereslet, iii) fokozott gazdasági verseny és iv) a repülőjegy-értékesítésből származó bevétel csökkenése.

(29) Az alapértelmezett forgatókönyv azon a feltételezésen alapszik, hogy a piaci helyzet a Cseh Nemzeti Bank és a Nemzetközi Valutaalap makrogazdasági előrejelzéseinek megfelelően alakul. A diszkont légitársaságok megjelenése lényeges tényező a ČSA piaci részesedésének alakulásában.

(30) A külső tényezők a következők:

— az üzemanyag piaci ára: 1 000 USD/MT,

— árfolyamok: 17,0 CZK/USD, 24,5 CZK/EUR,

— bevétel (yield) [2 – 2,2], kihasználtsági együttható [66 – 73]%.

(31) A belső tényezők a következők:

— a repülőgépek tulajdonjogának és karbantartási költségeinek átszervezése,

— az egy utasra jutó költségek utólagos javítása (a globális forgalmazási rendszerek és a vendéglátási szolgáltatások költségeinek csökkentése),

— a személyzet termelékenységének további javítása az Airbus flottán,

— a személyzet költségeinek optimalizálása a regionális flottán (ATR), és annak fokozottabb igénybevétele,

— az A 320 és a B 737 flották részleges koncentrációja (az ülések számának növelése),

— az átlagos üzemanyag-fogyasztás csökkentése

— a flottakapacitás további kiigazítása,

— a bevételkezelési rendszer optimalizálása

— a yield [0,95 – 1] %-kal való emelése,

— a kibocsátási tanúsítványok vásárlásának negatív hatása az egy utasra jutó átlagbevételre,

— 2012 nyarától kezdődően a forgalmat az ATR (7 repülőgép), Airbus (15 repülőgép) és Boeing (5 repülőgép) típusú légi járművekből álló flotta biztosítja.

(32) A szerkezetátalakítás következményeként a ČSA a következő tőkehozamrátával (ROCE) számol:

3. táblázat

A tőkehozamráta várható értékei

ROCE	2011	2012	2013	2014	2015
Alapértelmezett forgatókönyv	– 23,6 %	[– 2,5 – – 3] %	[0,9 – 1,1]	[1,7 – 1,85]	[2,1 – 2,4]
Legkedvezőbb forgatókönyv	– 23,6 %	[– 0,95 – – 1,1] %	[3,6 – 3,9]	[4,8 – 5,2]	[4,8 – 5,2]
Legkedvezőtlenebb forgatókönyv	– 23,6 %	[– 13,5 – – 12,1] %	[– 9,5 – – 8,9] %	[0,7 – 0,75]	[0,98 – 1,1]

(33) A cseh hatóságok az alapértelmezett forgatókönyvet megvalósíthatónak tartják és úgy vélik, hogy a 2014-es év végén elérendő [1,7 – 1,85] %-os tőkehozamrátát elfogadhatónak kell tekinteni.

(34) A legkedvezőbb forgatókönyv feltételezései szerint az üzemanyag ára 1–2 %-kal (2012 és 2013 között) illetve 3 %-kal (2014 és 2015 között) csökken majd; továbbá azon a feltételezésen alapszik, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések a vártnál gyorsabban kerülnek megvalósításra, és az alapértelmezett forgatókönyvhöz képest gyorsabban nő a kereslet. Ugyanakkor a legkedvezőtlenebb forgatókönyv az üzemanyagárak növekedésével számol az alapértelmezett forgatókönyvhöz képest (3–5 %-kal magasabb 2012 és 2013 között); továbbá késésekkel számol a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések megvalósításában, valamint a bevételkezelési rendszer optimalizálásából származó alacsonyabb hozammal (teljes megvalósítás csak a 2014-es évben).

(35) A terv feltételezései szerint a jövedelmezőség már a 2013-as számviteli évtől helyreállítható. Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA [95 – 112] millió CZK ([3,8 – 4,3] millió EUR) nettó adózás utáni nyereséget ér majd el a 2014-es évben; a várható tőkehozamráta (ROCE) 2014-ben [1,7 – 1,85] %, 2015-ben pedig [2,1 – 2,4] %.

4. táblázat

Nyereség és veszteség 2008 és 2014 között (millió CZK-ban) (a cseh számviteli szabványokkal összhangban)

Számviteli év	2007	2008	2009	2010	2011(f)	2012(f)	2013(f)	2014(f)
Bevétel	23 400	22 582	19 790	16 548	13 585	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]	[12 900 – 13 100]
Adózatlan nyereség/veszteség	206	470	– 3 756	76	– 244	[– 220 – 180]	[68 – 75]	[85 – 110]

A fenti eredmények elérése érdekében a ČSA a következő kulcsfontosságú intézkedéseket javasolja:

(36) *A célállomás-hálózat optimalizált modellje és a repülőgéppark méretének helyes megállapítása:* A szerkezetátalakítási folyamat kezdetén a ČSA 67 célállomásra repült. A hálózat [18 – 20] %-os leépítésre kerül, így a ČSA kizárólag kis és közepes távolságú piacokra összpontosít majd. A New Yorkba és Kanadába induló járatokat már 2009-ben törölték. Az utaskilométerenkénti bevételben megadott személyforgalom a feltételezések szerint [22,5 – 25,5] %-kal csökken a 2009-es évhez képest, míg a kínált férőhely-kilométerenkénti bevétel (a továbbiakban: ASK) [3,8 – 4,4] %-kal nő. Nyereséges és veszteséges útvonalak egyaránt eltörlésre kerültek.

(37) A repülőgéppark járműállománya több mint 50 %-kal csökken majd, a szerkezetátalakítás előtti 49-ről 20–23 repülőgépre. A járatok összesített száma [36 – 40] %-kal, az ASK pedig [21 – 24] %-kal csökken. Ennek következtében növekedés várható a férőhely-kihasználtságban, melynek mértéke az alapértelmezett forgatókönyv szerint elérheti a [66 – 73] %-ot.

(38) A repülőgéppark szerkezete egyszerűsítést és korszerűsítést igényel, melynek keretében a régebbi repülőgéptípusokat (Boeing B737-400 és B737-500) fokozatosan Airbus repülőgépekre cserélik. A ČSA repülőgépparkjának korszerűsítése javítja a vállalat versenyképességét, amely ezáltal modernebb és megbízhatóbb légi járművekre tesz szert, ezzel is növelve az utasok kényelmét. Az intézkedés további előnyei a repülőgéppark működési költségeinek csökkenésében és a repülőgéppark egységesítéséből és a szállítási kapacitás optimalizálásából származó megtakarításokban mutatkoznak meg.

(39) *A forgalomra irányuló kezdeményezések:* A ČSA új bevételkezelési rendszert vezetett be a jegyárak és azok hozzáférhetőségének optimalizálása céljából. Ennek célja az ASK-ból származó nyereség [3 – 3,5] %-os növelése a 2011-es évben. A ČSA saját honlapján keresztül lebonyolított értékesítések várható emelkedéséből kifolyólag további hozamnövekedés várható. 2012-ig a repülőjegyek [20 – 22] %-a az interneten keresztül kerül majd eladásra, míg 2009-ben a jegyek [7 – 8] % -a volt ily módon értékesítve. A forgalom növelését segítené elő a járatokkal kapcsolatos saját termékek értékesítése, mint például a második feladott poggyászért, magasabb kategóriás ülőhely kérvényezéséért és fedélzeti értékesítésért kiszabott díj, valamint harmadik felek (szállodák, gépjárműkölcsönzők, utazási biztosítást kínáló biztosítók) termékeinek értékesítése. A forgalommal kapcsolatos intézkedések a 2012-es év végéig [500 – 560] millió CZK értékű bevételt biztosítanak a vállalat számára.

(40) *A költségek csökkentésére irányuló kezdeményezések:* A 2009-es évben a ČSA közvetlenül 3 200, leányvállalatai révén pedig további 1 600 munkahelyet hozott létre. A szerkezetátalakítás folyamán a ČSA közvetlenül 1 730, leányvállalataiban pedig további 1 974 munkahelyet hoz létre, amely több mint 1 000 munkahellyel kevesebb, mint a 2012 év első felében elért érték. A ČSA a pilóták és a kabinszemélyzet számát az előírásokban meghatározott minimumra csökkentette. A vállalat továbbá csökkentette a vendéglátási szolgáltatások költségeit a turistaosztályon, a fedélzeten nyújtott szórakoztatással és a szabálytalanságokkal kapcsolatos költségeket, valamint az üzemanyag-fogyasztást. Csökkentésre kerülnek még ezenkívül a bérleti, a számítástechnikai és a telekommunikációs költségek is. A költségcsökkentés a képviseletek alkalmazottait is érinti külföldön és a Cseh Köztársaságban egyaránt, mégpedig létszámcsökkentés formájában. A feltételezések szerint a költségcsökkentésre irányuló kezdeményezések [275 – 310] millió CZK megtakarítást biztosítanak, és hozzájárulnak a [650 – 725] millió CZK összértékű megtakarítás eléréséhez 2012-ig. Az egy utasra jutó értékesítési költség 2010-ben [14,5 – 16,5] %-kal csökkent.

(41) *Szervezeti változtatások*: A Cseh Köztársaság a múltban már kétszer próbálkozott a ČSA privatizációjával [1], mindkétszer sikertelenül. A cseh hatóságok úgy vélik, hogy a ČAH megalapítása a ČSA és leányvállalatainak magánbefektető részére történő értékesítésének hatékony módszere lehet. Elsőként, a ČSA 2010-ben átruházta melléktevékenységeit leányvállalataira, melyeket korábban maga a vállalat működtettet. A ČSA ezáltal elsődleges üzleti tevékenységére összpontosíthatott. Ezt követően a leányvállalatok piaci feltételek mellett értékesítésre kerültek a ČAH részére. Végül a ČSA és a Letiště Praha egyaránt beolvadnak a ČAH-ba.

(42) Ez a szerkezet, amellett, hogy a vállalatokat vonzóbbá teszi a potenciális befektetők számára, versenyképes árat is biztosít a csoport keretein belül nyújtott szolgáltatások számára, és elősegíti a nyereségtermelést valamennyi leányvállalatban, valamint ösztönzi őket a külső ügyfelekre való összpontosításra.

(43) *Kevésbe jelentős eszközök értékesítése*: A leányvállalatok a ČAH részére való értékesítése mellett a ČSA számos más eszköze is értékesítésre került a szerkezetátalakítás folyamán (lásd az 5. táblázatot). Valamennyi ilyen eszköz vagy nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján, vagy független szakértői vélemények alapján került értékesítésre.

5. táblázat

A ČSA eszközeinek értékesítése a szerkezetátalakítás folyamán

	millió CZK
Duty Free vállalkozások értékesítése az Aelia Czech Republic, s.r.o. részére	[760 – 840]
Résidők értékesítése a British Airways részére a londoni Heathrow repülőtéren	[450 – 530]
Repülőgépek értékesítése különböző légitársaságok részére	[1 950 – 2 200]
A Slovak Air Services, s.r.o. értékesítése a Skyport, a.s. részére	[17,5 – 19,5]
Földterületek és ingatlanok értékesítése a Letiště Praha részére	[1 620 – 1 850]
Leányvállalatok értékesítése a Český Aeroholding, a.s. részére	[2 350 – 2 600]
Összesen	[7 150 – 8 025]

2.4 ÁLLAMI TÁMOGATÁS ÉS A SZERKEZETÁTALAKÍTÁS KÖLTSÉGEINEK FINANSZÍROZÁSA

(44) Ami a szerkezetátalakítás [8,9 – 10,5] milliárd CZK ([360 – 410] millió EUR) értékű összköltségét illeti, amely elsősorban a repülőgéppark méretének helyes megállapítására szánt költségeket és a végkielégítési költségeket foglalja magába, a Cseh Köztársaság a 2010. június 30-i 333. számú határozattal összhangban hitelkövetelések tőkére váltása útján állami támogatást nyújtott a kedvezményezett 2,5 milliárd CZK értékű tőkeemelésének céljából (a szerkezetátalakítás költségeinek [23 – 26] %-a).

(45) A ČSA a fennmaradó összeg finanszírozását javasolja, [74 – 77] %-ban saját hozzájárulásból, az 5. táblázat alapján történő eszközértékesítés útján.

(46) 2010 februárjában a ČSA [760 – 840] millió CZK ellenében eladta Duty Free vállalkozásait az Aelia Czech Republic, s.r.o. részére. Ezek a vállalkozások kétfordulós pályázati felhívás keretében kerültek értékesítésre az UniCredit Czech Republic, a.s. szervezésében.

(47) 2010 júliusában a ČSA pénzügyi kompenzáció ellenében lecserélte két résidejét a londoni Heathrow repülőtéren a British Airways Plc (a továbbiakban: BA) javára. A résidők cseréjéről szóló megállapodás úgy rendelkezik, hogy a ČSA és a BA [17 – 19] millió GBP ([450 – 530] millió CZK) értékű pénzügyi kompenzáció ellenében elcseréli egymás résidőit [2]. A résidők cseréje 2010-ben került lebonyolításra; a BA két részletben fizette ki a ČSA-t illető pénzügyi kompenzációt 2010 novemberében és 2010 decemberében.

(48) A ČSA 15 repülőgépet értékesített az említett feltételek mellett: 2010-ben 5 Boeing B737-400 repülőgép került eladásra a BLF Limited (az orosz UTair fuvarozó különleges célú vállalkozása) részére [54 – 60] millió USD ellenében, valamint 2 Boeing B737-500 repülőgép a Mauritanian Airlines International részére [12,5 – 15] millió USD-ért. 2011-ben a ČSA eladott további 3 Boeing B737-500 repülőgépet a Mika Limited részére összesen [21 – 25] millió USD ellenében. 2011-ben két ATR72-202 repülőgép is eladásra került a Helitt Lineas Aéreas S.A. részére [7,9 – 8,9] millió USD értékben, továbbá két ATR72-200 repülőgép az EUROLOT S.A. részére [7,9 – 8,9] millió USD-ért, valamint egy ATR42-320 repülőgép a Regourd Aviation részére [1,6 – 1,9] millió USD ellenében. A repülőgépek értékesítéséből származó teljes bevétel hozzávetőleges értéke [105 – 120] millió USD ([1,950 – 2,2] milliárd CZK) [3].

(49) 2010. szeptember 30-án a ČSA [17,5 – 19,5] millió CZK ellenében eladta a Slovak Air Services, s.r.o. vállalatot, amely légi közlekedési szolgáltatásokat nyújtott a Szlovák Köztársaságban, a Skyport, a.s. részére (a nyílt pályázati felhívás legmagasabb árat kínáló résztvevője).

[1] 1992-ben az Air France megszerezte a ČSA részvényeinek 19 %-át, majd 1994-ben újra lemondott róluk. 2009 áprilisában pályázatot írtak ki az állam a ČSA-ban meglévő tőkerészesedésének felvásárlására, viszont mivel a cseh kormány egyetlen megfelelő ajánlatot sem kapott, így 2009 októberében felszólította a pénzügyminisztert a pályázati eljárás megszüntetésére.

[2] A 2011-es légi közlekedési menetrend nyári időszakára (2011. március 27-től 2011. október 29-ig) és a 2010/2011-es légi közlekedési menetrend téli időszakára (2010. október 31-től 2011. március 26-ig) kiosztott idők.

[3] A Cseh Köztársaság által kiszámított értékek 18,50 CZK / USD árfolyam mellett (a Cseh Nemzeti Bank szerint az USD-CZK árfolyam értéke 2010-ben 18,30 és 20,20 CZK / USD, 2011-ben pedig 16,90 és 18,78 CZK / USD között változott.)

(50) A Letiště Praha részére eladott földterületek és ingatlanok értékesítéséből a ČSA [1,62 – 1,85] milliárd CZK bevételre tett szert. A 6. táblázat az értékesített eszközöket foglalja össze:

6. táblázat

A ČSA földterületeinek és ingatlanjainak értékesítése a Letiště Praha részére

Földterület/vagyontárgy	Értékesítési szerződés	Ár (ezer CZK)	Szakértői vélemény
2570/4	2010.2.2	[48 000 – 58 000]	Proscon, s.r.o. (2009. december 8.)
2570/13	2010.2.2	[15 500 – 17 000]	
Parkoló a 2570/4 és 2570/13 sz. földterületen	2010.2.2	[65 500 – 74 500]	
2570/14	2009.12.9.	[16 000 – 19 000]	
APC irodaépület	2009.12.9.	[554 000 – 625 000]	
2586/1	2010.5.13.	[15 000 – 17 500]	YBN Consult (2010. május 10.)
2587	2010.5.13.	[69 500 – 80 000]	
2588/3	2010.5.13.	[14 250 – 16 000]	
2589/1	2010.5.13.	[2 600 – 3 000]	
2590/25	2010.5.13.	[87 250 – 95 000]	
F. hangár	2010.5.13.	[700 000 – 800 000]	
Összesen:		**[1 620 000 – 1 850 000]**	

(51) A Cseh Köztársaság kormánya stratégiai érdekét fejezte ki a ČSA repülőtéri ingatlanjainak megszerzését illetően. A cseh hatóságok e tranzakciókat az ingatlanok felhasználásának módjával indokolják. A cseh hatóságok szerint az ingatlanok stratégiai jelentőséggel bírnak a prágai repülőtér számára, tekintettel az ott építendő új fel- és leszállópályára. A Cseh Köztársaság továbbá megjegyezte, hogy a Letiště Praha egy további hangárt (E hangár) bérel a Travel Service, a.s. vállalat részére, ami a ČSA számára szükségtelenné vált ingatlanokból származó jövedelemszerzés lehetőségéről tanúskodik.

(52) A 6. táblázatban feltüntetett eszközök értékesítése nem nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján történt. Az alapelveknek és a cseh jogi követelményeknek megfelelően azonban valamennyi állami vállalat által végrehajtott ingatlanbeszerzés a megszokott valós piaci áron kell, hogy végbemenjen, amely megfelel a magánbefektető által általános körülmények közt fizetett összegnek. Az említett ingatlan értéke egy elismert szabványok alapján tevékenykedő bírósági szakértő külső értékelésén alapszik.

(53) A vállalat saját hozzájárulásának jelentős része a ČSA leányvállalatainak a ČAH részére való értékesítéséből származik. Az értékesítésekre a 2011-es év végén és a 2012-es év elején került sor, és a következő tranzakciókat foglalta magába: a Czech Airlines Handling, a.s. értékesítése ([700 – 800] millió CZK), a ČSA Services, s.r.o. értékesítése ([25 – 28] millió CZK), a HCA értékesítése ([500 – 580] millió CZK) és a Czech Airlines Technics, a.s. értékesítése ([1 – 1,15] milliárd CZK). Az említett értékesítések nem nyílt, átlátható és diszkriminációtól mentes pályázati felhívás útján kerültek lebonyolításra; a leányvállalatok értéke azonban a Deloitte Advisory, s.r.o. és a PriceWaterhouseCoopers, Česká republika, s.r.o. független szakértői véleménye alapján került megállapításra.

2.5 AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

(54) 2011. február 23-án a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeit fejezte ki a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás bizonyos feltételeivel kapcsolatban. A Bizottság nem zárta ki többek közt azt sem, hogy a ČSA a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján már 2009 második féléve előtt, azaz a cseh hatóságok állítása szerint a szerkezetátalakítási folyamat megkezdését megelőzően nehéz helyzetben lett volna.

(55) A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a ČSA nehézségei túl súlyosak-e ahhoz, hogy ezeket a ČAH meg tudja oldani. A Bizottságot az foglalkoztatta, hogy a cseh nemzeti törvények értelmében lehetséges-e, hogy a Letiště Praha pénzügyi hozzájárulást nyújtson a ČSA és leányvállalatainak szerkezetátalakítási folyamatához. A cseh hatóságokat arra kérték fel, hogy tegyék meg észrevételeiket azzal kapcsolatban, hogy a ČSA és a Letiště Praha között az összefonódás napjáig lefolytatott üzleti tranzakciók piaci feltételek mellett kerülnek-e megvalósításra, ami kizárná az esetleges megmentési célú és szerkezetátalakítási állami támogatás átruházását annak kedvezményezettéről egy másik egységre a ČAH keretein belül.

(56) Ami a hosszú távú életképesség helyreállítását illeti, a Bizottság felkérte a harmadik feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket a külső tényezőket illető alapvető feltételekkel kapcsolatban. A Bizottság továbbá felkérte a Cseh Köztársaságot annak tisztázására, hogy a szerkezetátalakítást követően valamennyi szerkezeti szempontból veszteséges tevékenység felfüggesztésre kerül-e. A Bizottság ezenkívül megkérdőjelezte a hosszú távú életképesség 2012 végéig (a szerkezetátalakítási időszak bejelentett határideje) való elérésének lehetőségét, továbbá azt, hogy a tervezett legvalószínűbb forgatókönyv, amely egyúttal a „legkedvezőbb forgatókönyv", valóban a legreálisabb elérendő forgatókönyv-e. A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki afelől, hogy a ČSA képes lesz-e a kereskedelmi kölcsönök és az esetleges kereskedelmi garanciák fedezésére (saját pénzeszközeiből vagy külső forrásokból) 7 repülőgép szerződésbe foglalt vételének céljából 2013-ban és 2014-ben.

(57) Ami a kiegyenlítő intézkedéseket illeti, a Bizottság aggályait fejezte ki afelől, hogy a javasolt intézkedések nem csupán a veszteséges tevékenységek felfüggesztését jelentik-e, ami a gazdasági életképesség elérése érdekében mindenképp szükséges lenne. Az ilyen intézkedések nem sorolhatók be a valós kiegyenlítő intézkedések közé. A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy egy kiegyenlítő intézkedés csak abban az esetben fogadható el, ha arra a szerkezetátalakítási folyamat ideje alatt kerül sor. A Torontóba és a New York-i JFK repülőtérre induló járatok eltörlése így a szerkezetátalakítási terv javasolt időszakán kívül esik, amely 2009 második felétől 2012-ig tart.

(58) Ami a ČSA saját hozzájárulásának mértékét illeti, a Bizottság felkérte a Cseh Köztársaságot a ČAH javasolt szerkezetének tisztázására. A Bizottság továbbá kételyeit fejezte ki afelől, hogy a javasolt saját hozzájárulás teljes egészében valós hozzájárulásnak tekinthető-e (az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásakor még meg nem valósított tranzakciókkal kapcsolatban).

3. A CSEH KÖZTÁRSASÁG MEGJEGYZÉSEI

(59) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra adott válaszában a Cseh Köztársaság megosztotta véleményét és magyarázatát a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett valamennyi ponttal kapcsolatban, és megjegyezte, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási terv a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített valamennyi feltételnek megfelel. A Cseh Köztársaság továbbá ismertette a szerkezetátalakítási folyamat frissítését és kiemelte, hogy számos szerkezetátalakítási intézkedésre már sor került és jelentős előrelépések történtek.

(60) Ami a ČSA nehéz helyzetbe kerülésének idejét illeti, a Cseh Köztársaság úgy vélte, hogy a ČSA 2009 augusztusában került nehéz helyzetbe, ugyanis a vállalat vezetősége éppen ekkor tudatosította az egyébként pozitív nyári gazdasági eredmény kedvezőtlen alakulását. A Cseh Köztársaság továbbá benyújtotta a negyedéves eredmény-kimutatásokat és a ČSA 2009 augusztusában történt nehéz helyzetbe kerülését alátámasztó információkat.

(61) Ami a ČAH holding szerkezetét illeti, a cseh hatóságok kifejtették, hogy a ČAH célja a vállalatok „elkülönítése", a kereskedelmi finanszírozáshoz való jobb hozzáférés biztosítása és a vállalatok felkészítése a tervezett privatizációra. A vállalatok közti kapcsolatokat a holdingon belül egy szokásos körülmények közt megkötött, nem személyes szerződés rögzíti, amely a kapcsolt felek közti kapcsolatokat szabályozó cseh kereskedelmi törvénykönyv és a jövedelemadóról szóló törvény érvényben lévő rendelkezéseivel összhangban áll.

(62) Ami a ČSA nehézségeinek a ČAH csoport keretein belül történő megoldásának lehetetlenségét illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy valamennyi vállalat a ČAH keretén belül állami irányítás alá tartozik, ezért az állami támogatásról szóló előírások minden nemű segély nyújtására vonatkoznak. Ezenkívül valamennyi pénzügyi támogatásnak meg kell felelnie a cseh kereskedelmi törvénykönyv és az adójogszabályok előírásainak is. Továbbá, a ČSA nehézségei a ČAH szerkezetének kialakítása előtt keletkeztek, ezért nem vezethetők vissza „a költségek a jelenlegi ČAH csoporton belüli önkényes felosztására", és természetüknél fogva a ČSA sajátjának tekinthetők.

(63) Ami a Letiště Praha esetleges hozzájárulását illeti a ČSA szerkezetátalakításához, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy a Letiště Praha semmilyen módon nem járul hozzá a ČSA szerkezetátalakításához, és a Cseh Köztársaság a Letiště Praha egyedüli részvényeseként efféle támogatást a jövőben sem feltételez. A ČSA és a Letiště Praha közti tranzakciók olyan szabványos feltételek mellett zajlanak, melyeket a Letiště Praha üzleti partnereinek is kínál. A bérleti díj és más pénzbeli juttatások összegét az érvényben lévő árjegyzék határozza meg.

(64) A jogszabályokból kifolyó feltételek betartása mellett a ČAH holdinghoz tartozó vállalatok széles körű autonómiával rendelkeznek a vállalkozás területén, ugyanis a ČAH, mint anyavállalat nem avatkozik bele leányvállalatai üzleti irányításába. Tekintettel arra, hogy a ČAH holding keretein belüli kapcsolattartás nem személyes, piaci alapelvekre épülő és a fent említett jogi követelményeknek megfelelő módon zajlik majd, a Cseh Köztársaság úgy ítéli meg, hogy a ČAH csoportba tartozó más vállalat által a ČSA részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás lehetősége kizárható.

(65) Ami a hosszú távú életképesség helyreállításával kapcsolatos kételyeket illeti, a Cseh Köztársaság benyújtotta módosított előrejelzéseit a ČSA életképességének várható forgatókönyvével kapcsolatban, az alapértelmezett forgatókönyv módosítását beleértve. A kereslet alakulásának vizsgálatából és a kőolajárak visszafogottabb becsléséből kifolyólag az új alapértelmezett forgatókönyv lassabb növekedéssel számol. Ami a veszteséges tevékenységek felfüggesztését illeti, a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a Czech Airlines Technics, a.s. kivételével valamennyi leányvállalat nyereséges volt, ezért mint jól működő és életképes vállalatok értékesíthetők. A Czech Airlines Technics, a.s. szintén a vállalat független, külső szakértői vélemény alapján megállapított eszközértékének megfelelő áron kerül értékesítésre a ČAH részére. Ami a szerkezetátalakítási időszak után szállítandó repülőgép finanszírozását illeti, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv megvalósítását és egy magánbefektető várható belépését követően a vállalat képes lesz a szerződésbe foglalt repülőgépek magánfinanszírozásának biztosítására.

(66) Ami a kiegyenlítő intézkedéseket illeti, a Cseh Köztársaság úgy véli, hogy az eszközök értékesítése (a leányvállalatokat beleértve), az ASK csökkentése és a ČSA jelenlétének korlátozása a prágai repülőtéren elégséges kompenzációt jelentenek, tekintettel arra, hogy a ČSA egy kis méretű repülőgépparkkal és korlátozott számú

célállomással működő regionális légifuvarozó. A ČSA a nagy vállalatok és diszkont légifuvarozók révén jelentős versenykihívásnak van kitéve, ezért a további kompenzációk veszélyeztethetik a ČSA életképességének ésszerű időn belül történő helyreállítását. A Cseh Köztársaság állítása szerint a Torontóba és a new yorki JFK repülőtérre induló járatok 2009 novemberében, azaz a bejelentett szerkezetátalakítási időszak keretein belül kerültek eltörlésre.

(67) A Cseh Köztársaság tájékoztatást nyújtott be a Komerční banka-tól (Kereskedelmi Bank) származó [125 – 140] millió CZK értékű magánhitelről, amely a ČSA saját hozzájárulásaként kerül előterjesztésre. A hitelt a keretmegállapodásban meghatározott hitelkeret alkotja. A [480 – 540] millió CZK értékű hitelkeretről szóló keretmegállapodást már 2009. március 31-én megkötötték, majd 2009 júniusában és decemberében módosították.

(68) Ami a ČSA saját hozzájárulását illeti a vállalat szerkezetátalakításához, a Cseh Köztársaság benyújtotta a már átruházott eszközök értékesítési bizonylatait. Továbbá, a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a bejelentett, garancia formájában nyújtott állami támogatás nem szükséges, ugyanis a ČSA pénzügyi lízing formájában bebiztosította a repülőgép vásárlásának magánfinanszírozását […]. A repülőgépet 2011 májusában szállították a ČSA részére.

4. AZ ÉRDEKELTEK ÉSZREVÉTELEI

(69) A vizsgálat során a Bizottsághoz egyetlen megalapozott versenytársi észrevétel [1] és egy helyi polgári társulástól származó megjegyzés [2] érkezett. A vállalat versenytársai a Travel Service, a.s. és az Icelandair Group hf (a továbbiakban: TS), amely a ČSA-val elsősorban a charterszállítás piacán verseng. A TS úgy véli, hogy a ČSA támogatása nem tekinthető összeegyeztethetőnek, mivel nem felel meg a szerkezetátalakítási iránymutatásban rögzített feltételeknek.

(70) Ami a ČSA hosszú távú életképességének helyreállítását illeti, a TS kifogásolja, hogy a szerkezetátalakítási tervből hiányzik a vállalat egyértelmű üzleti modellje [3], valamint azt, hogy a legkedvezőbb forgatókönyv egyes kulcsfontosságú feltételei túlságosan optimistának tűnnek (üzemanyagárak, árfolyamok, kapacitás-kihasználtság). A TS továbbá kifogásolja a javasolt kiegyenlítő intézkedéseket, mivel véleménye szerint azok pusztán azon tevékenységek felfüggesztését jelentik, melyek a vállalat túléléséhez egyébként is nélkülözhetetlenek. A TS úgy véli, hogy az eszközértékesítés, amely saját hozzájárulásként került elszámolásra, és a pénzeszközök felhasználása a szerkezetátalakítási folyamat megkezdése előtt kerültek lebonyolításra, ezért nem tekinthetők valós, a szerkezetátalakítás költségeihez való hozzájárulásnak.

(71) Továbbá, a TS véleménye szerint a ČSA-nak odaítélt állami támogatás lehetővé tette a vállalat és annak leányvállalatai számára üzleti tevékenységeik bővítését. A ČSA állítólagosan i) kibővítette chartervállalkozását annak ellenére, hogy a ČSA a múltbeli veszteségesség okán fel akarta azt számolni, és ii) megújította repülőgépparkját, amely a ČSA számára olyan versenyelőnyt biztosít, mely egy hasonló versenytárs számára a gazdasági válság idején nehezen megvalósítható.

(72) A TS úgy véli, hogy a ČSA az odaítélt állami támogatást a charterforgalom kibővítésére használta fel a HCA leányvállalat javára, amely a piacon megszokottnál 20 %-kal alacsonyabb áron kínálja a járatokat [4]. A TS azt állítja, hogy a ČSA 2010 májusában 162 millió CZK-val növelte a HCA jegyzett tőkéjét.

(73) A ČSA számára a Prága–Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetésének lehetősége állítólagosan további előnyt jelent. A TS azt állítja, hogy ezt a lehetőséget a Cseh Köztársaság hatóságai nyilvánvalóan kizárólag a ČSA számára biztosították, valamint megkerülték a jogszabályokat, így a ČSA-t előnyben részesítették a vállalat versenytársaival szemben.

(74) A TS azt is kifejti, hogy a Letiště Praha és a ČSA egyesülésére ténylegesen már a ČAH megalakulása előtt sor került, mivel a két vállalat közös vezetőség alá került. A TS azt állítja, hogy a ČSA főigazgatója juttatásokat kapott a Letiště Praha-tól, és a ČSA által kínált számítástechnikai szolgáltatások keresztfinanszírozására is sor került.

(75) Ezenkívül a Letiště Praha eszközöket (épületek és földterületek) vásárolt a légitársaságtól (melyekre annak állítólagosan nem volt szüksége), majd újra bérbe adta azokat a légitársaságnak. Az efféle kiváltságos kapcsolatok a Letiště Praha és a ČSA között kedvezményes elbánáshoz vezetnek, például a repülőtéri szolgáltatásokkal kapcsolatos árdiszkrimináció vagy a bizalmas üzleti információkhoz való hozzáférés formájában. A TS állítása szerint a ČAH megalapítása a repülőtér és a fő légifuvarozó vertikális integrációja következtében negatív hatást gyakorol a versenyre. A TS véleménye szerint a ČAH megalapításának fő célja, hogy lehetővé tegye az állami támogatás oly módon történő nyújtását a ČSA részére, hogy a ČAH megszerezze a ČSA leányvállalatait.

[1] Ez az észrevétel kiegészítésre került két további benyújtással és egy panasszal.

[2] A „Pro Hanspaulku" polgári társulás úgy véli, hogy a České aerolinie részére nyújtott támogatás a légitársaság mint a prágai repülőtér ügyfelének mesterséges fenntartását szolgálja, amely további futópálya építését tervezi. A polgári társulást különösen a környezet állapota és a projekt társadalmi következményei aggasztják.

[3] A TS kifejezetten azzal érvel, hogy a ČSA rossz üzleti döntéseket hoz, mint például a veszteséges járatok megnyitása (a 2011 szeptemberében újonnan megnyitott Prága – Abu Dhabi járat).

[4] Megítélés lásd az indoklás 171. és 174. pontjait.

5. A CSEH KÖZTÁRSASÁG VÁLASZA AZ ÉRDEKELT FELEK MEGJEGYZÉSEI KAPCSÁN

(76) A Cseh Köztársaság részletesen foglalkozott valamennyi érvvel, melyeket a harmadik felek megjegyzéseikben előterjesztettek. Ami a hosszú távú életképesség helyreállítását illeti, a Cseh Köztársaság kiemelte, hogy számos megjegyzés megoldásra került a frissített szerkezetátalakítási terv módosított feltételeiben ([1]). A Cseh Köztársaság továbbá leszögezte, hogy az állami támogatás összege az eljárás folyamán jelentősen csökkent, tekintettel az állam által garantált repülőgép-vásárlási projekt felfüggesztésére.

(77) Ami az állami támogatásból származó eszközök a ČSA charterrészlegének versenyellenes magatartására való lehetséges felhasználását illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy az állami támogatás nyújtásának idején a charterjáratok a menetrend szerinti szállítástól függetlenül és attól elkülönítve működtek. A ČSA semmilyen pénzjuttatással nem járult hozzá a HCA ([2]) jegyzett tőkéjéhez. A HCA jegyzett tőkéje nem pénzbeli hozzájárulás útján került megemelésre a ČSA charterjáratokat működtető gazdasági egységének átruházásával. A gazdasági részleg független szakértő által került értékelésre.

(78) Ami a ČSA Tel Avivba induló járatának működtetéséből származó állítólagos előnyt illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy bár a TS mint egyedüli közlekedési jogokkal rendelkező légifuvarozó került kiválasztásra (nyílt pályázati felhívás alapján; a 2011/2012-es légi közlekedési menetrend téli időszakától kezdődően), mely az érvényben lévő jogszabályokkal ([3]) összhangban feljogosítja a vállalatot a kölcsönösen elfogadott szolgáltatások nyújtására a Prága – Tel Aviv útvonalon, a TS semmilyen garanciát nem kapott más légifuvarozók részére kiadható, az említett útvonal működtetéséről szóló engedélyre vonatkozóan. A cseh hatóságok állítása szerint a Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma átfogó politikája értelmében nem kívánja fenntartani a fennálló korlátozásokat, hanem épp ellenkezőleg, bővíteni kívánja a légifuvarozók piaci hozzáférésének lehetőségét a légifuvarozási szolgáltatások piacának liberalizációja érdekében.

(79) Ami a Prága – Abu Dhabi útvonal megnyitását illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy ezt az útvonalat a ČSA nem egyedül ([4]), hanem az Etihad Airways-szel együttműködésben üzemelteti. A járat elsősorban az átszálló utasokat célozza meg, akik számos, az Etihad Airways által üzemeltett, Abu Dhabi-ból induló, nagy távolságú járatot vehetnek igénybe. Ez az együttműködés növeli a ČSA értékesítési lehetőségeit és hozzájárul a vállalat hosszú távú életképességének helyreállításához minimális többletköltség mellett.

(80) Az APC adminisztratív épületének értékesítése és visszabérlése a Cseh Köztársaság véleménye szerint szabványos piaci eljárásnak tekinthető, amely lehetővé teszi az értékesítő fél számára a fizetőképességet biztosító eszközökhöz való hozzáférést, a kedvezményezett számára pedig a bérletből származó jövőbeni bevételek stabil forrását. Az értékesített földterület továbbá stratégiai jelentőséggel bír a prágai repülőtéri új fel- és leszállópálya építésére való tekintettel. Ez az oka a Letiště Praha e földterület iránti megvételi szándékának. Ugyanakkor a Praha–Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló törvény ([5]) értelmében a Praha-Ruzyně repülőteret, a vele szomszédos és hozzá tartozó földterületeket beleértve, kizárólag a Cseh Köztársaság vagy csehországi székhelyű, 100 %-os állami tulajdonban lévő jogi személyek birtokolhatják. Ez a feltétel a megfelelő vásárlók számát a teljes mértékben az állam tulajdonában lévő vállalatokra korlátozza. A Letiště Praha egyike e vállalatoknak, melynek a szóban forgó földterület megszerzése stratégiai érdeke.

(81) A Cseh Köztársaság ismételten kijelentette, hogy a ČSA és a Letiště Praha közötti üzleti kapcsolatok mindig is összhangban voltak a nemzeti és uniós jogszabályokkal (lásd az indoklás 61. és 64. pontját). Ami a ČAH-t illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a 2010. november 24-i 848 sz. kormányhatározat értelmében a ČAH nem tekinthető a vállalati infrastruktúra és a légifuvarozók állandó integrációjának, csupán azok (a ČSA és a Letiště Praha) korlátozott időtartamú és funkciójú összefonódásának, melynek célja a ČSA és leányvállalatainak a lehető legjobb feltételek mellet történő értékesítése.

(82) Végül, ami a Pro Hanspaulku polgári társulás által előterjesztett észrevételeket illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a polgári társulás nem bizonyította jogos érdek létezését, és ilyen érdek nem vezethető le a prágai repülőtéren építendő új fel- és leszállópályával kapcsolatban benyújtott kifogásból sem, melyet állítólagosan elsősorban a szerkezetátalakításon átesett ČSA használ. A Cseh Köztársaság hozzátette, hogy a ČSA, szerkezetátalakításával összhangban korlátozza jelenlétét a prágai repülőtéren, így a polgári társulás észrevétele érvényét veszíti.

([1]) A hivatalos felülvizsgálati eljárás megindítását követően a Cseh Köztársaság a szerkezetátalakítási terv két frissített verzióját (2011. szeptember 15-i és 2012. január 3-i) terjesztette elő a Bizottságnak.

([2]) A HCA a szerkezetátalakítást megelőzően csak utazási irodai szolgáltatásokat nyújtott; a vállalat bezárását a ČSA a szerkezetátalakítási terv első verziójában jelezte. A frissített szerkezetátalakítási tervben azonban már szerepel a HCA utazási iroda, melynek részévé vált a ČSA charterjáratok üzletág.

([3]) A polgári légi közlekedésről szóló és a kereskedelmi tevékenységről szóló 455/1991 számú törvény módosításáról szóló 49/1997 számú törvény, és annak későbbi módosításai, továbbá a Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, valamint Izrael kormányai által 1991. április 24-én Jeruzsálemben aláírt légi közlekedésről szóló szerződés.

([4]) A code sharing (a járatok közös üzemeltetése) a légifuvarozók együttműködésének megszokott formája, melynek értelmében egy bizonyos légifuvarozó által üzemeltett járat más légifuvarozók által kerül forgalmazásra az értékesítési lehetőségek javítása érdekében. Az együttműködés e formája lehetővé teszi a légifuvarozók számára célállomás-kínálatuk bővítését.

([5]) A Praha-Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló 69/2010 sz. törvény.

6. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

6.1 AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

(83) A tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy ezzel fenyeget, az EUMSZ. 107. cikk (1) bekezdése alapján összeegyeztethetetlen a belső piaccal, amennyiben hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.

(84) Az állami támogatás fogalma minden olyan előnyre vonatkozik, amelyet közvetlenül vagy közvetve állami források révén nyújtanak, vagy azt maga az állam, esetleg valamely közvetítő szervezet a rá ruházott hatáskör alapján eljárva nyújtja ([1]).

(85) Ennek értelmében a hitelkövetelések tőkére váltása útján végrehajtott bejelentett tőkeinjekciót (az Osinek vállalat által nyújtott kölcsön tőkére váltása) állami támogatásnak kell tekinteni. A tőkeinjekció állami forrásokat tartalmaz és szelektív előnynek minősül, mivel javítja a ČSA pénzügyi helyzetét.

(86) A Európai Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében az egyik vállalkozás részére nyújtott támogatás befolyásolhatná a két tagállam közötti kereskedelmet, amennyiben ez a vállalkozás az Európai Unión belüli kereskedelem számára nyitott piacon működik ([2]). Önmagában már az a tény is a verseny lehetséges megsértésére utal, hogy a vállalkozás versenypozíciója olyan gazdasági előnyhöz jutás révén erősödik a többi versenyben lévő vállalkozással szemben, melyhez a vállalkozás szokásos üzletvitel esetében nem juthatna hozzá ([3]). Ezért a tagállam által egy vállalkozás részére nyújtott támogatás segítheti a vállalkozás tevékenységeinek fenntartását vagy bővítését a hazai piacon, melynek következtében a más tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozások kevesebb lehetőséghez jutnak az érintett tagállam piacára történő bejutást illetően ([4]).

(87) Az adott intézkedés befolyásolja a tagállamok közti kereskedelmet és a versenyt, mivel a ČSA versenyben van más európai uniós vállalatokkal, különösen a légi közlekedés liberalizálása harmadik szakaszának (harmadik csomag) 1993. január 1-i életbe lépése óta. A szóban forgó intézkedés lehetővé teszi a ČSA tevékenységének folytatását anélkül, hogy a vállalatnak szembe kelljen néznie a kedvezőtlen pénzügyi eredményekből származó következményekkel, ezért torzítja a versenyt.

(88) A hitelkövetelések tőkére váltása útján végrehajtott bejelentett tőkeinjekció ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Ezt a megállapítást a cseh hatóságok nem kifogásolják.

6.2 A TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE

(89) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése megállapítja, hogy a tagállam nem hajthatja végre a tervezett intézkedéseket mindaddig, amíg a Bizottság meg nem hozza az intézkedést engedélyező végleges döntést. A Bizottság megállapítja, hogy a cseh hatóságok 2010. június 30-án végrehajtották a szóban forgó intézkedést, azaz az Osinek vállalattól származó hitelkövetelések tőkére váltását. A Bizottság sajnálattal állapítja meg, hogy a Cseh Köztársaság nem felelt meg a cselekménytől való tartózkodási kötelezettségről szóló rendelkezésnek, mellyel megszegte kötelezettségét az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében.

6.3 A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A BELSŐ PIACCAL A MEGMENTÉSI ÉS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI IRÁNYMUTATÁS ÉRTELMÉBEN

(90) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja az egyes gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás engedélyezéséről rendelkezik, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(91) A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés szerkezetátalakítási támogatásnak minősül, amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás feltételei alapján kell, hogy megítélésre kerüljön a közös piaccal való, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése szerinti összeegyeztethetőség megállapítása érdekében.

6.3.1 **Jogosultság**

(92) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 33. pontja úgy rendelkezik, hogy a vállalkozás meg kell, hogy feleljen a nehéz helyzetben lévő vállalkozás definíciójának az iránymutatás 9. és13. pontja értelmében.

Nehéz helyzetben lévő vállalkozás

(93) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 9. pontja alapján a Bizottság akkor tekint egy vállalkozást nehéz helyzetben lévőnek, ha az képtelen – akár saját erejéből, akár pedig a tulajdonosai/részvényesei vagy a hitelezői által biztosított források révén – arra, hogy megállítsa a veszteségek halmozódását, amely a hatóságok külső beavatkozása nélkül szinte teljes bizonyossággal azt eredményezné, hogy rövid vagy középtávon feladja üzleti tevékenységét.

(94) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontja továbbá kifejti, hogy egy korlátolt felelősségi alapon működő vállalat akkor tekinthető nehéz helyzetben lévőnek, ha az a jegyzett tőke több mint felének, illetve ha az utóbbi 12 hónap folyamán a jegyzett tőke több mint negyedének megfelelő veszteséget ért el.

([1]) Lásd a Bíróság 2002. május 16-i C-482/99 *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine”)* ügyben hozott ítéletét (EBHT 2002., I-4397. o.)

([2]) Lásd különösen a Bíróság 102/87 sz. *Francia Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítéletét, EBHT 1988, 4067. o.

([3]) A Bíróság 730/79 sz. *Philip Morris Holland BV kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélete, EBHT 1980., 2671. o.

([4]) Lásd különösen a Bíróság 2005. december 15-i C-66/02 sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét, EBHT 2005, I-10968. o., 117. pont, valamint a Bíróság 2006. június 15-i C-393/04 és C-41/05 sz. *Air Liquide Industries Belgium* egyesített ügyekben hozott ítéletét, EBHT 2006, I-5332 o., 35. pont.

(95) A cseh hatóságok állítása szerint a ČSA, amely a cseh nemzeti törvények szerint részvénytársaságnak minősül, így a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontja értelmében korlátolt felelősségi alapon működő vállalat 2009 augusztusa óta súlyos nehézségekkel küzd, amikor is a pénzügyi válság jelentős mértékben befolyásolta a nyári légi közlekedési menetrend csúcsidőszakát. Ebben az időszakban a működési cash-flow [– 2,4 – – 2,1] millió CZK-ra csökkent, ami a vállalat eszközeire rendkívüli hatással volt.

(96) 2009 augusztusában a vállalat teljesítette a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. a) pontjában előírt feltételeket. A ČSA jegyzett tőkéjének összértéke elérte a 2,735 milliárd CZK-t. A cseh számviteli szabványokkal összhangban a ČSA jegyzett tőkéje 2009 augusztusában negatív értéket ért el ([– 1 000 – – 900] millió CZK 2009 júliusának végén), melynek több mint negyede elveszett az ezt megelőző 12 hónap során (2008 júliusától kezdődően, amikor is a jegyzett tőke [900 – 1 000] millió CZK volt). Ezen oknál fogva a ČSA 2009 augusztusában megkezdte a szerkezetátalakítási folyamatot. Ebből kifolyólag, a vállalat a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának idején (2010 júniusa) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében valóban nehéz helyzetben lévő vállalatnak minősíthető.

Újonnan alapított vállalat

(97) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 12. pontja megállapítja, hogy egy újonnan alapított vállalat akkor sem jogosult megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra, ha a vállalat induló pénzügyi helyzete bizonytalan. Elvileg egy vállalkozást a vonatkozó tevékenységi területen elkezdett műveleteitől számított első három éven keresztül tekintenek újonnan alapítottnak.

(98) A ČSA 1923-ban került megalapításra, így nem minősül újonnan alapított vállalkozásnak.

Vállalatcsoport

(99) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja szerint egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó vagy az általa átvett vállalat rendszerint nem jogosult megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha a vállalat igazoltan saját működése, és nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás eredményeként jutott nehéz helyzetbe, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek. Abban az esetben, ha a nehéz helyzetben lévő vállalkozás leányvállalatot alapít, ez a leányvállalat és az azt irányító nehéz helyzetben lévő vállalkozás egy csoportnak minősül, mely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontjában megállapított feltételek mellet támogatás nyújtására jogosult.

(100) 2010-ben, szerkezetátalakítási támogatás nyújtása idején a ČSA egy csoportba tartozott számos más légi közlekedésben és azzal összefüggő területeken tevékeny vállalattal ([1]). A csoport záróelszámolásából kitűnik, hogy a légi közlekedési társaság egy nagyobb vállalkozáscsoport tagja, valójában azonban a forgalom nagy részéért (94 %) maga a társaság felelős, ezért lehetetlen, hogy a légitársaság szerkezetátalakítását a vállalkozáscsoport egy másik tagja finanszírozza. A záróelszámolás továbbá azt is igazolja, hogy a légitársaság veszteségei a vállalkozás saját működésének eredményei, és nem köthetők a vállalkozáscsoport semelyik más tagjához.

(101) A Bizottság tehát azon a véleményen van, hogy a ČSA nehézségei nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás, hanem általában a vállalat fő üzleti tevékenységét érintő forgalomcsökkenés következményei. A nehézségek különösen azért túl súlyosak a csoportszinten való megoldáshoz, mert a nyereséges leányvállalatok pozitív hozzájárulása nem elégséges a ČSA fő üzleti tevékenységéből származó veszteségek fedezésére.

(102) A Bizottság megállapítja, hogy a ČAH megalapítására (a 2011-es és 2012-es év fordulóján), amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja értelmében lényegében magát a vállalkozáscsoportot jelenti, a szerkezetátalakítási támogatás nyújtása után került sor, ezért a szerkezetalakítás részének tekinthető, és ezáltal nem befolyásolja a szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultságot. A Bizottság továbbá azt is figyelembe veszi, hogy a ČAH tagvállalatai közötti üzleti kapcsolatok a Cseh Köztársaság vonatkozó rendelkezéseivel ([2]) összhangban nem személyes piaci alapelvekre épülnek, ezért a vállalatcsoport más tagjától származó, a ČSA szerkezetátalakítási folyamatához való hozzájárulás nem lehetséges.

6.3.2. **A hosszú távú életképesség helyreállítása**

(103) Elsősorban, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 35. pontja szerint a szerkezetátalakítási tervnek, amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie, a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét.

(104) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja szerint a tervnek tartalmaznia kell a vállalat nehézségeit okozó körülményeket, és figyelembe kell vennie a jelenlegi helyzetet és a jövőbeni piaci kilátásokat a legkedvezőbb, a legkedvezőtlenebb és az alapértelmezett forgatókönyvnek megfelelően.

(105) A szerkezetátalakítási tervben elő kell irányozni a vállalkozás olyan irányú átalakulását, hogy a szerkezetátalakítás befejeztével fedezni tudja minden költségét, beleértve az amortizációs költségeket és a pénzügyi műveletek ráfordításait. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 37. pontja).

([1]) Ezek a következők: Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 %-os tőkerészesedés), ČSA Services, s.r.o. (100 %-os tőkerészesedés), Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %-os tőkerészesedés), Slovak Air Service, s.r.o. (100 %-os tőkerészesedés), Czech Airlines Handling, s.r.o. és Czech Airlines Technics, a.s. (100 %-os tőkerészesedés).

([2]) Az 513/1991 számú törvény (kereskedelmi törvénykönyv) 66a. és 196a. cikke és az 586/1992 számú törvény (jövedelemadóról szóló törvény) 23 cikkének (7) bekezdése.

(106) A Bizottság megállapítja, hogy a 2.3 szakaszban foglaltaknak megfelelően a szerkezetátalakítási terv tartalmazza a vállalat nehézségeit okozó körülményeket. A szerkezetátalakítási terv figyelembe veszi a ČSA fő piacát, azaz a menetrend szerinti légi utasszállítást illető meglévő és jövőbeni kilátásokat, előrevetíti a lehetséges forgatókönyveket a legkedvezőbb, a legkedvezőtlenebb és az alapértelmezett feltételeknek megfelelően, és rámutat a ČSA erősségeire és gyengeségeire. A Bizottság ezáltal megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási terv a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 36. pontjában előírt valamennyi formai kérdéssel foglalkozik.

(107) A meglévő szerkezetátalakítási terv a vállalat hosszú távú életképességének 2014 júniusáig való helyreállítását irányozza elő. A jelenleg érvényben lévő ötéves időszak viszonylag hosszúnak számít. Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA nyereségessége már 2013-ban visszaállítható. A szerkezetátalakítási intézkedések többsége már lebonyolításra került, a vállalat részleges leépítését és a saját hozzájárulás kialakítását beleértve. A cseh hatóságok igazolták, hogy a szerkezetátalakítási terv stratégiáját a ČSA hosszú távú életképességének helyreállításához szükséges lehető legrövidebb idő alapos értékelését követően és az esetleges jövőbeni működési feltételeknek megfelelően öt évre osztották el. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben, különösen a légi fuvarozás területén elengedhetetlen az operatív és a szolgáltatásbeli teljesítmény stabilizálása annak érdekében, hogy nem csak a rövidtávú fellendülés, hanem a jövőbeni növekedés alapjául szolgáló hosszú távú életképesség is biztosítva legyen. Ezek az erőfeszítések jellegüknél fogva több évet vesznek igénybe. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy az előző esetekben ötévesnél hosszabb szerkezetátalakítási időszakkal [1] számoltak. A Bizottság mindent összevetve úgy véli, hogy öt év megfelelő időtartam a szerkezetátalakítási terv megvalósításához.

(108) Annak érdekében, hogy a ČSA forgalmat produkáljon, a szerkezetátalakítási terv szerint jelentős költségcsökkentés szükséges, különösen a kapacitás, a személyzet, a repülőgéppark és az útvonalhálózat leépítése, valamint további, a bevételt érintő kezdeményezések formájában.

(109) A Bizottság megállapítja, hogy a ČSA jelentős mértékben csökkentette a pilóták és a fedélzeti személyzet számát. Több mint 1 000 munkahely került megszüntetésre. A proaktív költségcsökkentés várhatóan [390 – 425] millió CZK értékű nettó megtakarítást eredményez a 2012-es év végéig. Az egy utasra jutó értékesítési költség 2010-ben [15,5 – 17] %-kal csökkent.

(110) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a repülőgéppark (30 %-os) és az útvonalhálózat ([18 – 20] %-os) leépítése [3,9 – 4,3] %-os növekedéshez vezet az ASK-ból származó bevételben. Ennek következtében, az alapértelmezett forgatókönyv szerint a kihasználtság [66 – 73] %-kal növekszik. A repülőgéppark korszerűsítése és a Boeing repülőgépek Airbus repülőgépekre való lecserélése a működési és karbantartási költségek csökkenéséhez vezetnek, ami hatékonyabb gazdálkodást eredményez a repülőgéppark területén. A hálózat és a repülőgéppark leépítése várhatóan [195 – 215] millió CZK nettó megtérítést eredményez a 2012-es év végéig.

(111) A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a ČSA új bevételkezelési rendszert vezetett be, melynek célja az ASK-ból származó bevétel [3 – 3,5] %-kal való emelése. A bevételkezelési rendszer, továbbá a járatokkal kapcsolatos saját termékek és a harmadik felek termékeinek értékesítéséből származó bevétel összesen [500 – 560] millió CZK forgalmat eredményez.

(112) A Bizottság más e területről származó, légitársaságokat érintő szerkezetátalakítási példákra alapozva úgy ítéli meg, hogy ezek a kezdeményezések lehetővé teszik a ČSA számára a költségek csökkentését és többletbevétel képzését a vállalat hosszú távú életképességének 2014-ig történő helyreállítása érdekében.

(113) A vélelmezett eredmények reális feltételezéseken alapulnak, különösen a növekedés ütemét, az inflációt, az üzemanyagárakat és az USD/CZK árfolyamot illetően. Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben a Cseh Köztársaság a Bizottság alapvető feltételekre irányuló kételyeire összpontosít és további magyarázatot ad ezzel kapcsolatban:

— A szerkezetátalakítás eredeti időszakának meghosszabbítása mellett a Cseh Köztársaság felülvizsgálta az életképesség helyreállítását illető előrejelzéseket is, mégpedig a korábban használt legkedvezőbb forgatókönyv helyett az alapértelmezett forgatókönyv módosított változata alapján. A ČSA jelenleg [1,7 – 1,85] %-os tőkehozamráta (ROCE) 2014-ig történő elérésére törekszik (az eredeti szerkezetátalakítási tervben szereplő [3 – 3,5] % helyett).

— A ČSA módosította 7 repülőgép szállításának ütemezését – 2013 és 2014 helyett csak a 2014 és 2016 közötti időszakban kerülnek szállításra. A ČSA igazolja, hogy valamennyi szóban forgó repülőgép vásárlása kereskedelmi hitelből kerül finanszírozásra, bármilyen nemű állami támogatás nélkül.

— A Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a ČSA minden veszteséges tevékenységét felfüggeszti.

(114) A Bizottság pozitívan értékeli, hogy az eljárás megkezdéséről szóló határozatot követően a belső és külső tényezőkkel kapcsolatos alapfeltevések felülvizsgálásra kerültek, mint például a 2010-es és 2013-as évre szóló gyengébb keresletnövekedést és magasabb üzemanyag-költségeket előrevetítő előrejelzések. Az egyes kulcsfontosságú feltételek kiigazítása egy módosított pénzügyi

[1] Lásd a C 6/09 *Austrian Airlines* ügyben, HL L 59., 2010.3.9., 1. o., (296) preambulumbekezdés (a szerkezetátalakítás időtartama 6 év), az SA.31479 *Royal Mail Group* ügyben, C(2012) 1834 végleges, (217) preambulumbekezdés (a szerkezetátalakítás időtartama 5 év) és az SA.33015 *Air Malta* ügyben, C(2012) 4198 végleges, (93) preambulumbekezdés (a szerkezetátalakítás időtartama 5 év) hozott bizottsági határozatokat.

előrejelzést eredményezett, alacsonyabb várható nyereséggel a 2013-as évre ([68 – 75] millió CZK a korábbi [123 – 135] millió CZK-val szemben). A módosított feltételek reálisabb és megbízhatóbb képet nyújtanak a ČSA jövőbeni fejlődéséről.

(115) A ČSA továbbá, a fent említett legreálisabb feltételeket kivéve (alapértelmezett forgatókönyv) benyújtotta a forgatókönyvek elemzését, az egyes kulcsfontosságú tényezők alapján módosított legkedvezőbb és legkedvezőtlenebb forgatókönyveket beleértve.

(116) Az alapértelmezett forgatókönyv szerint a ČSA a 2013-as évtől pozitív működési eredménnyel számol. Legkésőbb 2014-ig a legkedvezőtlenebb forgatókönyv szerint is visszaáll a ČSA nyereségessége.

(117) A tőkehozamráta (ROCE) 2015-ig várhatóan alacsony ([1,9 – 2,2] % körüli) értékeket mutat majd. Ez a tőkehozamráta-értek meglehetősen alacsony, viszont tekintettel arra, hogy a vállalkozáscsoport (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) tőkehozamrátája, melyhez a ČSA is tartozik, 2003 és 2009 között [– 1,2 – – 1] % és [5,4 – 6,3] % közötti értékeket ért el, reálisnak tűnik. Pozitív tőkehozamráta-értékeket a csoporton belül csak a Lufthansa ([5,3 – 6] %), a British Airways ([4,9 – 5,7] %) és az AF-KLM ([2 – 2,3] %) értek el. A diszkont légitársaságok ugyanakkor [5,5 – 6,5] és [15,5 - 17] % közötti tőkehozamráta-értékeket értek el a 2004 és 2007 közötti időszakban ([1]).

(118) A célirányos tőkehozamráta ezáltal nem éri el azt az értéket, amelyet a leghatékonyabb diszkont légitársaságok vagy a fent említett, méretnagyságból adódó megtakarításokat kihasználó nagyvállalatok igen. A ČSA a maga szerkezetátalakításon átesett repülőgépparkjával (20 – 23 légi jármű) kis méretű, regionális résztvevője marad a piacnak, melynek hosszú távú fejlődését leginkább egy magánbefektető belépése biztosítaná.

(119) Tekintettel arra, hogy a Cseh Köztársaság a vállalat tulajdonosaként tisztában van a helyzettel és támogatja a vállalat megfelelő időben történő privatizációját, a hosszú távú életképesség ily módon történő helyreállítása elfogadhatónak tekinthető. Ezenkívül az a tény, miszerint a ČSA bebiztosította a lízing lehetőségét az új, az eredetileg tervezett államilag garantált bankhitel helyett magánforrásból finanszírozott légi járművet illetően, arról tanúskodik, hogy a piaci résztvevők bíznak a vállalat életképességének helyreállíthatóságában.

(120) A Bizottság továbbá pozitívan értékeli, hogy a ČSA azóta jelentős lépéseket tett a szerkezetátalakítási tervet illetően, és a tervezett intézkedések bevezetése már 2011-ben pozitív hatással volt a vállalatra: míg az előző évhez képest a járatok [15,5 – 17] %-a eltörlésre került, a szállításból származó bevétel ugyanezen időszak alatt csak [8 – 9] %-kal csökkent. 2012 első negyedévében a nem átszálló utasok száma [7,9 – 8.4] %-kal nőtt, ami kedvező hatással volt az RASK mutatóra (kínált férőhely-kilométerenkénti bevétel), amely [12,5 – 14] %-kal nőtt. 2011-ben ugyanakkor a ČSA [115 – 130] millió CZK-val csökkentette vendéglátási költségeit; ami [14,5 – 16] %-os csökkenést jelent az egy utasra jutó egységköltségben. A költségcsökkentési intézkedéseknek köszönhetően a globális forgalmazási rendszer költségei 2010-ben [68 – 75] millió CZK-val, 2011-ben pedig [89 – 96] millió CZK-val csökkentek (az előző évhez mérten).

(121) A ČSA végrehajtotta a munkaerő-állomány tervezett csökkentését és az eszközök értékesítését, valamint a melléktevékenységek átruházását a leányvállalatokra, melyek ezt követően értékesítésre kerültek a ČAH részére.

(122) A már végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedésekre és a jelentős előrelépésekre való tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a módosított szerkezetátalakítási terv lehetővé teszi a ČSA számára a hosszú távú életképesség ésszerű időn belül történő helyreállítását.

6.3.3 **A túlzott mértékű versenytorzulás megelőzése (kiegyenlítő intézkedések)**

(123) Másodsorban, annak érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebbre csökkentsék, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjával összhangban kiegyenlítő intézkedéseket kell hozni. Ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközök értékesítését, a kapacitás csökkentését vagy a piaci jelenlét korlátozását, illetve az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja).

(124) Ezzel kapcsolatban, a veszteséges tevékenységek felfüggesztése, amely a vállalat életképességének helyreállítása érdekében mindenképp szükséges lett volna, a kiegyenlítő intézkedések megítélésekor nem minősül a kapacitás csökkentésének vagy a piaci jelenlét korlátozásának (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja).

(125) A ČSA a következő kiegyenlítő intézkedéseket javasolja:

— a kapacitás csökkentése,

— repülőtéri résidőkről (slot) való lemondás koordinált európai repülőtereken, a londoni Heathrow repülőtéri résidők értékesítését beleértve,

— eszközök értékesítése.

(126) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeit fejezte ki a vállalat egyes kiegyenlítő intézkedéseivel kapcsolatban, mivel ezek az életképesség fenntartásához szükséges intézkedésnek minősülhetnek. A Cseh Köztársaság tisztázta ezt a kérdést, és az egyes fent említett intézkedések fontosságával indokolta azt.

([1]) A Boston Consulting Group által kidolgozott piaci tanulmány.

A kapacitás csökkentése

(127) A ČSA a repülőgéppark 50 %-os leépítését tervezte, amely a célállomás-hálózatot is befolyásolná. 2009-ben a vállalat teljes kapacitása [8 – 9] milliárd ASK volt. A szerkezetátalakítási folyamat végén a ČSA [6,2 – 7] milliárd ASK-t kínál majd, amely a hálózat [2 – 2,2] milliárd ASK-val való ([20 – 25] %-os) korlátozását jelenti.

(128) A ČSA egyetértését fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a további intézkedések, mint például a New Yorkba és Torontóba induló járatok eltörlése, az életképesség fenntartásához szükséges intézkedéseknek minősüljenek. Ezt a határozatot a ČSA igazgatótanácsa 2009 júliusában, azaz a szerkezetátalakítási időszak megkezdését megelőzően elfogadta. A járatokat 2009 novemberében felfüggesztették. Mindenesetre az a tény, hogy a ČSA e határozatát a szerkezetátalakítási időszak megkezdését megelőzően fogadta el, arról tanúskodik, hogy ez az üzleti döntés inkább a vállalat életképességének javítása érdekében, mint sem az állami támogatás a kereskedelmi feltételekre való torzító hatásának minimalizálása végett került elfogadásra.

(129) A módosított szerkezetátalakítási tervben a ČSA kiegyenlítő intézkedés gyanánt 6 nyereséges útvonal ([1]) eltörlését, valamint a kínált férőhely-kilométerek számának csökkentését javasolja további 10 nyereséges útvonalon ([2]). A járatok törlése és a tervezett kapacitáscsökkentés következtében a kínált kapacitás [900 – 1 000] millió férőhely-kilométerrel csökken, ami a tervezett szállítási kapacitás [10 – 11] %-os csökkentésének ([3]) felel meg a 2009-es évhez képest. A ČSA megerősítette, hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig megtartja a kiegyenlítő intézkedés gyanánt javasolt csökkentett kapacitást.

(130) Az útvonalak abban az esetben minősülnek nyereségesnek, ha a 2009-es évben C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményeztek. A C1 kategóriájú hozzájárulás figyelembe veszi a járatot, az utasokat és az egyes útvonalakra jutó forgalmazási költségeket (változó költségek). A hozzájárulás a következőképpen számítható ki: (az útvonalból származó bevétel – az útvonal változó költségei) / az útvonalból származó bevétel. Ezért valamennyi útvonal, amely C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményez, elégséges bevételt képez nem csak az útvonal változó költségeinek fedezéséhez, hanem hozzájárul a vállalat állandó költségeinek fedezéséhez is.

(131) A Bizottság úgy véli, hogy a C1 kategóriájú hozzájárulás terjedelme szempontjából megfelelő mércének tekinthető, mivel minden, az adott útvonallal közvetlenül összefüggő költséget figyelembe vesz. A Bizottság megállapítja, hogy egy ehhez hasonló helyzetben hasonló terjedelmű mutató került elfogadásra ([4]).

(132) Ami a harmadik fél állítását illeti, mely szerint a ČSA új veszteséges célállomásokat nyitott meg (például Prága – Abu Dhabi), a Bizottság a cseh hatóságok által nyújtott magyarázatot követően megállapítja, hogy az ezen útvonalon közlekedő járatot a ČSA az Etihad Airwayssel közösen üzemelteti. Mindenesetre, még ha új útvonalak megnyitásra is kerülnének, a ČSA elkötelezett a (kínált férőhely-kilométerben megadott) teljes hálózat [20 – 25] %-os korlátozását, valamint e korlátozott hálózat a szerkezetátalakítási folyamat végéig történő megtartását illetően. A ČSA ezenfelül felajánlotta, hogy eltörli vagy csökkenti kapacitását 16 nyereséges útvonalon, ezzel kompenzálva versenytársait.

Repülőtéri résidőkről (slot) való lemondás koordinált európai repülőtereken

(133) A Bizottság megállapítja, hogy a célállomás-hálózat módosítása következtében a ČSA lemond számos, koordinált repülőtéren található résidejéről ([5]). A résidőkről való lemondás lehetővé teszi más, versenyben álló légitársaságok számára a koordinált repülőtereken való kapacitásnövelést (a konkrét törölt útvonaltól függetlenül), ami a piacra való belépés akadályainak korlátozását jelenti a ČSA versenytársai javára.

Eszközök értékesítése

(134) A ČSA állítása szerint a vállalat nem veszteséges eszközeinek értékesítése, mint például a londoni Heathrow repülőtéri résidők (lásd a (47) preambulumbekezdést) és 15 légi jármű értékesítése (lásd a (48) preambulumbekezdést), valamint a Duty Free vállalkozások (lásd a (46) preambulumbekezdést) és a ČAH holding leányvállalatainak (lásd a (53) preambulumbekezdést) értékesítése, kiegyenlítő intézkedésnek tekintendő. Mindenesetre, tekintettel arra, hogy a kiegyenlítő intézkedés elsősorban azon a piacon kell, hogy bevezetésre kerüljön, melyen a szerkezetátalakítást követően az adott vállalat jelentős piaci helyzetbe kerül, ebben az esetben csak a légi utasszállítással kapcsolatos intézkedések relevánsak.

(135) A nyereséges útvonalakon történő [10 – 11] %-os kapacitáscsökkentésen és a koordinált repülőtereken történő résidőkről való lemondáson kívül csak a londoni Heathrow repülőtéri résidők, illetve a 15 légi jármű értékesítése tekinthető megfelelő kiegyenlítő intézkedésnek; a Duty Free vállalkozások és a ČSA leányvállalatainak a ČAH holding részére történő értékesítése nem minősülhetnek kiegyenlítő intézkedésnek, mivel nem befolyásolják a ČSA fő piaci helyzetét.

A javasolt kiegyenlítő intézkedések megfelelősége

(136) A kiegyenlítő intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja).

([1]) […].
([2]) […]
([3]) A nettó csökkentés (a veszteséges célállomások törlését leszámítva), amely az életképesség helyreállításához szükséges, tekintettel a 2010-es és 2013-as számviteli év között tervezett kapacitásnövelésre.
([4]) Lásd a Bizottság SA.33015 számú *Air Malta* ügyben hozott határozatát, C(2012) 4198 végleges, (111) preambulumbekezdés.
([5]) Az érintett résidők többsége koordinált repülőtereken található (a résidők koordinátor által kerülnek kiosztásra a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet alapján (HL L 14, 1993.1.22, 1. o.).

(137) A kiegyenlítő intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a támogatás torzító hatásaival, és különösen az adott vállalkozás méretével és relatív piaci jelentőségével. A kapacitás csökkentésének mértékét és a piaci jelenlét korlátozását esetről esetre külön-külön kell megállapítani (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja).

(138) A Bizottság megállapítja, hogy ugyan a ČSA jelenleg még mindig vezető pozícióban van a cseh légiközlekedési piacon, a vállalat részesedése a teljes európai légiközlekedési iparág termelési kapacitásában és teljesítményében csupán 1–2 %. Egy aránylag kis fuvarozó esetében, mint a ČSA, a repülőgéppark további leépítése kedvezőtlenül befolyásolhatná a vállalat életképességét anélkül, hogy ez versenytársai számára jelentősebb lehetőséget jelentene.

(139) Ami a saját hozzájárulás legfontosabb részét, azaz a kapacitáscsökkentést illeti, a Bizottság a [10 – 11] %-os csökkentést, különösen más légitársaságok szerkezetátalakítási eseteivel [1] összemérve, elégségesnek véli.

(140) Ebben az összefüggésben a Bizottság a fent említett kiegyenlítő intézkedéseket a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján elégségesnek tekinti ahhoz, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt negatív hatás a lehető legkisebb legyen.

6.3.4 **Minimális mértékű támogatás (saját hozzájárulás)**

(141) Harmadsorban, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja szerint, a támogatás összegének a szerkezetátalakítási költségek minimális szintjére való csökkentése érdekében szükséges, hogy a kedvezményezett jelentős mértékben és saját forrásból hozzájáruljon a szerkezetátalakításhoz. A hozzájárulás olyan eszközök értékesítéséből is származhat, melyek a vállalat túlélése szempontjából nem létfontosságúak, esetleg piaci feltételek mellett külső forrásból kerültek beszerzésre.

(142) Nagyobb méretű vállalatok esetében a Bizottság általában arányos hozzájárulásnak a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át tekinti. Kivételes körülmények között és különösen súlyos nehézségek esetén azonban a Bizottság alacsonyabb hozzájárulással is megelégszik (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja).

(143) A saját hozzájárulásnak ténylegesnek, azaz valósnak kell lennie, bármiféle jövőbeni bevételtől, például pénzforgalomtól mentesen (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja). A saját hozzájárulás lényegéből kifolyólag nem tartalmazhat más állami támogatást.

(144) Tekintettel arra, hogy a szerkezetátalakítás összköltsége [8 900 – 10 500] millió CZK, a ČSA javasolt saját hozzájárulása a következőket tartalmazza:

— magánjellegű bankhitelt a Komerční banka-tól ([125 – 140] millió CZK) és

— eszközök értékesítését (földterületek, ingatlanok, légi jármű és leányvállalatok) [2].

(145) A cseh hatóságok által javasolt saját hozzájárulás a szerkezetátalakítás összköltségének [70 – 80] %-át jelentené. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a ČSA repülőgép bérléséről szóló magán lízingszerződést kötött ([25 – 30] millió USD), mely szintén saját hozzájárulásnak tekinthető.

Légi jármű bérlése

(146) 2011 májusában a ČSA magánforrásból finanszírozott lízingszerződés keretében beszerzett egy Airbus A319 légi járművet és két motort. A bérlést piaci körülmények között biztosította a […]. A lízingszerződés [25 – 30] millió USD (körülbelül [520 – 600] millió CZK értékű hitelnek, azaz a szerkezetátalakítási költségek [5,3 – 5,9] %-ának felel meg.

(147) A lízingtársaság egy légi járművet szolgáltat a ČSA részére, amely pénzügyi lízing keretein belül 10 évig használja majd azt; a részletek teljes törlesztését követően a légi jármű a ČSA tulajdonába kerül. A repülőgép ára [29 – 33] %-ának megfelelő előlegen kívül a ČSA negyedéves lízingdíjakat fizet a bérlő részére. Ezek a lízingdíjak a repülőgép árát és a lízingtársaság által kérvényezett banki hitelből származó kamatot tartalmazzák (3 havi London Interbank Offered Rate (LIBOR) plusz nyereségráta). A részletek törlesztése (jobban mondva a lízingtársaság részére nyújtott kölcsön visszafizetése […]) a légi jármű zálogosítása útján kerül biztosításra, különösen a légi jármű, a bank javára történő, a lízing teljes időszakára kiterjedő zálogosításával.

(148) A Bizottság megállapítja, hogy az említett lízingszerződés igazolja, hogy a ČSA piaci feltételek mellett és a cseh hatóságok segítsége nélkül jutott külső finanszírozási forrásokhoz. Ez a finanszírozás arról tanúskodik, hogy a piac bízik az életképesség várható helyreállításának lehetőségében. A Bizottság ezért az [520 – 600] millió CZK értékű lízinget a saját hozzájárulás részének tekinti.

[1] Az Air Malta esetében (SA.33015 bizottsági határozat, C(2012) 4198 végleges) a nyereséges útvonalak kapacitását 5 %-kal csökkentették. A szerkezetátalakítás ügyében hozott korábbi határozatokban a kapacitás teljes leépítése (Austrian Airlines: 15 %, a Bizottság 2010 évi C 6/2009 határozata, HL. L 59, 1. o., 323. pont; LTU: 28 %, a Bizottság 2010 évi N 428/2002 határozata, HL C 148) vagy a piaci részesedés csökkentése (Cyprus Airways: 3 %, a Bizottság C 10/20062008 évi határozata, HL L 49, 25. o., 129. pont) formájában végrehajtott kiegyenlítő intézkedés került elfogadásra.

[2] Részletekért lásd az 5. táblázatot.

Magánhitel a Komerční banka-tól

(149) A Komerční banka-tól származó javasolt hitelt a keretmegállapodásban meghatározott hitelkeret alkotja. A Bizottság megállapítja, hogy a [480 – 540] millió CZK értékű hitelkeretről szóló keretmegállapodást már 2009. március 31-én megkötötték, majd a ČSA pénzügyi helyzetének romlására való tekintettel a keretmegállapodás későbbi módosításainak keretében csökkentették a hitelkeretet. A keretmegállapodás legutóbbi, 2009. decemberi módosítása csupán [200 – 220] millió CZK értékű hitelkeret folyósítását írja elő 2010. június 30-ig. A Bizottság ezt úgy értelmezi, hogy a [125 – 140] millió CZK értékű javasolt saját hozzájárulás a hitelkeret legfrissebb egyenlege.

(150) A saját hozzájárulásnak igazolnia kell, hogy a piac bízik az életképesség várható helyreállításának lehetőségében. Mivel a megfelelő hitelmegállapodás jóval a szerkezetátalakítási időszak megkezdése előtt került megkötésre, és tekintettel arra, hogy a Komerční banka később csökkentette a hitelkeretet, a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja értelmében nem fogadja el ezt a magánhitelt saját hozzájárulás gyanánt.

Eszközök értékesítése

(151) Az eszközök értékesítése három csoportba osztható – i) piaci magánszereplők részére történő értékesítés, ii) ingatlan vagyon értékesítése a Letiště Praha részére és iii) leányvállalatok értékesítése a cseh állam (ČAH) részére.

i) Piaci magánszereplők részére történő értékesítés

(152) Ezeket a tranzakciókat részben nyílt, átlátható és feltételhez nem kötött pályázati felhívás útján hajtották végre (például a Duty Free vállalkozások és a Slovak Air Services, s.r.o. értékesítése). Az eszközök értékesítésének egy másik részét, mint például a légi járművek (különböző légitársaságok részére) és a londoni Heathrow repülőtéri résidők (a British Airways részére) magánszervek részére történő értékesítését egyéni tárgyalások útján folytatták le. Ezek a 2010 júliusában végrehajtott értékesítések [3 – 3,5] milliárd CZK (a szerkezetátalakítás összköltségének [31 – 35] %-a) bevételt hoztak a vállalatnak.

(153) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a szerkezetátalakítási költségekhez való hozzájárulás e része valóban a vállalat saját forrásaiból származik, valamint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjának megfelelően ténylegesnek és konkrétnak minősül. A Bizottság ezért ezeket a bevételeket elfogadja saját hozzájárulás gyanánt.

ii) A Letiště Praha értékesítése

(154) A Praha-Ruzyně repülőtér területén található földterületeket és ingatlanokat 2009. december 9-én, 2010. február 2-án és 2010. május 13-án értékesítették a Letiště Praha részére. Ezeket az eszközöket [1 620 – 1 850] millió CZK (a szerkezetátalakítás összköltségének [15 – 17] %-a) ellenében értékesítettek.

(155) A Cseh Köztársaság elfogadta a Praha–Ruzyně repülőtér tulajdonjogáról szóló törvényt, mely szerint, stratégiai jelentőségükre való tekintettel, a Praha-Ruzyně repülőtér szomszédságában lévő valamennyi földterületnek és ingatlannak állami vállalatok tulajdonában kell lennie. A cseh hatóságok véleménye szerint ezek az ingatlanok stratégiai jelentőséggel bírnak a Praha-Ruzyně repülőtér számára az újonnan építendő felszálló- és kifutópályára való tekintettel.

(156) Valamennyi ilyen eszköz csehországi független szakértők [1] véleménye alapján meghatározott áron került értékesítésre a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően. A Bizottság elvégezte az előterjesztett szakértői vélemények elemzését és kellően megbízhatónak minősítette azokat. Az értékelések nem adnak okot aggályra, mivel nem észlelhetők bennük hibák, elfogadott módszereket alkalmaznak, és az értékelés hihető feltételezéseken alapszik. A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy a szakértői véleményeket a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően dolgozták ki, és azok nem veszik figyelembe az állam, mint egyedüli potenciális vásárló monopolhelyzetét. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szakértői vélemények eredménye nagyon közel áll az eszközök reális piaci árához.

(157) A szakértői vélemény figyelmen kívül hagyta a jelzálogot és más jellegű szolgalmi jogokat. Ami a zálogjogot illeti, és különösen az Osinek társaságtól származó hitel biztosítását, a cseh hatóságok megerősítették, hogy az értékesítés lebonyolítását megelőzően minden zálogjogot töröltek. Háromból két 2009. december 9-i és 2010. február 2-i adásvételi szerződésben a szerződő felek egyetértettek azzal, hogy a vagyontárgyak szolgalmi jogok nélkül kerülnek átruházásra. Csak a 2010. május 13-i harmadik szerződés tartalmazza a rendelkezést, miszerint az átruházott vagyontárgyakat az ingatlan-nyilvántartásban jegyzett szolgalmi jogok korlátozzák. A szóban forgó szolgalmi jogok a következők:

a) a Letiště Praha-t illető, a transzformátorok és elosztási pontok használati joga (2587 sz. parcella),

b) a ČSA-t illető, a földterületek operatív tevékenységekre való használatának joga (2588/3 sz. parcella),

c) a PREdistribuce, a.s.-t illető, a kábelhálózatok karbantartásának és a földterületre való belépés joga (2586/1 sz. parcella).

[1] Ezek a szakértők (YBN Consult – Znalecký ústav, s.r.o. és PROSCON, s.r.o.) a cseh Igazságügyi Minisztérium által fenntartott, Hitelesített Szakértők Központi Nyilvántartásában szerepelnek, és tapasztalattal rendelkeznek az eszközértékelés terén.

(158) A Bizottság úgy véli, hogy a szolgalmi jogok alapvetően csökkenthetik az ingatlanok értékét. A Bizottság azonban megállapítja, hogy a (156) preambulumbekezdés a) pontjában szereplő szolgalmi jog a vagyontárgy átruházásakor megszűnt, mivel ez magát a vásárlót illette. A cseh hatóságok megerősítették, hogy a (156) preambulumbekezdés b) pontjában szereplő szolgalmi jog a tulajdonjog átruházásának idején már nem volt érvényben. A (156) preambulumbekezdés c) pontjában szereplő szolgalmi jog jelenleg is hatályban van, ez azonban a prágai repülőtérnek a PREdistribuce, a.s. által üzemeltetett villamosenergia-hálózatra való rákötésének egyik feltétele.

(159) A vagyontárggyal együtt átruházott egyedüli szolgalmi jog alapvető természetére való tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fent leírt szolgalmi jogok nem befolyásolják az értékesített eszközök értékét.

(160) A fent említettekre való tekintettel a Bizottság elfogadja a földterületek értékesítéséből származó [1 620 – 1 850] millió CZK értékű bevételt saját hozzájárulás gyanánt.

iii) Leányvállalatok értékesítése a ČAH holding részére

(161) Továbbá, a ČSA leányvállalatait eladták az állam (ČAH) részére. Ezek a vállalatok a következők: a HCA, a.s. ([500 – 580] millió CZK), a Czech Airlines Handling, a.s. ([700 – 800] millió CZK), a ČSA Services, s.r.o. ([25 – 28] millió CZK) és a Czech Airlines Technics, a.s. ([1 – 1,15] milliárd CZK). Ezen értékesítési tranzakciók összértéke [2,35 – 2,6] milliárd CZK (a szerkezetátalakítás költségeinek [24 – 26] %-a).

(162) Az eladási ár az (53) preambulumbekezdés szerint a Deloitte Advisory, s.r.o. és a PriceWaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. szakértői véleménye alapján került megállapításra. A Bizottság elvégezte az előterjesztett szakértői vélemények elemzését és kellően megbízhatónak minősítette azokat. Az értékelések nem adnak okot aggályra, mivel nem észlelhetők bennük hibák, elfogadott módszereket alkalmaznak, és az értékelés hihető feltételezéseken alapszik. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a szakértői vélemények eredménye közel áll az vagyontárgyak reális piaci árához. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a szakértői véleményeket a megfelelő tranzakciók lebonyolítását megelőzően dolgozták ki.

(163) A ČAH megalapítása ugyanakkor egy versenytárs észrevételeinek tárgyát is képezte, aki megjegyezte, hogy e struktúrák kizárólagos célja a ČSA részére történő további források biztosítása. A Bizottság mindenestre megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság kijelentette, hogy a ČAH megalapításának a ČSA-ra való tőkeátruházáson kívül más okai is vannak. A ČAH fő célja az állami tulajdonban lévő vállalatok vonzóbbá tétele a potenciális befektetők számára. A ČAH létezésének köszönhetően valóban egyszerűbb lesz a ČSA leányvállalatainak egyenkénti privatizációja az egyes befektetők részére. A ČAH megalapítása továbbá versenyképes árat biztosít a csoport keretein belül nyújtott szolgáltatásoknak, és elősegíti a nyereségtermelést valamennyi leányvállalatban, valamint ösztönzi őket a külső ügyfelekre való összpontosításra.

(164) Végül, az Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (cseh versenypolitikai főigazgatóság) engedélyezte a ČAH megalapítását annak jelenlegi formájában (a kötelezettségekkel együtt), és a leányvállalatok értékesítése a fent említett szakértői vélemények alapján került lebonyolításra.

(165) A fent említettek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a saját hozzájárulás összértéke a leányvállalatok értékesítését beleértve a szerkezetátalakítás összköltsége [78 – 85] %-nak felelne meg. Ebben az esetben azonban ezen intézkedés figyelembe vétele nem szükséges, mivel a ČSA saját hozzájárulása anélkül is elégséges a szerkezetátalakítási költségek fedezéséhez (piaci magánszervek értékesítése, földterületek és ingatlanok értékesítése a Letiště Praha állami vállalat részére, légi járművek lízingje), amely [5,2 – 5,8] milliárd CZK-nak, azaz a szerkezetátalakítási költségek [55 – 60] %-nak felel meg [1].

(166) A Bizottság úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjában előírt feltételeknek eleget tettek, ezért a támogatás összegét a szerkezetátalakítási költségek minimális szintjére csökkentették.

6.3.5 **Az „először és utoljára” feltétel**

(167) A támogatásnak meg kell felelnie az „először és utoljára” feltételnek. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontja megállapítja, hogy az a vállalat, amely az utóbbi 10 év során megmentési és szerkezetátalakítási támogatásban részesült, nem jogosult megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra.

(168) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság kételyeinek adott hangot az Osinek vállalattól származó kölcsön lehetséges állami támogatási elemét illetően. Az

[1] A támogatás bejelentett eleme 2,500 milliárd CZK-t tesz ki. Légi jármű lízingje ([520 – 600] millió CZK), magánszervek részére történő értékesítés ([3 – 3,5] milliárd CZK), földterületek és ingatlanok értékesítése az állam részére ([1,62 – 1,85] milliárd CZK), amely összesen [5,2 – 5,8] milliárd CZK-t tesz ki. Ezért abban az esetben is, ha a leányvállalatok a ČAH holding részére történő értékesítése támogatásnak minősülne, a támogatás eleme [4,5 – 5] milliárd CZK-nak (2,5 milliárd CZK plusz [2,35 – 2,6] milliárd CZK) felelne meg. A támogatás ezen eleme kisebb, mint a saját hozzájárulás mértéke ([5,2 – 5,8] milliárd CZK), ami a szerkezetátalakítás összköltségének több mint 50 %-át ([8,9 – 10,5] milliárd CZK) fedezné.

SA.29864 – az Osinek a.s. által nyújtott kölcsön lehetséges állami támogatási vetületei ügyben hozott végleges határozatában azonban a Bizottság megállapította, hogy az Osinek vállalattól származó kölcsön nem minősül állami támogatásnak, és még ha annak is minősülne, akkor is összeegyeztethető az ideiglenes keretrendszerrel ([1]). A cseh hatóságok továbbá megerősítették, hogy a ČSA az utóbbi 10 év során nem részesült megmentési és szerkezetátalakítási támogatásban. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az „először és utoljára" feltételt betartották.

6.3.6 **Az állami támogatással kapcsolatos további lehetséges kérdések**

(169) A hivatalos vizsgálati eljárás során harmadik felek számos további kérdésre hívták fel a figyelmet az állami támogatás lehetőségét illetően, különösen a HCA értékesítésével, a ČSA vezérigazgatója díjazásának a Letiště Praha általi finanszírozásával és a ČSA Prága – Tel Aviv útvonalon közlekedő járatának működtetéséből származó esetleges előnnyel kapcsolatban.

A HCA értékesítése

(170) A TS észrevételeiben azt állítja, hogy a ČSA az odaítélt állami támogatást a HCA leányvállalat által működtetett chartervállalkozás kibővítésére használta fel, amely a piacon megszokottnál 20 %-kal alacsonyabb áron kínálja a járatokat.

(171) A Bizottság részletes információt kért a HCA értékesítéséről és jövőbeni működéséről. A Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a charterjáratok üzemeltetésének a HCA-ra való átruházását követően a vállalat repülőgép-állománya nem bővült, és megerősítette, hogy valamennyi repülőgép lízingje az átruházás értékelését végző szakértő véleménye ([2]) alapján és az International Bureau of Aviation ([3]) által kiadott Lease Rate Digest alapján meghatározott lízingdíjakkal összhangban zajlik, amely az operatív lízing piaci díjának becslésével foglalkozik az egyes repülőgéptípusokat és azok használatának idejét figyelembe véve.

(172) Ami az alkalmazottak esetleges áthelyezését illeti, a cseh hatóságok kifejtették, hogy a cseh kereskedelmi törvénykönyv szabályzatával és rendelkezéseivel összhangban 2010-ben a ČSA charterjáratai működtetésének átruházásával kapcsolatban néhány adminisztratív munkatársat (körülbelül 20) áthelyeztek a ČSA-ból a HCA-ba. Az alkalmazottak többsége, valamennyi pilótát és a fedélzeti személyzetet beleértve új kiválasztási eljárás alapján lépett be a HCA-ba. Valamennyi korábban a ČSA-nál alkalmazott munkatárs munkaszerződése lejárt, majd újonnan szerződést kötöttek a HCA-val. A ledolgozott évekből származó jogok az új szerződésekre nem ruházódtak át.

(173) Végezetül a Cseh Köztársaság megerősítette, hogy a repülőgéppark egy részét nem ruházzák át a ČSA-ról a HCA-ra, ahol azt a ČSA járatainak működtetésére használnák. A HCA 2009 óta nem terjeszkedik, csupán fokozatosan visszatér a ČSA charterrészlege által 2008-ban és 2009-ben üzemeltetett eredeti járatszámhoz. A HCA nem veszi át a ČSA által eltörölt menetrend szerinti járatok működtetését, és kizárólag charterjáratokat üzemeltet majd.

(174) A benyújtott információkra való tekintettel a Bizottság nem feltételezi, hogy a ČSA és a HCA tevékenységeinek bármilyen keresztfinanszírozására sor kerülne, illetve hogy a ČSA szelektív előnyben részesítette volna a HCA-t.

A vezérigazgató díjazásának finanszírozása

(175) A ČSA vezérigazgatója egyúttal a Letiště Praha vezérigazgatói posztját is betöltötte, így 2010-ben és 2011-ben mindkét vállalattól származott jövedelme. Ami a ČSA vezérigazgatójának jövedelméből adódó, a vállalatot érintő esetleges előnnyel kapcsolatos panaszt illeti, a Cseh Köztársaság kifejtette, hogy a vezérigazgató díjazása két különálló, a vezérigazgató és a ČSA, illetve a vezérigazgató és a Letiště Praha között megkötött menedzsmentszerződés alapján került megállapításra. A Cseh Köztársaság állítása szerint a Letiště Praha nem nyújtott semmilyen ellenszolgáltatást a díjazás kifizetéséért, amelyet a vezérigazgató a ČSA-ban nyújtott munkájáért kapott. A két menedzsmentszerződés alapján a díjazás két részből áll: az alapilletményből és az üzleti eredmény alapján megállapított jutalomból. A ČSA-val kötött szerződésben szereplő alapilletményt havi 1 CZK-ra csökkentették mindaddig, amíg a ČSA pozitív működési eredményt ér el. Az üzleti eredménytől függő jutalom összegét az éves tehermentes alapilletmény tizenkétszeresének szintjén állapították meg.

(176) A Bizottság felülvizsgálta a vezérigazgató illetményének áttekintését, melyből kiderül, hogy a ČSA által a vezérigazgató részére kifizetett illetmény és jutalom az éves bevételének körülbelül […] teszik ki, a fennmaradó […] a Letiště Praha-val való munkaviszonyból származott. Ez a különbség elsősorban a vállalatok által az adott időszakban elért eltérő eredményekből adódik.

(177) Tekintettel arra, hogy a vezérigazgatót mindkét vállalatban végzett munkájáért az adott vállalat üzleti eredménye alapján jutalmazták, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a a vállalat vezérigazgatójának munkájáért járó díjazás módjánál fogva a ČSA-t nem illette állami támogatás.

([1]) Az ideiglenes keretrendszer szerint az állami támogatás más célokat, elsősorban a külső finanszírozáshoz való hozzáférés megkönnyítését szolgálja, melynek célja valamely tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerinti megszüntetése, ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nem minősül megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásnak.

([2]) Az Ernst&Young Valuations, s.r.o. által 2011. június 3-án a ČSA Group részére kidolgozott szakértői vélemény.

([3]) http://www.ibagroup.com/publications/lease-rate-digest.

A Tel Avivba induló járat

(178) A TS észrevételeiben azt állítja, hogy a Cseh Köztársaság, különösen a ČSA javára, több légifuvarozó számára biztosította a Prága – Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetésének lehetőségét. A Cseh Köztársaság és Izrael Állam között létrejött kétoldalú légiközlekedési megállapodások (a továbbiakban: Megállapodás) [1] módosításáról szóló tárgyalásra kevéssel az adott útvonal működtetéséről szóló nyílt pályázati felhívás lejárta után került sor, melynek győztese a TS volt (lásd a (73) preambulumbekezdést).

(179) A Bizottság megállapítja, hogy a Cseh Köztársaság jogosult az Izrael Állammal való, mindkét fél légifuvarozóit érintő, a légi közlekedési piachoz való hozzáférés jogának kibővítéséről szóló tárgyalások megkezdésére, amennyiben nem kerül megkötésre egy egységes euro-mediterrán légi közlekedési szerződés az Európai Unió és annak tagállamai, valamint Izrael Állam között.

(180) A Megállapodás aláírását megelőző konzultáció során a légügyi hatóságok egyetértettek többek között a közlekedési piachoz való hozzáférés ideiglenes bővítésével, mely szerint „különleges járatokat" engedélyeznek, ami később a Megállapodás módosításával megerősítésre került.

(181) A cseh hatóságok kifejtették, hogy a cseh-izraeli légi közlekedési piachoz való hozzáférés kibővítése nem kizárólag a ČSA javára történt, továbbá hogy a bővítést a nemzeti jogszabályokkal teljes összhangban bonyolították le, és az nem ellentétes a Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma Polgári Légi Közlekedési Osztályának a Travel Service részére az ezen útvonal működtetési engedélyének megadásáról szóló határozatával [2].

(182) A Bizottság úgy véli, hogy a tagállam jogosult a kétoldalú megállapodás bármikori módosítására, amennyiben a kérdéses ügy nem ellentétes az uniós jogszabályokkal. Továbbá, a Prága–Tel Aviv útvonalon közlekedő járat működtetését a TS számára engedélyező határozat nem írja elő, hogy hasonló jogok nem megadhatók más szervnek, ha ez összhangban van a megállapodás rendelkezéseivel.

(183) A Bizottság végezetül megállapítja, hogy a módosított megállapodás III. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „*mindegyik szerződő fél jogosult egy vagy több légitársaság a másik szerződő fél irányába történő, írásban való megnevezésére, melynek célja a megállapodásban foglalt szolgáltatások nyújtása a meghatározott útvonalakon*." A ČSA tehát nem az egyetlen, a megállapodásból profitáló légifuvarozó. A megállapodás módosított változata egyértelműen a piac megnyitására irányuló intézkedéseket képvisel, így a versenyt szolgálja. Ezért nem lehet megállapítani, hogy ez az intézkedés különösen a ČSA-t részesítené előnyben, és hogy ezért állami támogatásnak minősülne.

6.4 KÖVETKEZTETÉS

(184) A bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a cseh hatóságok nem teljesítették a cselekménytől való tartózkodásról szóló kötelességeiket az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében. Mindenesetre, tekintettel a fent említettekre, a Bizottság úgy véli, hogy a 2,5 milliárd CZK értékű állami támogatás és a szerkezetátalakítási terv összeegyeztethetők a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás által előírt feltételekkel. A Bizottság ezért úgy döntött, hogy a támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Cseh Köztársaság által bejelentett szerkezetátalakítási támogatás, mely a 2,5 milliárd CZK értékű kölcsönből származó hitelkövetelések a České aerolinie, a.s. (ČSA) javára történő tőkére váltásában rejlik, állami támogatásnak minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

Ezen állami támogatás nyújtása az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

E határozat címzettje a Cseh Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2012. szeptember 19-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

[1] A Cseh és Szlovák Szövetségi Köztársaság, valamint Izrael Állam kormányai által 1991. április 24-én Jeruzsálemben aláírt légi közlekedésről szóló szerződés.

[2] A Cseh Köztársaság Közlekedési Minisztériuma Polgári Légi Közlekedési Osztályának 2011. június 30-i 278/2011-220-SP/18 sz. határozata.