ISSN 1725-2415

Επίσημη Εφημερίδα C 182
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

54ο έτος
23 Ιουνίου 2011

Ανακοίνωση αριθ. | Περιεχόμενα | Σελίδα

II *Ανακοινώσεις*

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 182/01 Ανακοίνωση της Επιτροπής — Ανακοίνωση των επαγγελματικών ενώσεων ή οργανισμών που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 και απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας 2005/36/ΕΚ [1] 1

2011/C 182/02 Έγκριση κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 107 και 108 της συνθήκης ΣΛΕΕ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση [2] 4

III *Προπαρασκευαστικές πράξεις*

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα

2011/C 182/03 Γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 9ης Ιουνίου 2011, αναφορικά με σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με το διορισμό του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (CON/2011/48) 6

EL

Τιμή: 3 EUR

[1] Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ
[2] Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, εκτός από τα προϊόντα που διέπονται από το παράρτημα I της συνθήκης.

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

IV *Πληροφορίες*

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 182/04 Ισοτιμίες του ευρώ 7

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

2011/C 182/05 Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας 8

2011/C 182/06 Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας 9

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΧΩΡΟ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 182/07 Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ 10

2011/C 182/08 Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ 11

2011/C 182/09 Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ 12

(Συνέχεια στην 3η σελίδα του εξωφύλλου)

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση της Επιτροπής — Ανακοίνωση των επαγγελματικών ενώσεων ή οργανισμών που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 παράγραφος 2 και απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας 2005/36/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 182/01)

Η οδηγία 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων [1] προβλέπει, στο άρθρο 3 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο, ότι «Εξομοιώνεται προς νομοθετικά κατοχυρωμένο επάγγελμα το επάγγελμα που ασκείται από τα μέλη ένωσης ή οργάνωσης του παραρτήματος Ι». Προβλέπει επίσης ότι κάθε φορά που ένα κράτος μέλος παραχωρεί την αναγνώριση σε ένωση ή οργάνωση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ενημερώνει την Επιτροπή. Στη συνέχεια, η Επιτροπή προβαίνει σε σχετική ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφόσον το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε τις ακόλουθες επαγγελματικές ενώσεις ή οργανισμούς στο πλαίσιο του παραρτήματος Ι, η Επιτροπή δημοσιεύει την παρούσα ανακοίνωση, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της οδηγίας [2].

Κατάλογος επαγγελματικών ενώσεων ή οργανισμών που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 παράγραφος 2

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

1) Institute of Chartered Accountants in England and Wales

2) Institute of Chartered Accountants of Scotland

3) Institute of Chartered Accountants in Ireland

4) Association of Chartered Certified Accountants

5) Chartered Institute of Loss Adjusters

6) Chartered Institute of Management Accountants

7) Institute of Chartered Secretaries and Administrators

8) Chartered Insurance Institute

9) Institute of Actuaries

10) Faculty of Actuaries

[1] ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 22.

[2] Ενοποιημένη έκδοση του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2005/36/ΕΚ υπάρχει στην ακόλουθη διεύθυνση: http://ec.europa.eu/internal_market/qualifications/index_en.htm

11) ifs School of Finance

12) Chartered Institute of Bankers in Scotland

13) Royal Institution of Chartered Surveyors

14) Royal Town Planning Institute

15) Royal Society of Chemistry

16) Royal Geographical Society

17) Chartered Institute of Library and Information Professionals

18) Institute of Chartered Foresters

19) Chartered Institute of Building

20) Engineering Council (UK)

21) The Energy Institute

22) Institution of Structural Engineers

23) Institution of Civil Engineers

24) Institute of Mathematics and its Applications

25) Institution of Engineering & Technology

26) Institution of Gas Engineers and Managers

27) Institution of Mechanical Engineers

28) Institution of Chemical Engineers

29) Institute of Marine Engineering Science and Technology

30) Royal Institution of Naval Architects

31) Royal Aeronautical Society

32) Institute of Materials, Minerals and Mining

33) Chartered Institution of Building Services Engineers

34) Institute of Measurement and Control

35) British Computer Society

36) Chartered Institute of Public Finance and Accountancy

37) The Institute of Physics

38) The Society of Biology

39) The Society of Dyers & Colourists

40) The Geological Society

41) Chartered Institute of Marketing

42) Institute of Chartered Shipbrokers

43) The Textile Institute

44) Chartered Institute of Environmental Health

45) Chartered Institute of Housing

46) Royal Horticultural Society

47) The Landscape Institute

48) Chartered Institute of Arbitrators

49) Royal Environmental Health Institute of Scotland

50) Royal Meteorological Society

51) Chartered Institution of Wastes Management

52) Chartered Management Institute

53) Royal Academy of Dance

54) Chartered Institute of Architectural Technologists

55) Royal Statistical Society

56) Chartered Institute of Taxation

57) Chartered Institution of Water and Environmental Management

58) The Science Council

59) Institution of Occupational Safety and Health

Έγκριση κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 107 και 108 της συνθήκης ΣΛΕΕ

Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ, εκτός από τα προϊόντα που διέπονται από το παράρτημα I της συνθήκης)

(2011/C 182/02)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	18.5.2011	
Αριθμός αναφοράς κρατικής ενίσχυσης	SA.31939 (N 538/10)	
Κράτος μέλος	Ελλάδα	
Περιφέρεια	—	Μικτές περιφέρειες
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Μέτρα υπέρ των παραγωγών της χώρας των Νομών Γρεβενών και Καστοριάς, των οποίων η καλλιέργεια μηλιάς ζημιώθηκε από φουζικλάδιο, ως αποτέλεσμα των συνεχόμενων βροχοπτώσεων και της υψηλής σχετικής ατμοσφαιρικής υγρασίας, κατά τη χρονική περίοδο άνοιξης-αρχές καλοκαιριού 2009	
Νομική βάση	Κοινή Υπουργική Απόφαση (συνημμένη)	
Είδος μέτρου	Καθεστώς	—
Στόχος	Θεομηνίες ή έκτακτα γεγονότα	
Είδος ενίσχυσης	Άμεση επιδότηση	
Προϋπολογισμός	Συνολικός προϋπολογισμός: 2,10 EUR (σε εκατ.) Ετήσιος προϋπολογισμός: 2,10 EUR (σε εκατ.)	
Ένταση	50 %	
Διάρκεια	μέχρι τις 31.12.2011	
Κλάδοι της οικονομίας	Άλλες δενδρώδεις και θαμνώδεις καλλιέργειες φρούτων και καρπών με κέλυφος	
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	α) Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων Αχαρνών 2 101 76 Αθήνα/Athens ΕΛΛΑΔΑ/GREECE β) ΕΛΓΑ Μεσογείων 45 115 10 Αθήνα/Athens ΕΛΛΑΔΑ/GREECE	
Λοιπές πληροφορίες	—	

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_el.htm

---

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης	23.5.2011
Αριθμός αναφοράς κρατικής ενίσχυσης	SA.32775 (11/N)
Κράτος μέλος	Γερμανία

Περιφέρεια	Wittenberg, Saalkreis	—
Τίτλος (ή/και όνομα του δικαιούχου)	Sachsen — Anhalt: Grundsätze für eine nationale Rahmenrichtlinie zur Gewährung staatlicher Zuwendungen zur Bewältigung von durch Naturkatastrophen verursachte Schäden in der Landwirtschaft/Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Bewältigung von Hochwasserschäden in der Landwirtschaft — Überschwemmungen in Sachsen-Anhalt im September/Oktober 2010	
Νομική βάση	1. Haushaltsordnung des Landes Sachsen-Anhalt (LHO) vom 30. April 1991 2. Verwaltungsvorschriften des Landes Sachsen-Anhalt zur Landeshaushaltsordnung (VV-LHO) 3. Grundsätze für eine nationale Rahmenrichtlinie zur Gewährung staatlicher Zuwendungen zur Bewältigung von durch Naturkatastrophen verursachte Schäden in der Landwirtschaft	
Είδος μέτρου	Καθεστώς	—
Στόχος	Θεομηνίες ή έκτακτα γεγονότα	
Είδος ενίσχυσης	Επιδότηση επιτοκίου	
Προϋπολογισμός	Συνολικός προϋπολογισμός: 0,30 EUR (σε εκατ.) Ετήσιος προϋπολογισμός: 0,30 EUR (σε εκατ.)	
Ένταση	100 %	
Διάρκεια	μέχρι τις 30.6.2012	
Κλάδοι της οικονομίας	Γεωργία, δασοκομία και αλιεία	
Όνομα και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής	Ämter für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Anhalt und Süd Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Anhalt Ferdinand-v.-Schill-Str. 24 06844 Dessau-Roßlau DEUTSCHLAND Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd Müllnerstraße 59 06667 Weißenfels DEUTSCHLAND	
Λοιπές πληροφορίες	—	

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_el.htm

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

της 9ης Ιουνίου 2011

αναφορικά με σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με το διορισμό του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας

(CON/2011/48)

(2011/C 182/03)

Εισαγωγή και νομική βάση

Στις 23 Μαΐου 2011 η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) έλαβε αίτημα του Προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη διατύπωση γνώμης αναφορικά με τη σύσταση του Συμβουλίου της 17ης Μαΐου 2011 σχετικά με το διορισμό του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας [1].

Η αρμοδιότητα του διοικητικού συμβουλίου της ΕΚΤ για τη διατύπωση γνώμης βασίζεται στο άρθρο 283 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Γενικές παρατηρήσεις

1. Με τη σύσταση του Συμβουλίου, η οποία υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και σχετικά με την οποία ζητείται η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του διοικητικού συμβουλίου της ΕΚΤ, προτείνεται ο διορισμός του κ. Mario Draghi ως Προέδρου της ΕΚΤ για θητεία οκτώ ετών με ισχύ από 1ης Νοεμβρίου 2011.

2. Κατά τη γνώμη του διοικητικού συμβουλίου της ΕΚΤ, ο προτεινόμενος υποψήφιος είναι πρόσωπο αναγνωρισμένου κύρους και επαγγελματικής εμπειρίας σε νομισματικά ή τραπεζικά θέματα, όπως απαιτεί το άρθρο 283 παράγραφος 2 της συνθήκης.

3. Το διοικητικό συμβούλιο της ΕΚΤ δεν έχει καμία αντίρρηση σε ό,τι αφορά τη σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με το διορισμό του κ. Mario Draghi ως Προέδρου της ΕΚΤ.

Φρανκφούρτη, 9 Ιουνίου 2011.

Ο Πρόεδρος της ΕΚΤ

Jean-Claude TRICHET

[1] Δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ [1]

22 Ιουνίου 2011

(2011/C 182/04)

1 ευρώ =

	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία		Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,4397	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,3587
JPY	ιαπωνικό γιεν	115,36	CAD	καναδικό δολάριο	1,4007
DKK	δανική κορόνα	7,4584	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	11,2157
GBP	λίρα στερλίνα	0,89310	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,7640
SEK	σουηδική κορόνα	9,1550	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,7741
CHF	ελβετικό φράγκο	1,2109	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 546,39
ISK	ισλανδική κορόνα		ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	9,7439
NOK	νορβηγική κορόνα	7,8665	CNY	κινεζικό γιουάν	9,3054
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9558	HRK	κροατικό κούνα	7,3740
CZK	τσεχική κορόνα	24,290	IDR	ινδονησιακή ρουπία	12 377,65
HUF	ουγγρικό φιορίνι	267,60	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ	4,3551
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4528	PHP	πέσο Φιλιππινών	62,432
LVL	λεττονικό λατ	0,7094	RUB	ρωσικό ρούβλι	40,2565
PLN	πολωνικό ζλότι	3,9838	THB	ταϊλανδικό μπατ	43,868
RON	ρουμανικό λέι	4,2371	BRL	ρεάλ Βραζιλίας	2,2844
TRY	τουρκική λίρα	2,3255	MXN	μεξικανικό πέσο	16,9666
			INR	ινδική ρουπία	64,6350

[1] *Πηγή*: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 182/05)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής ([1]), αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	24.5.2011 στις 24:00
Διάρκεια	24.5.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	COD/N3M
Είδος	Γάδος (*Gadus morhua*)
Ζώνη	NAFO 3M
Τύπος(-ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	564669

Η απόφαση του κράτους μέλους έχει δημοσιευθεί στον ακόλουθο ιστότοπο:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

([1]) ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

Πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά την απαγόρευση αλιείας

(2011/C 182/06)

Σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής [1], αποφασίστηκε η απαγόρευση της αλιείας όπως εμφαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ημερομηνία και ώρα απαγόρευσης	24.5.2011 στις 24:00
Διάρκεια	24.5.2011-31.12.2011
Κράτος μέλος	Γερμανία
Απόθεμα ή ομάδα αποθεμάτων	RED/N3LN.
Είδος	Κοκκινόψαρο (*Sebastes* spp.)
Ζώνη	NAFO 3LN
Τύπος(-ι) αλιευτικών σκαφών	—
Αριθμός αναφοράς	564669

Η απόφαση του κράτους μέλους έχει δημοσιευθεί στον ακόλουθο ιστότοπο:

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs/index_en.htm

[1] ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΧΩΡΟ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ

(2011/C 182/07)

Η Εποπτεύουσα Αρχή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) δεν εγείρει αντιρρήσεις για το ακόλουθο μέτρο κρατικής ενίσχυσης

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:	16ης Μαρτίου 2011
Αριθμός της υπόθεσης:	68330
Αριθμός απόφασης:	68/11/2011
Κράτος ΕΖΕΣ:	Νορβηγία
Ονοματεπώνυμο του δικαιούχου:	Troms Kraft Produksjon AS
Είδος μέτρου:	Μεμονωμένη ενίσχυση βάσει του καθεστώτος Ταμείου Ενέργειας, με την επιφύλαξη λεπτομερούς αξιολόγησης δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος
Καθεστώς ενισχύσεων:	Το καθεστώς Ταμείου Ενέργειας που εγκρίθηκε από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ με την απόφαση αριθ. 125/06/COL της 3ης Μαΐου 2006 και παρατάθηκε με την απόφαση αριθ. 486/10/COL της 15ης Δεκεμβρίου 2010
Σκοπός:	Προστασία του περιβάλλοντος
Μορφή της ενίσχυσης:	Επιχορήγηση
Ποσό της ενίσχυσης:	346,4 εκατ. NOK
Σχετικός(-οί) τομέας(-είς):	Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας
Ονομασία και διεύθυνση της χορηγούσας αρχής:	Enova SF Professor Borchsgt. 2 7030 Trondheim NORWAY

Το πρωτότυπο κείμενο της απόφασης, από το οποίο έχουν αφαιρεθεί όλα τα εμπιστευτικά στοιχεία, δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ:

http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/

Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ

(2011/C 182/08)

Η Εποπτεύουσα Αρχή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) δεν εγείρει αντιρρήσεις για το ακόλουθο μέτρο κρατικής ενίσχυσης

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:	16ης Μαρτίου 2011
Αριθμός της υπόθεσης:	69464
Αριθμός απόφασης:	69/11/COL
Κράτος ΕΖΕΣ:	Ισλανδία
Τίτλος (ή/και ονομασία του δικαιούχου):	Ενίσχυση διάσωσης προς το Ταμείο στεγαστικής χρηματοδότησης της Ισλανδίας (*Íbúðalánasjódur*)
Νομική βάση:	Νόμος Συμπληρωματικού Προϋπολογισμού του 2010
Σκοπός:	Αποκατάσταση σοβαρής διαταραχής στην οικονομία της Ισλανδίας
Μορφή της ενίσχυσης:	Αύξηση κεφαλαίου
Προϋπολογισμός:	33 δισεκατ. ISK
Σχετικός(-οί) τομέας(-είς):	Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα
Άλλες πληροφορίες:	Προσωρινή έγκριση υπό τον όρο της υποβολής προγράμματος αναδιάρθρωσης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011.

Το πρωτότυπο κείμενο της απόφασης, από το οποίο έχουν αφαιρεθεί όλα τα εμπιστευτικά στοιχεία, δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ:

http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/

Μη υφιστάμενη κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ

(2011/C 182/09)

Η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ δεν εγείρει αντιρρήσεις για το ακόλουθο μέτρο κρατικής ενίσχυσης:

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:	23ης Μαρτίου 2011
Αριθμός της υπόθεσης:	69193
Αριθμός απόφασης:	88/11/COL
Κράτος ΕΖΕΣ:	Ισλανδία
Τίτλος (ή/και ονομασία του δικαιούχου):	Καθεστώς για τη στήριξη επιχειρήσεων καινοτομίας
Νομική βάση:	Νόμος αριθ. 152/2009 για τη στήριξη επιχειρήσεων καινοτομίας
Είδος μέτρου:	Καθεστώς ενισχύσεων
Σκοπός:	Βελτίωση και ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης
Μορφή της ενίσχυσης:	Φορολογικές πιστώσεις
Ένταση της ενίσχυσης:	20 % επί ποσού έως 100-150 εκατ. ISK
Σχετικός(-οί) τομέας(-είς):	Όλοι

Το πρωτότυπο κείμενο της απόφασης, από το οποίο έχουν αφαιρεθεί όλα τα εμπιστευτικά στοιχεία, δημοσιεύεται στον δικτυακό τόπο της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ:

http://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Κρατική ενίσχυση SA.30908 (11/C) (πρώην N 176/10) — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 182/10)

Με επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 2011, που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στο τέλος της παρούσας περίληψης, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Τσεχική Δημοκρατία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το ανωτέρω μέτρο ενίσχυσης.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο για το οποίο η Επιτροπή κινεί την διαδικασία εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Φαξ +32 22961242

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Τσεχική Δημοκρατία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΟΠΟΙΟ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΙΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Η Τσεχική Δημοκρατία κοινοποίησε, στις 12 Μαΐου 2010, τρία μέτρα στήριξης της αναδιάρθρωσης της České aerolinie a.s. (στο εξής «Czech Airlines»):

1) Εικαζόμενο ευνοϊκό επιτόκιο όσον αφορά δάνειο ύψους 2,5 δισεκατομμυρίων CZK από την κρατική εταιρεία Osinek a.s., το οποίο χορηγήθηκε στις 30 Απριλίου 2009 (στο εξής «δάνειο Osinek») και αποτελεί αντικείμενο της διεξαγόμενης επίσημης διαδικασίας έρευνας SA.29864 ([1]) Οι τσεχικές αρχές υπογράμμισαν ότι το μέτρο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνο στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος σχεδίου αναδιάρθρωσης, σε περίπτωση που η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση. Για το ενδεχόμενο αυτό, οι τσεχικές αρχές εκτιμούν ότι το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης θα ανέρχεται κατ'ανώτατο όριο σε 92 εκατ. CZK.

2) Μετά τη μεταβίβασή του δανείου Osinek στο Υπουργείο Οικονομικών, έγινε άρση των εξασφαλίσεων και μετοχοποίηση του δανείου στις 30 Ιουνίου 2010. Κατά τη διαδικασία αυτή, ήρθησαν όλα τα δικαιώματα υποθήκης που συνδέονται με το δάνειο Osinek και η υποχρέωση ύψους 2 500 εκατ. CZK που απορρέει από το δάνειο προσμετρήθηκε σε νεοεκδοθείσες μετοχές της ίδιας ονομαστικής αξίας (στο εξής «μετοχοποίηση χρεών»). Ορισμένες τροποποιήσεις των εξασφαλίσεων του δανείου αποτελούν επίσης αντικείμενο της διεξαγόμενης επίσημης διαδικασίας έρευνας SA.29864.

([1]) Διαδικασία SA.29864 (πρώην C 6/10), Απόφαση της Επιτροπής C(2010) 987fin της 24.2.2010 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης NN 1/10 (πρώην CP 371/09) — Τσεχική Δημοκρατία: ČSA — *Czech Airlines a.s. — Ενδεχόμενα στοιχεία κρατικής ενίσχυσης σε δάνειο που χορήγησε η Osinek a.s.*, (ΕΕ C 43 της 11.2.2011, σ. 6).

3) Ενδεχόμενη κρατική ενίσχυση για τη χρηματοδότηση της αγοράς αεροσκάφους μέσω εγγυημένης τραπεζικής πίστωσης από την 100 % κρατικής ιδιοκτησίας Exportní garanční a pojišťovací společnost (στο εξής «EGAP»). Οι τσεχικές αρχές προσδοκούν ότι έως το 70 % του τιμήματος της αγοράς θα χρηματοδοτηθεί μέσω δανείου το οποίο δυνητικά θα καλυφθεί από κρατική εγγύηση μέχρι ποσοστού 80 %. Το καλυπτόμενο από την εγγύηση ποσό δεν θα πρέπει συνεπώς, σύμφωνα με τις τσεχικές αρχές, να υπερβαίνει τα 500 εκατ. CZK (στο εξής «ενίσχυση για την αγορά αεροσκάφους»).

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

Το ερώτημα, αν το δάνειο Osinek συνιστά κρατική ενίσχυση και αν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, αποτελεί αντικείμενο της προαναφερθείσας επίσημης διαδικασίας έρευνας SA.29864.

Όσον αφορά τη μετοχοποίηση χρεών και την ενδεχόμενη ενίσχυση για αγορά αεροσκάφους, η Επιτροπή εκτιμά, στην παρούσα φάση, ότι τα μέτρα ισοδυναμούν με κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, διότι το κράτος χορηγεί, άμεσα μέσω του Υπουργείου Οικονομικών και έμμεσα μέσω της κρατικής εταιρείας EGAP, οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα ελάμβανε διαφορετικά η Czech Airlines στην αγορά δεδομένου ότι πρόκειται για προβληματική επιχείρηση. Επιπλέον, η ενίσχυση ευνοεί επιλεκτικά μόνο την Czech Airlines, και νοθεύει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, διότι η Czech Airlines ασκεί σε πολλές αγορές της ΕΕ ανταγωνισμό έναντι άλλων εγχώριων και αλλοδαπών επιχειρήσεων.

Η Επιτροπή, στην παρούσα φάση, εκτιμά ότι η Czech Airlines είναι προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια της παραγράφου 10 στοιχείο α) των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων του 2004 ([1]) (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης»), τουλάχιστον από το δεύτερο εξάμηνο του 2009. Κατά συνέπεια, η μόνη εφαρμοστέα νομική βάση για την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου της κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά είναι οι κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης σε συνδυασμό με την ανακοίνωση της Επιτροπής, του 1994, για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ([2]).

Στην παρούσα φάση της έρευνάς της, η Επιτροπή διατυπώνει τις ακόλουθες αμφιβολίες:

— πότε ακριβώς η Czech Airlines έγινε προβληματική επιχείρηση,

— σε ποιο βαθμό το αεροδρόμιο της Πράγας, μετά την προγραμματιζόμενη συγχώνευσή του με την Czech Airlines (στο εξής η «συγχώνευση»), θα μπορέσει να συνεισφέρει στη διαδικασία αναδιάρθρωσης,

— αν το δάνειο Osinek μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη κρατική ενίσχυση, η οποία εντάσσεται, μαζί με άλλα μέτρα, στην ενιαία διαδικασία αναδιάρθρωσης,

— αν το υποβληθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης θα αποκαταστήσει τη μακροχρόνια βιωσιμότητα της Czech Airlines,

— αν τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα θα οδηγήσουν στην αποφυγή αδικαιολόγητης στρέβλωσης του ανταγωνισμού,

— αν η προτεινόμενη, αλλά όχι ακόμη υλοποιηθείσα, συνεισφορά μπορεί να θεωρηθεί πραγματική και αν η αναλογία της στο κόστος της αναδιάρθρωσης δεν θα μεταβληθεί μετά τη συγχώνευση,

— αν η ενίσχυση δεν εξασφαλίσει πλεονάζοντα ρευστά διαθέσιμα που θα χρησιμοποιηθούν σε δραστηριότητες που δεν συνδέονται με την αναδιάρθρωση.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου μπορεί να ζητηθεί η ανάκτηση κάθε παράνομης ενίσχυση από τον αποδέκτη.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«Komise informuje Českou republiku, že po prostudování informací o výše uvedeném opatření předložených orgány Vaší země se rozhodla zahájit řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

1. **POSTUP**

1. Dne 12. května 2010 oznámily české orgány poskytnutí státní podpory na restrukturalizaci společnosti České aerolinie a.s. (dále jen „České aerolinie“ nebo „společnost“) ([3]).

2. Dopisem ze dne 6. června 2010 ([4]) požádala Komise o doplňující informace. Žádost o prodloužení lhůty k poskytnutí informací, kterou Komise obdržela dne 2. července 2010, byla útvary Komise dne 3. července 2010 přijata a lhůta byla prodloužena do 15. září 2010. České orgány poskytly další informace ([5]) 15. září 2010 a 24. září 2010.

3. V listopadu 2010 se Komise prostřednictvím článků v tisku dozvěděla, že české orgány mají v úmyslu sloučit České aerolinie s Letištěm Praha, a.s. (dále jen „Letiště Praha“). Na jednání dne 29. listopadu 2010 české orgány tyto informace potvrdily a předložily usnesení vlády ČR č. 848 ze dne 24. listopadu 2010 (dále jen „usnesení vlády“), jímž vláda schválila vytvoření holdingové struktury tvořené Českými aeroliniemi a Letištěm Praha.

4. Dne 25. listopadu 2010 ([6]) si útvary Komise vyžádaly dodatečné informace. České orgány dodaly dne 15. prosince 2010 neúplnou odpověď ([7]) a požádaly o prodloužení lhůty k zaslání odpovědí na zbývající otázky.

([1]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την παράταση ισχύος των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 156 της 9.7.2009, σ. 3).
([2]) ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.
([3]) SANI 4435.
([4]) D/8064.
([5]) A/12384.
([6]) 111969.
([7]) 121791.

2. ČESKÉ AEROLINIE – PŘÍJEMCE PODPORY

Popis společnosti

5. České aerolinie jsou český národní letecký dopravce. Byly založeny v roce 1923 a sídlo mají na letišti Praha-Ruzyně (PRG). České aerolinie jsou společností ve vlastnictví státu. Před zvýšením základního kapitálu v červnu roku 2010 vlastnila Česká republika – ministerstvo financí 91,75 % akcií společnosti. Mezi minoritní akcionáře společnosti patřila Česká pojišťovna a.s. [1] (4,33 %), Hlavní město Praha (2,94 %) a Hlavní město Bratislava (0,98 %). Na základě usnesení vlády ČR č. 333 ze dne 3. května 2010 se v červnu roku 2010 uskutečnilo zvýšení základního kapitálu společnosti kapitalizací pohledávky (*debt-to-equity swap*). Zvýšení základního kapitálu o 2,5 mld. CZK bylo realizováno upsáním nových akcií Českou republikou – ministerstvem financí. Této operace se neúčastnili žádní další akcionáři.

6. V minulosti se uskutečnily dva pokusy o vstup strategického partnera do společnosti. V roce 1992 nabyla společnost Air France 19 % akcií Českých aerolinií, ale v roce 1994 se jich opět vzdala. V dubnu roku 2009 bylo vyhlášeno veřejné výběrové řízení na určení nabyvatele majetkové účasti státu v Českých aeroliniích, ale vzhledem k tomu, že vládě nebyla předložena žádná vhodná nabídka, uložila česká vláda v říjnu 2009 ministru financí výběrové řízení zrušit.

Obchodní činnosti

7. Hlavní obchodní činností Českých aerolinií je pravidelná letecká přeprava cestujících. V roce 2010 provozovaly České aerolinie se 44 letadly pravidelné lety do 67 destinací ve více než 40 zemích Evropy, Středního východu, Střední Asie a severní Afriky. Od roku 2000 jsou České aerolinie členem aliance Sky Team [2].

8. Na trhu pravidelné letecké přepravy cestujících čelí České aerolinie konkurenci především ze strany skupiny Lufthansa, British Airways, Swiss Air a Air France. Co se týče velikosti a kapacity, České aerolinie zaostávají za hlavními konkurenčními dopravci nabízejícími komplexní služby (*Full-Service Carrier, FSC*) a čelí též silné konkurenci u většiny svých přímých spojů ze strany nízkonákladových dopravců (LCC) (Travel Service, Wizzair a Ryanair, kteří létají z pražského letiště).

9. V roce 2009 přepravily České aerolinie 4,7 mil. cestujících, což znamenalo výnosy ve výši 15,6 mld. CZK. Celkem […] (*) % cestujících přepravených Českými aeroliniemi byli transferoví cestující, kteří cestovali na víceúsekových letech v rámci sítě destinací Českých aerolinií [3]. Je to největší letecký dopravce se základnou na pražském letišti s 37 % podílem cestujících, kteří zahájí a ukončí svůj let v Praze.

10. České orgány uvedly, že tržní podíl Českých aerolinií v roce 2009 činil u 19 leteckých linek méně než […] %, u 24 linek představoval […] % a u 24 linek překročil […] % [4]. České aerolinie jsou výhradním provozovatelem přímých linek na […] tratích, zejména do střední a východní Evropy a Střední Asie. Provozováním řady regionálních linek poskytují České aerolinie cestujícím alternativu ke službám dopravců ze Star Alliance.

11. V roce 2009 zrušily České aerolinie všechny své dálkové linky. Lety do Toronta a na letiště New York JFK byly zrušeny na začátku letní cestovní sezony v roce 2009. To představovalo snížení kapacity o 1,1 mil. ASK (nabídnutých sedadlokilometrů). V současnosti se společnost zaměřuje pouze na krátké a středně dlouhé úseky tratí.

12. Kromě pravidelných leteckých linek nabízejí České aerolinie řadu dalších služeb provozovaných jejich organizačními jednotkami nebo dceřinými společnostmi.

13. Zaprvé: České aerolinie poskytují charterové lety. V roce 2009 České aerolinie přepravily 0,756 mil. charterových cestujících, což odpovídá tržnímu podílu přibližně […] %. V této oblasti soutěží se společností Travel Service a.s. (předpokládaný tržní podíl ve výši 50–55 %) a s řadou dalších menších charterových leteckých dopravců, kteří zajišťují lety z pražského letiště (jedná se např. o Grossman Jet, ABS Jet, Silesia Air a několik dalších dopravců s několikaprocentním tržním podílem).

14. Zadruhé: České aerolinie zajišťují údržbu letadel prostřednictvím organizační jednotky Technický úsek (MRO), který disponuje osvědčením pro výkon lehké a těžké údržby na všech letadlech kategorie Boeing 737 a řady Airbus 320. Provádějí rovněž rozsáhlé prohlídky na letadlech ATR 42/72 a mají osvědčení pro provádění prohlídek na letadlech Airbus 310. Tato jednotka zajišťuje údržbu především pro České aerolinie, ale […] % jejích výnosů pochází ze služeb poskytovaných třetím stranám, mezi něž patří […].

15. České aerolinie čelí v této oblasti konkurenci několika poskytovatelů daných služeb ve střední a východní Evropě, jako je např. Aeroplex – bývalý úsek údržby (MRO) společnosti Malév s pracovišti v maďarské Budapešti a bulharské Sofii, kde je prováděna komplexní lehká údržba na letadlech Boeing 737.

16. Zatřetí: České aerolinie zajišťují dopravu nákladu na palubě svých osobních letadel a také zastupují další letecké dopravce (Korean Air, Delta Air Lines) při prodeji přepravní kapacity na tratích, které nejsou provozovány Českými aeroliniemi, řadě klientů včetně DHL Logistics, Schenker, FedEx, TNT, UPS nebo Kuehne Nagel. České aerolinie neprovozují specializovaná nákladní letadla. Všichni dopravci realizující leteckou přepravu cestujících v regionu a někteří specializovaní nákladní přepravci zajišťují dopravu nákladu na palubě svých osobních letadel podobně jako České aerolinie.

---

[1] Česká pojišťovna a.s. je česká pojišťovací společnost.

[2] Členy aliance Sky Team (Sky Team Alliance) jsou evropští (např. Air France-KLM, Alitalia, Aeroflot atd.) a světoví letečtí dopravci (např. Delta-NorthWest, Korean Air atd.).

(*) Informace krytá povinností služebního tajemství.

[3] Definováno jako jeden cestující na jednu část letu, tj. cestující, který využívá linku, která se dělí na dvě části, se počítá jako dva cestující.

[4] Trh je definován jako přímé a nepřímé lety mezi konkrétním výchozím a cílovým bodem (O&D).

17. Začtvrté: společnost Czech Airlines Handling, s.r.o. poskytuje cestujícím a letadlům služby spojené s jejich odbavením (handlingové služby), zajišťuje úklid letadel a budov a dále pozemní přepravní služby, a to jak pro České aerolinie, tak i pro jiné společnosti provozující pravidelnou přepravu z a do Prahy. České aerolinie pokrývají celý trh úklidu letadel na pražském letišti. V roce 2009 dosáhly výnosy z této činnosti částky 148 mil. CZK. Pokud jde o handlingové služby, České aerolinie soutěží na letišti Praha-Ruzyně se společnostmi Letiště Praha a Menzies Aviation. Výnosy v oblasti handlingových služeb představovaly v roce 2009 částku 964 mil. CZK. Vezmeme-li v úvahu služby poskytované jiným leteckým dopravcům, než jsou České aerolinie, mají dvě výše zmíněné handlingové společnosti více než […] % podíl na pohybech a více než […] % podíl na počtu přepravených cestujících na trhu pražského letiště.

18. Zapáté: České aerolinie mají většinový podíl v řadě společností, konkrétně ve:

— společnosti Amadeus Marketing ČSA, s.r.o. (65 % vlastnických práv), která zajišťuje globální distribuční systém Amadeus pro Českou a Slovenskou republiku,

— společnosti ČSA Services s.r.o. (100 %), která provozuje call centrum a náborové středisko. Většina služeb (97 %) byla poskytována Českým aeroliniím,

— společnosti Holidays Czech Airlines, a.s. (100 %), poskytující příletové a odletové turistické služby. Podíl jejích výnosů ze služeb pro třetí strany činil 76 %,

— společnosti Slovak Air Service (100 %) a

— společnosti ClickforSky (100 %).

Finanční situace ([1])

19. Finanční situace se začala zhoršovat koncem roku 2008. V roce 2009 zaznamenaly České aerolinie před započtením mimořádných příjmů z prodeje aktiv ztráty ve výši téměř 4 mld. CZK a nebyly je schopny pokrýt odprodejem aktiv ani využitím jiných interních finančních zdrojů.

20. Tabulka 1: Hlavní finanční ukazatele výsledků Českých aerolinií v prvním pololetí let 2007, 2008 a 2009

Podle mezinárodních standardů účetního výkaznictví (v tisících CZK)	01/2007 – 06/2007	01/2008 – 06/2008	01/2009 – 06/2009
Peněžní toky z provozní činnosti	516 260	587 995	[…]
EBIT	– 621 512	196 152	[…]
Dlouhodobé cizí zdroje (*)	8 825 960	7 744 302	[…]
Krátkodobé cizí zdroje (**)	8 529 858	7 375 896	[…]
Vlastní kapitál	5 465 240	7 145 207	[…]
Krátkodobá aktiva (***)	5 019 354	4 735 123	[…]
Dlouhodobá aktiva (****)	17 801 704	17 530 283	[…]
Pracovní kapitál	– 3 510 504	– 2 640 774	[…]

(*) Dlouhodobé cizí zdroje zahrnují opatření týkající se závazků a poplatků, dlouhodobé závazky, dlouhodobé závazky vyplývající z finančního leasingu, dlouhodobé bankovní úvěry a odložené daňové závazky.
(**) Krátkodobé cizí zdroje zahrnují krátkodobé závazky, krátkodobé bankovní úvěry, krátkodobé závazky vyplývající z finančního leasingu, opatření týkající se závazků, poplatků, daní a jiných závazků.
(***) Krátkodobá aktiva zahrnují zásoby, krátkodobé pohledávky, současná finanční aktiva a jiná aktiva.
(****) Dlouhodobá aktiva zahrnují dlouhodobý majetek, dlouhodobé pohledávky a jiná aktiva.

21. Srovnáme-li finanční ukazatele pro první pololetí daných let, zjistíme, že zvýšení provozních nákladů vedlo ke zhoršení ukazatele EBIT (provozní hospodářský výsledek před úroky a zdaněním) z částky 196,2 mil. CZK (01/2008–06/2008) na […] mil. CZK (01/2009–06/2009), přičemž ve stejném období vzrostly dlouhodobé a krátkodobé cizí zdroje Českých aerolinií o […] % a […] % ([2]) a vlastní kapitál Českých aerolinií poklesl ke konci června 2009 o […] %.

([1]) Následující kapitola obsahuje nejnovější údaje, jež má Komise v tuto chvíli k dispozici.
([2]) Dluhová pozice v červnu 2009 již zahrnuje úvěr od společnosti Osinek.

22. Poměr cizích zdrojů k vlastnímu kapitálu ([1]) tak vzrostl z 212 % v červnu 2008 na […] % v červnu 2009 a poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům ([2]) klesl z 32 % v červnu 2008 na […] % v červnu 2009. Průměrné rizikové prémie požadované po Českých aeroliniích vzrostly z […] % p.a. v roce 2007 na […] % v roce 2008 a na […] % v červnu 2009. Rozvaha též jasně ukazuje na vysokou intenzitu dlouhodobého majetku ([3]) společnosti ([…]).

23. Pracovní kapitál ([4]) se snížil o […] % na zápornou hodnotu […] mil. CZK, kterou je možno vzhledem k velikosti společnosti považovat za kritickou. Nízká hodnota ukazatele běžné likvidity ([5]) […] dále naznačuje, že České aerolinie budou mít vážné potíže při plnění svých běžných závazků. Navíc jsou krátkodobé cizí zdroje na stejné úrovni jako výše dlouhodobých cizích zdrojů. V důsledku probíhající finanční a hospodářské krize nešlo během roku 2009 vyloučit další negativní dopady na provozní výkonnost Českých aerolinií a jejich finanční výsledky. Tabulka 2 ukazuje vývoj peněžních toků.

24. Tabulka 2: Vývoj peněžních toků Českých aerolinií

V tisících CZK	31.XII.07	30.VI.08	31.XII.08	31.III.09	30.VI.09
Peněžní toky z provozní činnosti	– 275 234	[…]	– 1 762 376	[…]	[…]
Peněžní toky z investiční činnosti	1 499 599	[…]	1 883 704	[…]	[…]
Prodej aktiv	1 584 115	[…]	1 768 940	[…]	[…]
Peněžní toky z finanční činnosti	– 1 687 852	[…]	– 76 189	[…]	[…]
Zvýšení/snížení peněžních prostředků	– 463 487	[…]	45 139	[…]	[…]
Stav peněžních prostředků	497 533	[…]	542 672	[…]	[…]

25. Přehled peněžních toků společnosti jasně odráží vliv nedostatečné výkonnosti ve finanční i provozní oblasti. Peněžní toky z provozní činnosti klesají od roku 2007 a na konci června 2009 činily […] mil. CZK. Ke konci března 2009 byl vykázán celkový záporný tok peněžních prostředků ve výši […] mil. CZK (a to včetně příjmů z prodeje aktiv ve výši […] mil. CZK, jinak by bylo snížení peněžních prostředků ještě větší). Od roku 2007 České aerolinie uspokojují své krátkodobé finanční potřeby prodejem aktiv, především nemovitostí, a peněžní příjmy z prodeje aktiv tak vyrovnávají záporné peněžní toky z provozní činnosti. Koncem roku 2009 se očekával další dramatický pokles likvidity.

([1]) Poměr cizích zdrojů k vlastnímu kapitálu je podílem celkových cizích zdrojů a vlastního kapitálu. Vyjadřuje míru, v jaké jsou celková aktiva financována cizími zdroji (*leverage*); čím vyšší je tato míra, tím vyšší je riziko úpadku.

([2]) Poměr vlastního kapitálu k celkovým aktivům vyjadřuje, jaký podíl vlastního kapitálu se používá k financování všech aktiv společnosti.

([3]) Intenzita dlouhodobého majetku se počítá jako podíl dlouhodobých aktiv a bilanční sumy (cizí zdroje plus vlastní kapitál, což se rovná celkovým aktivům). Ukazatel vyjadřuje, jaké procento majetku společnosti je dlouhodobě vázáno.

([4]) Ukazatel pracovního kapitálu se počítá jako krátkodobá aktiva minus krátkodobé závazky. Kladná hodnota znamená, že společnost je schopna splácet své krátkodobé závazky. Záporná hodnota znamená, že společnost není schopna splatit své krátkodobé závazky pomocí svých oběžných aktiv (peněžních prostředků, pohledávek a zásob), což znamená, že společnost může mít potíže s vyplacením věřitelů v krátkém období a při naplnění nejhoršího scénáře může zkrachovat.

([5]) Ukazatel běžné likvidity se počítá jako podíl oběžných aktiv a běžných závazků, přičemž hodnota 1,0 značí, že společnost je schopna splácet krátkodobé závazky ze svých oběžných aktiv.

Podle mezinárodních standardů účetního výkaznictví (v tisících CZK)		01/2007 - 06/2007	01/2008 - 06/2008	01/2009 - 06/2009
(a)	Krátkodobá aktiva	5 019 354	4 735 123	[…]*
(b)	Krátkodobé cizí zdroje	8 529 858	7 375 896	[…]*
(a)/(b)	Ukazatel běžné likvidity	0,59	0,64	[…]*

26. Tabulka 3: Hlavní finanční ukazatele z výročních zpráv Českých aerolinií

V tisících CZK		2006	2007	2008	2009	2010
Základní kapitál		2 735 510	2 735 510	2 735 510	2 735 510	5 235 510
Zisky/ztráty		– 396 951	206 600	470 057	– 3 756 125	Informace nejsou k dispozici
Peněžní toky z provozní činnosti		– 533 192	– 275 234	– 1 762 376	– 3 066 694	
Peněžní toky z investiční činnosti		– 160 341	1 499 599	1 883 704	996 322	
	Prodej aktiv	1 584 115	352 300	1 768 940	1 476 385	
Peněžní toky z finanční činnosti		325 136	1 687 852	– 76 189	2 087 218	
Cizí zdroje	Dlouhodobé závazky	92 752	15 605	168 126	59 443	
	Krátkodobé závazky	3 734 929	3 677 336	5 659 707	6 267 745	
Hodnota aktiv		11 679 439	10 161 647	10 418 571	7 948 571	
Vlastní kapitál		938 646	1 238 093	101 686	– 2 352 045	

27. Zatímco v letech 2007 a 2008 České aerolinie ještě dosáhly zisku ve výši 206,6 mil. CZK a 470 mil. CZK, v roce 2009 zaznamenaly ztrátu dosahující 3 756 mil. CZK. Záporný tok peněžních prostředků ve výši 3 066,7 mil. CZK byl navíc pouze částečně kompenzován prodejem aktiv v hodnotě 1 476,4 mil. CZK. Úvěr od společnosti Osinek v částce 2 500 mil. CZK byl z velké části využit na pokrytí záporného toku peněžních prostředků z provozní činnosti. Hodnota aktiv klesla v roce 2009 o 2 470 mil. CZK na 7 948,6 mil. CZK. Většina základního kapitálu ([1]) se ztratila již před koncem roku 2006, kdy ze základního kapitálu v hodnotě 2 735,6 mil. CZK zůstávala v rozvaze ve formě vlastního kapitálu ([2]) jen částka ve výši 938,6 mil. CZK, která odpovídala 34,3 % základního kapitálu. V roce 2007 hodnota vlastního kapitálu lehce vzrostla na 1 238 mil. CZK (45,3 % základního kapitálu), přičemž poté opět klesla na 101,7 mil. CZK (3,7 % základního kapitálu). V důsledku těchto vážných ztrát přišly České aerolinie do konce roku 2009 o základní kapitál a hodnota vlastního kapitálu byla záporná: – 2 352 mil. CZK (– 86 % základního kapitálu).

28. České orgány se domnívají, že vzhledem k výše popsanému vývoji mohou být České aerolinie považovány za podnik v obtížích ve smyslu pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, a to od srpna 2009, kdy vedení společnosti již mělo informace o zvyšování ztrát a slábnutí peněžních toků v první polovině roku 2009; k srpnu 2009 proto vedení Českých aerolinií přijalo opatření k zahájení procesu restrukturalizace.

29. České orgány prohlašují, že i když se finanční situace Českých aerolinií zhoršila v důsledku celosvětové hospodářské recese již koncem roku 2008, České aerolinie měly důvod věřit, že v létě roku 2009 by mělo být dosaženo podstatně lepších výsledků, protože v letní sezoně jsou výnosy v leteckém průmyslu obvykle nejvyšší. Na základě této prognózy, která byla doložena zkušenostmi z předchozích let, České aerolinie předpokládaly, že vytvoří dostatečné rezervy, které by společnosti umožnily stabilizovat peněžní toky a zabránit dalším ztrátám.

30. Výsledky za první pololetí roku 2009 hlášené vedení společnosti v polovině srpna však prokázaly značný pokles průměrných červnových výnosů Českých aerolinií. Bylo jasné, že společnost nebyla nadále schopna realizovat svou obchodní činnost bez okamžitých opatření na snížení nákladů a finanční pomoci z vnějších zdrojů. Představenstvo společnosti proto ustavilo pracovní skupinu, která byla pověřena přípravou procesu restrukturalizace společnosti. Předpokládalo se, že plán vypracovaný skupinou navrhne opatření, která mají České aerolinie podniknout v reakci na dramatický pokles poptávky po službách v leteckém průmyslu s důrazem na úspory, kterých by mohlo být dosaženo v kapacitě personálu a snížením počtu letadel v letadlovém parku. V srpnu roku 2009 se zaměření činnosti Českých aerolinií tudíž změnilo z každodenních provozních opatření na celkovou restrukturalizaci obchodní činnosti společnosti.

„Fúze" s Letištěm Praha

31. Vláda České republiky ve svém usnesení nařídila založení veřejné akciové společnosti Český Aeroholding, a.s. (dále jen „Český Aeroholding") a převedení Českých aerolinií a Letiště Praha do této společnosti (viz také bod č. 3). Toto opatření bude dále označováno jako „fúze". Ve

([1]) Základní kapitál, neboli zapsaný kapitál představuje celkovou hodnotu původních vkladů akcionářů do společnosti a rovná se nominální hodnotě všech vydaných akcií.

([2]) Vlastní kapitál je rozdíl mezi hodnotou aktiv a závazků. Negativní hodnota vlastního kapitálu svědčí o tom, že základní kapitál se ztrácí.

stejném usnesení česká vláda rozhodla, že po dokončení restrukturalizace Českých aerolinií, nejpozději však do tří let, bude připraven prodej majetkové účasti ministerstva financí v Českých aeroliniích nebo vstup strategického partnera do Českých aerolinií. České orgány Komisi informovaly, že o přesných podmínkách „fúze" nebylo dosud rozhodnuto. Až budou tyto podmínky stanoveny, fúzi nejprve posoudí český Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Pokud bude tato fúze spadat do oblasti působnosti nařízení EU o spojování ([1]), bude oznámena Komisi.

3. **RESTRUKTURALIZAČNÍ PLÁN**

32. Ve formálním vyšetřovacím řízení SA.29864 (ex C 6/10) ([2]) Komise vyjádřila pochybnosti, zda úvěr od společnosti Osinek nepředstavuje státní podporu, a pokud ano, zda se jedná o státní podporu na záchranu nebo restrukturalizaci či jinou formu státní podpory. Aniž je dotčen výsledek řízení SA.29864, české orgány tvrdí, že pokud Komise dojde k závěru, že úvěr od společnosti Osinek obsahuje prvky státní podpory, je tento úvěr součástí jediné restrukturalizační operace, která zahrnuje všechna oznámená opatření.

33. Příprava restrukturalizačního plánu byla započata v srpnu roku 2009. První opatření uvedená v tomto plánu byla uskutečněna ve druhé polovině roku 2009. V roce 2009 byly ve dvou krocích sníženy náklady na zaměstnance a byly prodány provozy Duty Free a budova APC s příslušnými pozemky a pozemky v okolí této budovy.

3.1 **Oznámená státní podpora**

34. Oznámená státní podpora spočívala v kombinaci těchto tří rozdílných opatření:

    1) *Úvěr od společnosti Osinek*. Výhodná úroková sazba úvěru v celkové výši 2,5 mld. CZK od státní společnosti Osinek a.s., který je předmětem probíhajícího formálního vyšetřovacího řízení (dále jen „úvěr od společnosti Osinek"). České orgány zatím připouští možný prvek státní podpory v rámci této transakce ve výši 92 mil. CZK. V oznámení české orgány trvaly na tom, že úvěr od společnosti Osinek nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Avšak vzhledem k tomu, že Komise nevyloučila možné hodnocení tohoto opatření jako státní podpory a vyjádřila pochybnosti, pokud jde o jeho slučitelnost, zahrnuly české orgány úvěr od společnosti Osinek do oznámení jako součást celkového plánu na záchranu a restrukturalizaci. České orgány tak zdůraznily, že dospěje-li Komise ve formálním vyšetřovacím řízení SA.29864 k závěru, že úvěr představuje státní podporu, bude toto opatření bráno v úvahu jen jako součást oznámeného restrukturalizačního plánu.

    2) *Kapitalizace pohledávky (debt-to-equity swap)*. Zrušení zajištění výše zmíněného úvěru a kapitalizace pohledávky z tohoto úvěru byly uskutečněny na základě usnesení vlády ČR ke 30. červnu 2010. Při této operaci došlo ke zrušení všech zástavních práv zajišťujících úvěr od společnosti Osinek a pohledávka ve výši 2,5 mld. CZK vzniklá v důsledku poskytnutí tohoto úvěru byla započtena proti emisnímu kurzu nově vydaných akcií ve stejné nominální hodnotě (dále jen „kapitalizace pohledávky"). České orgány se domnívají, že prvek podpory v této transakci dosahuje maximální výše 2,5 mld. CZK.

    3) *Případná státní podpora v rámci financování nákupu letadel*. V roce 2005 objednaly České aerolinie nákup osmi letadel Airbus (A319-100). Čtvrtým dodatkem ke smlouvě byl časový plán nákupu změněn takto: […] letadlo v květnu roku 2011, […] letadla v roce […] a […] letadel v roce […]. České orgány Komisi informovaly, že během restrukturalizačního období bude zakoupeno pouze […]. Tento nákup bude financován z bankovního úvěru a prostřednictvím zajištění poskytnutého Exportní garanční a pojišťovací společností (dále jen „EGAP"). České orgány předpokládají, že z úvěru bude uhrazeno až 70 % kupní ceny a že úvěr bude případně zajištěn ze strany státu, a to maximálně z 80 %. Částka, na kterou se bude vztahovat toto zajištění, by proto neměla podle českých orgánů překročit 500 mil. CZK (dále jen „podpora na nákup letadel"). České orgány uvedly, že tato podpora bude poskytnuta pouze v případě, že České aerolinie nebudou schopny nákup financovat ze svých vlastních zdrojů nebo na bázi komerčních úvěrů.

35. První dvě opatření již byla uskutečněna a poslední opatření by podle českých orgánů mohlo případně být realizováno v roce 2011. Na základě rozhodnutí Komise K(2010) 987 v konečném znění ze dne 24. února 2010 ve věci státní podpory NN 1/10 (ex CP 371/09) – Česká republika ČSA – České aerolinie a.s. – možné aspekty státní podpory při poskytnutí úvěru společností Osinek, a.s. je první opatření – úvěr od společnosti Osinek – a také některé modifikace zajištění tohoto úvěru předmětem probíhajícího formálního vyšetřovacího řízení SA.29864 (ex C 6/10).

3.2 **Restrukturalizační opatření**

36. České orgány oznámily restrukturalizační plán, který následně aktualizovaly v rámci podání dalších informací. Restrukturalizační plán je zaměřen na opatření týkající se hlavní obchodní činnosti společnosti, tj. pravidelné letecké přepravy cestujících. Jednotky nebo dceřiné společnosti zabývající se jinými obchodními činnostmi mají být prodány, jejich činnosti mají být zajišťovány externími subjekty nebo jejich budoucí vývoj není v plánu vůbec zmíněn.

37. Restrukturalizační plán se týká období od druhé poloviny roku 2009 do konce roku 2012, kdy má být podle předpokladů obnovena životaschopnost společnosti.

38. V restrukturalizačním plánu jsou popsány následující okolnosti, jež vedly k obtížné situaci Českých aerolinií. V letech 2004–2006 reagovaly České aerolinie na růst trhu rozšířením sítě destinací. V letech 2006–2008 se České aerolinie musely v důsledku expanze nízkonákladových dopravců začít značně spoléhat na transferové

([1]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

([2]) Rozhodnutí Komise K(2010) 987 v konečném znění ze dne 24. února 2010 ve věci státní podpory NN 1/10 (ex CP 371/09) – Česká republika ČSA – České aerolinie a.s. – možné aspekty státní podpory při poskytnutí úvěru společností Osinek, a.s. (Úř. věst. C 43, 11.2.2011, s. 6).

cestující. V této oblasti musela společnost nést vyšší náklady, růst výnosů neodpovídal rozšířené kapacitě, a proto se začaly zvyšovat provozní ztráty. Do celosvětové recese na trhu České aerolinie vstoupily s nadměrným počtem letadel a tudíž také nákladovou základnou neschopnou konkurence. V roce 2009 klesl ve srovnání s rokem 2008 celkový počet cestujících na pražském letišti o více než 6 % a průměrný výnos z prodeje letenek na jednoho cestujícího Českých aerolinií o 10 %. V letech 2008–2009 prudce narostly ceny pohonných hmot. České aerolinie hedgovaly ceny pohonných hmot na rok 2009 a v důsledku této neúspěšné operace došlo k další ztrátě ve výši 1,6 mld. CZK.

39. Životaschopnost společnosti má být podle plánu obnovena na základě provozních a strukturálních opatření. Mezi provozní opatření patří:

— *Optimalizovaný model sítě destinací a správné nastavení rozsahu letadlového parku*. České aerolinie budou klást větší důraz na přímé lety (*point-to-point* – bez přestupu). Sníží počet destinací s nejnižší ziskovostí. Objem přepravy cestujících měřený v osobokilometrech klesne podle předpokladů ve srovnání s rokem 2009 o 25 %, přičemž výnos z nabídnutého sedadlokilometru se zvýší o 4 %. Pravděpodobně budou zrušeny následující destinace: […] Brno, Kolín nad Rýnem/Bonn, […] Marseille, Mnichov, […], Soluň, […]. Dálkové lety do Severní Ameriky již přestaly být provozovány. Letadlový park zeštíhlí o více než 30 %, počet letů se sníží o 40 %, letová doba letadlového parku poklesne o 34 % a dostupný počet sedadlokilometrů o 29 %. V důsledku toho vzroste míra využití kapacity ze 66 % na [68 až 70] %. Zjednodušení struktury letadlového parku, které bude spočívat ve využívání menšího počtu typů letadel, povede ke snížení nákladů na údržbu a pořizovacích nákladů. Odhaduje se, že omezení rozsahu sítě destinací bude stát 300 mil. CZK a do konce roku 2012 přinese finanční efekt ve výši 500 mil. CZK.

— *Optimalizace tržeb*. Koncem roku 2009 zavedly České aerolinie nový systém řízení tržeb s cílem optimalizace nastavení cen letenek a jejich dostupnosti. Záměrem je dosáhnout v roce 2011 zvýšení výnosu z nabídnutého osobokilometru o [2,5 až 3,5] %. Další růst výnosů se očekává v souvislosti s předpokládaným nárůstem prodeje letenek na vlastních internetových stránkách Českých aerolinií. Do roku 2012 má být [18 až 20] % letenek prodáváno přes internet, přičemž v roce 2009 bylo tímto způsobem zakoupeno jen 8 % letenek. Ke zvyšování tržeb by měl rovněž přispět prodej vlastních produktů souvisejících s lety (jedná se např. o poplatky za druhé podané zavazadlo či příplatky za vyžádání sedadel ve vyšší třídě) a palubní prodej, jakož i prodej produktů třetích stran, jako jsou hotely, půjčovny automobilů a pojišťovny poskytující cestovní pojištění. Opatření v rámci řízení tržeb by měla podle očekávání do konce roku 2012 zajistit výnosy ve výši 550 mil. CZK.

— *Iniciativy směřující ke snižování nákladů*. České aerolinie usilují o snížení počtu pilotů a palubního personálu na minimum požadované předpisy, o snížení nákladů na cateringové služby v ekonomické třídě, nákladů na zábavu poskytovanou na palubě a nákladů souvisejících s nepravidelnostmi a také o snížení spotřeby pohonných hmot. Kromě toho dojde ke snížení počtu pracovníků v administrativě a dále ke snížení nákladů spojených s pronájmy, informačními technologiemi a telekomunikacemi. Snižování nákladů se dotkne i zaměstnanců obchodních zastoupení v zahraničí a v České republice, jejichž počet bude rovněž redukován. Předpokládá se, že na iniciativy směřující ke snižování nákladů bude vynaloženo 300 mil. CZK a do konce roku 2012 bude docíleno úspor v celkové částce 700 mil. CZK.

40. Cílem strukturálních opatření týkajících se dceřiných společností v rámci holdingu je zajistit, aby byly služby uvnitř skupiny poskytovány za konkurenční ceny, což má podpořit ziskovost všech dceřiných společností a jejich orientaci na vnější zákazníky:

— úsek zajišťující údržbu, opravy a generální opravy bude rozdělen do dvou jednotek. Jednotka zabývající se údržbou podvozků u letadel typu B737 má být prodána a druhá jednotka, zajišťující těžkou a lehkou údržbu, bude vyčleněna do samostatné dceřiné společnosti Českého Aeroholdingu, která rozšíří nabídku služeb třetím stranám, aby byla nakonec rovněž prodána,

— společnost Czech Airlines Handling bude taktéž samostatnou dceřinou společností Českého Aeroholdingu a v budoucnu bude pravděpodobně za účelem dosažení úspor z rozsahu spojena s handlingovými činnostmi Letiště Praha,

— společnost ČSA Services se rovněž stane dceřinou společností Českého Aeroholdingu a bude se snažit o rozšíření podnikatelské činnosti v oblasti poskytování služeb třetím stranám,

— České aerolinie ukončí činnost cestovní kanceláře *Holidays Czech Airlines*.

41. Očekávaný vývoj na trhu je v restrukturalizačním plánu popsán takto:

— Očekává se, že počínaje rokem 2010 se dopady hospodářské recese na celosvětovou leteckou dopravu budou zmírňovat. Je pravděpodobné, že přeprava cestujících i výnosy se po poklesu, který utrpěly v letech 2008 a 2009, opět zlepší. Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) odhaduje, že meziroční nárůst objemu přepravených cestujících mezi střední a východní Evropou na jedné straně a západní Evropou na druhé bude činit 4,9 % v roce 2010, 7,6 % v roce 2011 a 8,0 % v roce 2012. V rámci EU se předpokládá meziroční nárůst objemu přepravených cestujících o 6,5 % v roce 2010, 9,0 % v roce 2011 a 10,2 % v roce 2012.

— Po poklesu, který utrpěl, by měl český trh letecké dopravy podle očekávání v roce 2011 začít znovu růst. Hnacím motorem růstu bude pravděpodobně rozvoj přímých letů, a to při neustávající expanzi nízkonákladových dopravců. Zkušenosti sousedních zemí svědčí o tom, že tržní podíl nízkonákladových dopravců se může významně zvyšovat spolu s tím, jak se obsazenost přímých letů rozšíří natolik, aby bylo možno efektivně zaplňovat nasazené kapacity netransferovými cestujícími, což je trend dále podporovaný tzv. „účinkem nárůstu“ (*boost effect*), tedy vytvářením dalšího přepravního potenciálu zaváděním možností

nákupu levných letenek. Nízkonákladoví dopravci zpravidla získávají podíly na ziskovém potenciálu nejvýznamnějších tratí (nejvýznamnějších přímých linkách) a přitom vyvíjejí stále větší tlak na výnosy zavedených přepravců (včetně Českých aerolinií) nabídkou levných letenek, které odpovídají nízké nákladovosti jejich produktů. Pro očekávaný růst nízkonákladových dopravců v České republice hovoří příklad Polska, kde jejich podíl na celkové kapacitě v létě přesahuje 50 % a v zimě představuje kolem 49 %, zatímco v České republice činí tento poměr v létě pouze kolem 35 % a v zimě 22 %.

— Zároveň se očekává, že český trh přiláká i nové dopravce nabízející komplexní služby. V roce 2010 pravděpodobně zahájí provoz mezi Prahou a svým uzlovým letištěm v Dubaji společnost Emirates Airline. Emirates je leteckou společností těžící ze svého jedinečného postavení co do nákladů, z výhodně položeného uzlového letiště a z podpory vlády své země. Očekává se, že bude usilovat o významné uplatnění zejména na tratích Středního východu, jižní Asie a oblasti Tichomoří.

— Z očekávané expanze konkurenčních společností s jejich přirozenými výhodami nižších nákladů a příznivé zeměpisné polohy plyne, že nárůst poptávky cestujících po službách Českých aerolinií pravděpodobně nebude v souladu se situací na trhu. Očekávaný nárůst objemu přepravených cestujících Českých aerolinií je [3–10] % pro rok 2010, [0 až – 10] % pro rok 2011 a [3 až – 11] % pro rok 2012. Očekávají se poklesy výnosů ve výši [– 1 až – 5] % v roce 2010, [–7 až – 10] % v roce 2011 a [– 4 až – 9] % v roce 2012.

42. V důsledku restrukturalizace České aerolinie předpokládají následující vývoj návratnosti vloženého kapitálu (ROCE):

Tabulka 4

Očekávaná návratnost vloženého kapitálu

ROCE	prosinec 2010	prosinec 2011	prosinec 2012	prosinec 2013	prosinec 2014	prosinec 2015
Nejpříznivější scénář	[– 2,2 až –1,8] %	[1,8 až 2,2] %	[3,0 až 3,4] %	[2,8 až 3,1] %	[2,0 až 2,4] %	[2,3 až 2,8] %
Středně příznivý scénář	[– 17 až –16,0] %	[– 7 až – 6] %	[– 3 až – 2] %	[1,5 až 2,0] %	[2,9 až 3,4] %	[3,8 až 4,4] %
Nejméně příznivý scénář	[– 16,8 až – 15,8] %	[– 13 až – 12] %	[– 9,8 až – 8,9] %	[– 4,3 až – 3,8] %	[– 0,09 až 0,5] %	[1,9 až 2,3] %

České orgány se domnívají, že nejpříznivější scénář je realistická prognóza, a tvrdí, že návratnost vloženého kapitálu na konci roku 2012 ve výši [3,0 až 3,4] % lze považovat za přiměřenou, protože je vyšší než hrubá míra výnosů z pětiletých dluhopisů. České orgány jsou rovněž toho názoru, že návratnost vyšší než 2,0 % se zdá být nad obvyklým průměrem v leteckém průmyslu, jelikož běžní dopravci nabízející komplexní služby dosahovali v letech před krizí (2004–2007) úrovní návratnosti ve výši –14 % až +11 % a nejvýznamnější evropské letecké společnosti (Lufthansa, Air France-KLM a British Airways) dosahují ze střednědobého hlediska 2–6 %, zatímco průměrná návratnost společností srovnatelných s Českými aeroliniemi (AF-KLM, AA, Finnair, SAS, BA, Croatia Airlines, LH) v minulých letech (2003–2009) činila 1,7 %.

43. Scénáře jsou založeny na následujících předpokladech:

Nejpříznivější scénář:

— tržní cena pohonných hmot 721 USD/MT,

— fixované směnné kurzy: 18 CZK/USD, 26 CZK/EUR,

— míra inflace 2 %,

— výnosy [2,3 až 2,4], míra využití kapacity [70,0 až 73] %,

— průměrný roční růst trhu 5–10 % (v závislosti na roku a regionu),

— provedení všech navržených iniciativ v plném rozsahu a podle harmonogramu.

Střední scénář:

— menší růst poptávky mezi lety 2010–2013,

— provedení většiny iniciativ týkajících se sítě destinací již v roce 2010 bude mít negativní dopad na výnosy v letech 2010–2013, ale umožní rychlejší růst v letech 2014 a 2015 (průměrné výnosy z přepravy cestujících (PAX) + 1/1,5 % v letech 2014/2015),

— systém řízení tržeb není v roce 2010 plně optimalizován, což vede ke snížení průměrného výnosu na PAX (nejpříznivější scénář – 4 %).

Nejméně příznivý scénář:

— růst cen pohonných hmot (nejpříznivější scénář + 5 %),

— posílení kurzu USD vůči CZK (nejpříznivější scénář + 3 %) a oslabení kurzu EUR vůči CZK (nejpříznivější scénář – 3 %),

— snížení výnosů (nejpříznivější scénář – 5 %/– 2 % v letech 2010/2011),

— přírodní katastrofy s rušením letů (pět dnů během hlavní sezony v roce 2012),

— provádění restrukturalizace se zpožděním v délce jedné sezony,

— menší přínos iniciativ ke snižování nákladů a řízení tržeb,

— stávky (pět dnů během hlavní sezony v roce 2012),

— snížení nákladů, přibližně 50 % ztráta výnosů,

— kompenzace pro 15 % PAX – 250 EUR/PAX.

3.3 **Kompenzační opatření**

44. České orgány uvedly, že vzhledem ke své poměrně malé velikosti a silné konkurenci, se kterou se společnost na svých hlavních trzích střetává, má existence Českých aerolinií pozitivní a stimulující vliv na hospodářskou soutěž. Opatření, která jsou předmětem šetření, budou proto mít na hospodářskou soutěž na dotyčných trzích jen omezený dopad. České orgány se taktéž vyjádřily v tom smyslu, že sama společnost se významně podílí na financování restrukturalizačního plánu. Z toho důvodu se tyto orgány domnívají, že v daném případě je potřeba kompenzačních opatření jen omezená. Podle českých orgánů lze říci, že s ohledem na strukturu uvedených trhů a na konkurenční podmínky na nich panující by uplatnění dalších kompenzačních opatření vůči Českým aeroliniím mohlo za jistých okolností mít dokonce negativní účinek na hospodářskou soutěž, jelikož by taková opatření mohla vést k narušení struktury trhu.

45. České aerolinie uvedly, že již podnikly řadu opatření, která mají omezit dopad státní podpory na konkurenční prostředí. Některými z nich jsou:

— redukce nabízené kapacity (měřené v ASK) o více než 30 % mezi lety 2009–2015 snížením frekvence letů na evropských tratích a ukončením dálkových letů do Severní Ameriky,

— snížení počtu zaměstnanců z průměrného počtu 3 600 v roce 2009 na 3 200 na začátku roku 2010,

— snížení počtu letadel a zmenšení letadlového parku o více než 27 % a

— snížení počtu destinací o více než 30 %.

46. České orgány rovněž zastávají názor, že jakákoliv další kompenzační opatření by ohrozila obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti. Pokud jde o budoucí perspektivu vývoje Českých aerolinií po dokončení procesu restrukturalizace, české orgány předpokládají, že společnost poroste nanejvýš tempem průměrného růstu letecké dopravy v Evropě.

3.4 **Vlastní příspěvek**

47. České orgány oznámily opatření, díky kterým se mají České aerolinie podílet částkou ve výši […] mil. CZK na hrazení nákladů na restrukturalizaci, jež za celé restrukturalizační období činí […] mil. CZK.

48. Zaprvé: české orgány navrhly prodat aktiva, která nejsou nezbytná pro přežití Českých aerolinií. Podle restrukturalizačního plánu a informací poskytnutých českými orgány v následné korespondenci došlo nebo by mělo dojít k prodeji následujících aktiv a organizačních jednotek:

— *Prodej budovy APC a přilehlých pozemků*. České orgány Komisi informovaly, že budova APC byla prodána v prosinci roku 2009 za 607 mil. CZK. Prodej přilehlých pozemků se uskutečnil v květnu roku 2010 a společnosti vynesl 138 mil. CZK.

— *Prodej Hangáru F a pozemků pod a kolem této budovy*. Prodej Hangáru F a pozemků pod ním byl realizován za 816 mil. CZK. Pozemky okolo budovy byly rovněž prodány, a to za částku ve výši 123 mil. CZK. Tyto transakce byly uskutečněny na základě kupní smlouvy mezi Českými aeroliniemi a Letištěm Praha ze dne 13. května 2010. České orgány zdůrazňují, že cena, za kterou byly tyto nemovitosti prodány, byla stanovena nezávislým znaleckým posudkem společnosti YBN Consult – Znalecký ústav s.r.o. ze dne 10. května 2010, a transakce byla tudíž provedena za tržních podmínek.

— *Prodej provozů Duty Free*. Prodej proběhl v únoru roku 2010 a vynesl 764 mil. CZK.

— *Prodej úseku pravidelné údržby (údržby podvozků)*. České orgány uvedly, že tento prodej by se měl uskutečnit v roce 2010 za cenu, která je odhadována na […] mil. CZK. Komise české orgány požádala, aby upřesnily, zda bylo toto opatření provedeno a zda očekávaný výtěžek z transakce dosáhl dané výše. České orgány v této věci zatím neposkytly žádné informace.

— *Výměna slotů na letišti Heathrow s finanční kompenzací*. Smlouva mezi Českými aeroliniemi a společností British Airways Plc o výměně slotů pro zimní období letového řádu let 2010–2011 a letní období letového řádu roku 2011 byla uzavřena dne 7. července 2010 a byla v ní sjednána finanční kompenzace ve výši […] mil. GBP. Dne 12. listopadu 2010 obdržely České aerolinie finanční kompenzaci ve výši […] mil. GBP a dne 2. prosince 2010 doplatek ve výši […] mil. GBP. České orgány uvedly, že vzhledem k průměrnému směnnému kurzu 1 GBP = 30,27079 CZK činil výnos z dané transakce […] mil. CZK.

— *Prodej letadel Boeing*. Restrukturalizační plán počítá s postupným vyřazením letadel Boeing z provozu. V této souvislosti je součástí plánu prodej pěti letadel B737-400 a pěti letadel B737-500 a dále vrácení zbývajících letadel Boeing provozovaných na základě operativního leasingu pronajímateli v letech 2011–2012. České aerolinie původně zamýšlely uskutečnit prodej deseti letadel Boeing za částku dosahující 1,1–1,2 mld. CZK, ale poté v restrukturalizačním plánu uvedly vlastní příspěvek ve výši pouze 1,1 mld. CZK s tím, že se jedná o konzervativní odhad. V souladu s plánem prodaly České aerolinie na základě smlouvy ze dne 16. července 2010 společnosti BLF Limited (patřící společnosti UTair Aviation JSC) pět letadel B737-400 (MSN 28473, MSN 28474, MSN 28476, MSN 28477 a MSN 28478) za kupní cenu ve výši přibližně […] USD. Kupní cena měla být zaplacena podle dodávek jednotlivých letadel postupně od srpna do listopadu 2010. Letadla byla dodána v období od 2. září 2010 do 29. listopadu 2010, a to za cenu ve výši […] USD. Co se týče prodeje pěti letadel B737-500, české orgány uvedly, že podle cenového odhadu společnosti Aircraft Value Analysis Company lze očekávat dosažení výnosu z

dané transakce ve výši přibližně 35 mil. USD. České orgány Komisi informovaly, že do této chvíle byla prodána dvě tato letadla (MSN 28470 a MSN 28469) společnosti Mauritanian Airlines International za cenu […] USD, a to na základě smlouvy ze dne 19. listopadu 2010. Jedno z těchto letadel již bylo dodáno a jeho cena byla v plné výši uhrazena. Druhé letadlo nebylo podle informací, které má Komise k dispozici, zatím dodáno ani v plné výši zaplaceno. Ve věci prodeje zbývajících tří letadel české orgány uvedly, že v současné době stále probíhají jednání s potenciálními kupci. Z toho vyplývá, že výnosy z prodeje letadel ve výši přibližně […] mld. CZK jsou již nyní vyšší než původně předpokládaná částka 1,1 mld. CZK, kterou české orgány uvedly jako svůj odhad.

49. Zadruhé: české orgány oznámily pro období mezi lety 2010 a 2012 kumulativní přírůstek hotovosti, která je jako vlastní příspěvek částečně použita k úhradě úroků z úvěru od společnosti Osinek a dodávky letadel Airbus v roce 2011. Komise si k tomuto opatření vyžádala doplňující informace, které však nebyly českými orgány dosud dodány.

50. Zatřetí: kromě prodeje aktiv české orgány v oznámení zmínily dva bankovní úvěry, které by podle jejich mínění měly rovněž být považovány za vlastní příspěvek k restrukturalizaci: úvěr od […] ve výši […] CZK z prosince 2009 a úvěr od […] ve výši […] EUR (přibližně […] mil. CZK). K této záležitosti nebyly Komisi sděleny žádné další údaje a tyto dva úvěry nebyly v rámci následně předložených informací zahrnuty jako vlastní příspěvek do restrukturalizačního plánu.

51. Na základě výše uvedených skutečností Komise v této fázi shledává, že vlastní příspěvek Českých aerolinií na realizaci restrukturalizace, který byl zajištěn díky již uskutečněným navrženým opatřením, by mohl činit 4 262 mil. CZK ([1]).

([1]) Pro výpočet této částky byl použit směnný kurz 1 USD = 17,682 CZK ze dne 30. ledna 2011. Výše vlastního příspěvku byla vypočítána následujícím způsobem:

Prodej aktiv	V milionech CZK
Budova APC	607
Pozemky v okolí budovy APC	138
Hangár F a pozemky pod ním	816
Pozemky v okolí Hangáru F	123
Provozy Duty Free	764
Úsek pravidelné údržby (údržby podvozků)	[…]
Sloty na letišti Heathrow	[…]
Letadla Boeing	[…]
Celkem	4 262

4. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

4.1 Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU

52. Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

53. Ve svém rozhodnutí K(2010) 987 v konečném znění ze dne 24. února 2010 ve věci státní podpory NN 1/10 (ex CP 371/09) – Česká republika ČSA – České aerolinie a.s. – možné aspekty státní podpory při poskytnutí úvěru společností Osinek, a.s. Komise podrobně objasnila, proč nemůže vyloučit, že úvěr od společnosti Osinek je státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Otázka, zda a do jaké míry představuje úvěr od společnosti Osinek státní podporu, je předmětem řízení SA.29864 (ex C 6/10). Pro více informací o úvěru od společnosti Osinek si proto Komise dovoluje odkázat na výše uvedené rozhodnutí. Následující stránky se zabývají existencí státní podpory pouze ve vztahu ke kapitalizaci pohledávky a případné podpoře na nákup letadel.

4.1.1 *Státní prostředky a odpovědnost*

54. Pojem státní podpory se vztahuje na jakoukoli přímo či nepřímo poskytnutou výhodu financovanou ze státních prostředků, poskytnutou státem jako takovým nebo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě svěřených pravomocí.

55. Je třeba stanovit, zda je možné na výše uvedená opatření pohlížet jako na opatření, která zahrnují využití státních prostředků.

56. Česká republika rozhodla o kapitalizaci pohledávky z úvěru od společnosti Osinek včetně předchozího zrušení zajištění tohoto úvěru ve dvou usneseních vlády. Mezitím byla pohledávka z úvěru od společnosti Osinek převedena na ministerstvo financí, takže v době, kdy byla pohledávka kapitalizována, byl věřitelem přímo stát.

57. Komise má za to, že zrušením zajištění úvěru se český stát vzdal v případě nesplácení pohledávky z úvěru od společnosti Osinek svých vlastnických práv na nemovitosti zajišťující tento úvěr. Kapitalizací pohledávky se český stát zase vzdal plateb úroků a splacení úvěru. Český stát tak přímo převedl státní prostředky do Českých aerolinií.

58. Pokud jde o zamýšlenou podporu na nákup letadel, podle oznámení českých orgánů k ní může dojít a má být udělena prostřednictvím Exportní garanční a pojišťovací společnosti (EGAP). EGAP je ve 100 % vlastnictví státu, a to prostřednictvím ministerstva financí (40 %), ministerstva průmyslu a obchodu (36 %), ministerstva zahraničních věcí (12 %) a ministerstva zemědělství (12 %), jež jsou přímo financována ze státního rozpočtu. Oznámenou případnou podporou na nákup letadel tudíž české orgány poskytnou podniku v obtížích (viz kapitola 4.3.2 níže) ze státních prostředků zajištění přičitatelné státu.

4.1.2 *Hospodářská výhoda*

59. Komise musí v tomto případu s ohledem na finanční situaci Českých aerolinií posoudit, zda jim výše uvedená opatření poskytují hospodářskou výhodu. Je třeba ověřit, zda by byl příjemce podpory takto financován soukromým investorem za běžných tržních podmínek. Podle této zásady by se kapitál, který stát přímo či nepřímo poskytne společnosti za okolností, jež odpovídají běžným podmínkám trhu, neměl považovat za státní podporu ([1]).

60. V okamžiku, kdy byla provedena kapitalizace pohledávky a před zrušením zajištění úvěru, měly orgány České republiky za to, že České aerolinie jsou podnikem v obtížích, jenž není schopen zamezit ztrátě, která by ho bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti. Za těchto okolností by soukromý investor zaměřený na zisk ani nezrušil zajištění úvěru, ani by neprovedl jeho kapitalizaci, protože obě transakce by značně zvýšily riziko, jemuž se vystavuje, a snížily by pravděpodobnost, že dojde ke splacení úvěru. Dále také neexistují důkazy o tom, že by toto zvýšení rizika znamenalo, že stát má úměrně vyšší pravděpodobnost návratnosti své investice. Navíc žádný z minoritních akcionářů, jimž bylo nabídnuto zvýšení podílů v Českých aeroliniích, s takovou investicí nesouhlasil. Zvýšení základního kapitálu Českých aerolinií proto proběhlo za podmínek, jež by na trhu normálně neexistovaly. Kapitalizace pohledávky, včetně zrušení zajištění úvěru, proto představují hospodářskou výhodu.

61. Pokud jde o podporu na financování nákupu letadel, nelze předpokládat, že by rozumný investor v podmínkách tržní ekonomiky poskytl podniku v obtížích zajištění úvěru. I orgány České republiky ve svém oznámení uváděly, že toto zajištění úvěru obsahuje prvky státní podpory. Z toho vyplývá, že i toto opatření poskytuje Českým aeroliniím hospodářskou výhodu. Pokud jde o státní záruku poskytnutou podniku v obtížích, Komise má za to, že prvek podpory může dosáhnout výše nominální hodnoty zajištěného úvěru.

4.1.3 *Selektivní povaha*

62. Podle čl. 107 odst. 1 SFEU opatření, které lze označit za státní podporu, zvýhodňuje „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. V daném případě byla podle názoru Komise opatření poskytnuta pouze Českým aeroliniím. Ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je tedy opatření selektivní.

4.1.4 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu*

63. Dotyčná opatření navíc ovlivňují obchod mezi členskými státy a narušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo hrozí jejím narušením. Díky těmto opatřením České aerolinie nenesou náklady, které by jinak musely vynakládat při každodenních operacích. České aerolinie mohou skutečně pokračovat v činnosti a nemusí čelit důsledkům, jež běžně vyplývají z dlouhodobě slabých hospodářských výsledků. České aerolinie jsou navíc v konkurenčním vztahu k ostatním leteckým společnostem z Evropské unie, zejména poté, kdy dne 1. ledna 1993 vstoupila v platnost třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetí balíček“).

4.1.5 *Závěr*

64. Komise se na základě výše uvedených skutečností v této fázi domnívá, že uvedená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Orgány České republiky toto hodnocení potvrdily.

4.2 **Zákonnost oznámených opatření**

65. Ustanovení čl. 108 odst. 3 SFEU stanoví, že členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise nepřijme rozhodnutí, kterým toto opatření povoluje. Komise konstatuje, že orgány České republiky poskytly dne 30. dubna 2009 úvěr prostřednictvím společnosti Osinek a dne 30. června 2010 provedly kapitalizaci pohledávky. Komise proto s politováním konstatuje, že české orgány nerespektovaly povinnost pozastavení kroků. Z tohoto důvodu jsou tato podpůrná opatření protiprávní. Pokud jde o možnou podporu na nákup nových letadel, opatření k dnešnímu dni zatím nebylo uskutečněno, a povinnost pozastavení kroků je proto v současné době respektována.

4.3 **Slučitelnost s vnitřním trhem**

4.3.1 *Právní základ pro posouzení*

66. V čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU se stanoví, že mohou být povoleny státní podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských odvětví, pokud neovlivňují podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

67. Rámec Unie pro posuzování slučitelnosti podpory v tomto směru představují pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 ([2]) (dále jen „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci“). Je rovněž zapotřebí dodržovat ustanovení bodu 38 pokynů pro letectví z roku 1994 ([3]).

68. Komise může povolit podporu na záchranu a restrukturalizaci jako slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, pokud splňuje kritéria pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, která stanoví pravidla týkající se způsobilosti podniku k získání podpory a podmínek pro schválení podpory na záchranu i na restrukturalizaci.

69. Oznámená podpora na restrukturalizaci musí splňovat tyto podmínky:

— způsobilost,

— dlouhodobá životaschopnost restrukturalizačního plánu,

([1]) Sdělení Komise členským státům: použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS na veřejné podniky ve výrobním odvětví, Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3, odstavec 11. Toto sdělení se týká výrobního odvětví, ale je použitelné i na ostatní odvětví hospodářství. Srovnej též rozsudek ve věci Cityflyer, T-16/96, Sb. rozh. 1998, s. II 757, bod 51.

([2]) Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2) a sdělení Komise o prodloužení platnosti pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 156, 9.7.2009, s. 3).

([3]) Pokyny Komise o použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví, 94/C 350/07 (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

— zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže včetně kompenzačních opatření a

— vlastní příspěvek.

70. Komise se v tomto směru konstatuje, že k poskytnutí podpory na záchranu nebo restrukturalizaci jsou způsobilé pouze podniky v obtížích ve smyslu pokynů pro záchranu a restrukturalizaci. Oznámená státní podpora, která byla poskytnuta podniku v obtížích, nemůže být slučitelná s vnitřním trhem na základě žádného jiného právního předpisu.

4.3.2 *Způsobilost k podpoře na záchranu a restrukturalizaci*

Podnik v obtížích

71. Aby byly České aerolinie způsobilé k podpoře na záchranu a restrukturalizaci, je zapotřebí prokázat, že se jedná o podnik v obtížích ve smyslu pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

72. V bodě 9 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci se uvádí, že „Komise za podnik v obtížích považuje podnik, který není schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by ho bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti".

73. Bod 10 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci následně stanoví domněnku, že „pro účely těchto pokynů je podnik v zásadě a bez ohledu na svou velikost považován za podnik v obtížích zejména za těchto okolností:

a) v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků, kde došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců;

(…)

c) kde nehledě na to, o jaký typ společnosti se jedná, podnik splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení".

74. Bod 11 pokynů rovněž stanoví, že „i při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, zejména tehdy, kdy jsou patrné typické příznaky podniku v obtížích, například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv".

75. Pokud jde o bod 10 písm. a) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, z výše uvedených tabulek vyplývá, že vlastní kapitál Českých aerolinií byl v červnu 2009 stále ještě ve výši […] mld. CZK, což je více než základní kapitál představující 2,74 mld. CZK. V tomto okamžiku byl základní kapitál ještě zachován. Na konci roku 2009 však vlastní kapitál rychle klesl, a to na – 2,35 mld. CZK. V tomto okamžiku došlo ke ztrátě více než [50] % základního kapitálu za posledních 6 měsíců. Komise se proto v této fázi domnívá, že podle bodu 10 písm. a) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci se České aerolinie staly podnikem v obtížích nejpozději někdy v druhé polovině roku 2009.

76. Pokud jde o bod 10 písm. c) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, podle českých orgánů společnost nesplnila podmínky vyplývající z vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení. Orgány České republiky však uvádějí, že České aerolinie lze s ohledem na výše popsaný vývoj považovat za podnik v obtížích ve smyslu pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, a to od srpna 2009.

77. Pokud jde o bod 11 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, nelze v této fázi vyloučit, že se České aerolinie nacházely v obtížích již před druhou polovinou roku 2009 (pokud jde o finanční ukazatele, viz body 20–30 výše). Týká se to zejména úvěru od společnosti Osinek. Pokud jde o posouzení úvěru od společnosti Osinek, skutečnost, zda byly České aerolinie podnikem v obtížích podle pokynů pro záchranu a restrukturalizaci v době poskytnutí úvěru, je předmětem výše uvedeného formálního vyšetřovacího řízení SA.29864 (ex-C 6/10). Orgány České republiky poskytly v rámci podkladového oznámení další informace.

Obchodní skupina

78. Podle bodu 13 pokynů není „podnik, který patří k větší obchodní skupině nebo byl větší obchodní skupinou převzat, za normálních okolností způsobilý pro poskytnutí podpory na záchranu nebo restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina".

79. Vláda České republiky ve svém usnesení č. 848 ze dne 24. listopadu 2010 nařídila založení veřejné akciové společnosti Český Aeroholding a převedení Českých aerolinií a Letiště Praha do této společnosti. Vzhledem k tomu, že podle tohoto posouzení Komise se České aerolinie staly podnikem v obtížích již před touto fúzí, má Komise v této fázi za to, že dané obtíže jsou jejich vlastní ve smyslu bodu 13 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

80. Podle téhož bodu by však orgány České republiky měly také prokázat, že obtíže jsou příliš závažné na to, aby je skupina vyřešila sama. Komise v tomto směru žádá orgány České republiky, aby zaprvé uvedly, zda je s ohledem na aktuální akcionářskou strukturu skupiny a podle českého práva možné, že Letiště Praha (finančně) přispívá na proces restrukturalizace Českých aerolinií a jejich dceřiných společností (tj. ostatních společností v rámci skupiny). Orgány České republiky by v tomto směru měly také uvést, zda k obchodním transakcím mezi Českými aeroliniemi a Letištěm Praha dochází k datu realizace fúze za tržních podmínek na nezávislém trhu, které by vyloučily převod případné státní podpory z příjemce podpory na záchranu nebo restrukturalizaci na jiný subjekt v rámci Českého Aeroholdingu. Komise rovněž žádá, aby české orgány předložily finanční výhledy Letiště Praha (rozvahu, výsledovku a výkaz peněžních toků za roky 2008, 2009 a částečné výsledky za rok 2010).

Zásada „jednou a dost“

81. Podpora musí v neposlední řadě respektovat zásadu „jednou a dost“ vyplývající z bodů 72 a 73 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, které stanoví, že pokud podnik již v minulosti obdržel podporu na záchranu nebo restrukturalizaci a pokud od skončení restrukturalizačního období uběhlo méně než deset let, Komise poskytnutí další podpory na restrukturalizaci obvykle neschválí. Jediná výjimka, která by mohla být relevantní pro tento případ, vyplývá z bodu 72 písm. a) pokynů. Jedná se o případ, kdy „podpora na restrukturalizaci navazuje na poskytnutí podpory na záchranu a tvoří tak součást jediné restrukturalizační operace“.

82. V této fázi řízení má Komise i nadále pochybnosti o povaze státní podpory úvěru od společnosti Osinek, která je předmětem řízení SA.29864. Komise však uvádí, že pokud lze konstatovat, že úvěr od společnosti Osinek představoval státní podporu určenou podniku, jenž se v době jejího poskytnutí nacházel v obtížích ve smyslu pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, nelze vyloučit, že Komise může tuto podporu považovat za součást jediné restrukturalizační operace, a to společně s dvěma dalšími opatřeními, která byla oznámena podle bodu 73 písm. a) pokynů pro záchranu a restrukturalizaci. Pokud však na druhé straně Komise dojde v rámci řízení SA.29864 k závěru, že úvěr od společnosti Osinek nepředstavoval státní podporu poskytnutou podniku v obtížích, je tento bod pro uplatnění zásady „jednou a dost“ irelevantní, protože se tato zásada uplatňuje pouze při poskytování podpory na záchranu a restrukturalizaci.

83. Je však zapotřebí připomenout, že pokud Komise dojde k závěru, že úvěr od společnosti Osinek představuje neslučitelnou státní podporu, Komise nemůže schválit žádné další opatření podpory až do doby, kdy bude vrácena neslučitelná podpora ([1]).

84. Na závěr je třeba uvést, že se Komise v této fázi řízení domnívá, že České aerolinie byly podnikem v obtížích podle bodu 10 odst. a) pokynů, a to nejpozději někdy v druhé polovině roku 2009. Komise však nemůže dospět k závěru o způsobilosti společnosti k poskytnutí podpory podle pokynů pro záchranu a restrukturalizaci, a to do doby, než získá informace, jež jsou zapotřebí k posouzení bodu 13 pokynů. Komise tímto rovněž připomíná výše uvedené odůvodnění týkající se způsobilosti podle bodu 72 a následujících pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

4.3.3 *Obnovení dlouhodobé životaschopnosti*

85. Druhou podmínkou (stanovenou v bodě 35 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci), kterou je zapotřebí respektovat, je, že „plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost. Podpora na restrukturalizaci musí být tedy spojena s životaschopným restrukturalizačním plánem, který dotyčný členský stát sám vypracuje. Plán musí být Komisi předložen s uvedením dostatečných podrobností a musí zahrnovat zejména průzkum trhu. Zlepšení životaschopnosti musí být především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace; vnější faktory, jako jsou cenové výkyvy nebo změny poptávky, na něž podnik nemá velký vliv, mohou být vzaty v úvahu pouze, pokud jsou prognózy trhu obecně uznávány. Restrukturalizace musí zahrnovat ukončení činností, které by ze strukturálního hlediska zůstaly ztrátové i po restrukturalizaci“.

86. Podle bodu 36 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci musí plán popisovat okolnosti, které způsobily obtíže podniku, a zohledňovat současnou situaci a budoucí vyhlídky i scénáře, které by mohly nastat v nejpříznivějším, středně příznivém a nejméně příznivém případě.

87. V bodě 37 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci je dále uvedeno, že „plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny její náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností“.

88. Restrukturalizační plán předpokládá, že s největší pravděpodobností dojde k realizaci scénáře, jenž má nastat v nejpříznivějším případě a vztahuje se na období od druhé poloviny roku 2009 až do očekávaného obnovení životaschopnosti na konci roku 2012. Pokud by bylo možné tuto dobu trvání považovat za realistickou, lze s ohledem na rozsah předpokládaných restrukturalizačních opatření považovat dobu trvání restrukturalizace za co možná nejkratší. Je však zapotřebí uvést, že pokud Komise schválí, že úvěr od společnosti Osinek představuje podporu na záchranu a restrukturalizaci a může tedy spadat do jediného restrukturalizačního období, doba trvání restrukturalizace bude přiměřeně prodloužena.

89. S ohledem na restrukturalizační opatření se Komise domnívá, že očekávané zlepšení životaschopnosti bude vyplývat především z interních opatření, zejména z optimalizace sítě a vhodného nastavení počtu letadel, optimalizace příjmů a snížení počtu letadel. Výchozí předpoklady týkající se vnějších faktorů však také hrají významnou úlohu, pokud jde o návrat k životaschopnosti. Komise má pochybnosti ohledně toho, zda jsou tyto předpoklady realistické nebo všeobecně známé, a vyzývá proto zúčastněné strany, aby se k těmto záležitostem vyjádřily.

90. Ačkoli restrukturalizační plán předpokládá, že nebudou dále provozovány linky, které nejsou dostatečně ziskové, z předložené dokumentace jasně nevyplývá, zda dojde k ukončení veškerých činností, které by i po restrukturalizaci zůstaly nadále ztrátové. Komise proto vyzývá orgány České republiky, aby jí tyto informace předložily.

91. Komise zaznamenala, že restrukturalizační plán, shrnutý výše v kapitole 3.2, popisuje okolnosti, které vedly ke vzniku obtíží podniku, zohledňuje aktuální i budoucí vyhlídky na hlavním trhu Českých aerolinií, tj. v pravidelné letecké přepravě cestujících, představuje scénáře vycházející z předpokladů, které mohou nastat v nejpříznivějším, nejméně příznivém a středně příznivém případě, jakož i silné a slabé stránky Českých aerolinií. Komise se tedy domnívá, že restrukturalizační plán obsahuje všechny formální náležitosti, jež vyžaduje bod 36 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

([1]) Viz třetí odstavec kapitoly 4 tohoto rozhodnutí.

92. Komise má však v této fázi pochybnosti, zda je předložený scénář, jenž má nastat v nejpříznivějším případě, nejrealističtější a zda lze dlouhodobé životaschopnosti dosáhnout již ke konci roku 2012, a v návaznosti na to, jaká je nejpravděpodobnější doba trvání restrukturalizace a zda je s ohledem na velikost příjemce, jeho obtíže a odvětví, v němž podniká, co možná nejkratší. Komise má v současné době pochybnosti ohledně toho, zda je očekávané zlepšení finanční situace Českých aerolinií realistické, a pokud ano, zda lze toto zlepšení finanční situace považovat za dosažení dlouhodobé životaschopnosti. Komise zaznamenala, že se očekávané finanční výsledky (podle scénáře v nejpříznivějším případě) zdají být v souladu s průměrným výkonem dopravců nabízejících komplexní služby, má však pochybnosti ohledně toho, zda povedou k dlouhodobé životaschopnosti. Navíc existují pochybnosti ohledně toho, zda České aerolinie budou schopny z vlastních zdrojů nebo z komerčních úvěrů a případných komerčních záruk financovat nákup sedmi letadel nasmlouvaných na roky 2013 a 2014.

93. Komise s ohledem na výše uvedené vyzývá orgány České republiky, aby jí poskytly doplňující informace, jež jí umožní posoudit, zda a) lze dosáhnout dlouhodobé životaschopnosti do konce roku 2012; b) by se neprodloužila doba trvání restrukturalizace a zda bude i nadále co možná nejkratší; c) budou České aerolinie schopny z vlastních zdrojů nebo z komerčních úvěrů/komerčních záruk financovat nákup sedmi letadel.

4.3.4 *Zamezení nepřiměřeným narušením hospodářské soutěže*

94. Podle bodů 38–42 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci je zapotřebí přijmout opatření, která co nejvíce omezí nepříznivý dopad podpory na ostatní soutěžitele. Podpora nesmí nepřiměřeně narušovat hospodářskou soutěž. Obvykle se jedná o omezení přítomnosti podniku na trhu po skončení restrukturalizačního období. Povinné omezení nebo snížení podílu společnosti na příslušném trhu představuje kompenzační faktor ve prospěch ostatních soutěžitelů.

95. Kompenzační opatření musí být úměrná rušivým účinkům podpory a relativnímu významu daného podniku na trhu nebo trzích. Navíc podle bodu 7 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci bude Komise „vyžadovat kompenzační opatření s cílem minimalizovat dopad na ostatní soutěžitele".

96. Komise bere na vědomí, že České aerolinie jsou poměrně malá společnost, která čelí silné konkurenci jak ze strany dopravců nabízejících komplexní služby, tak ze strany nízkonákladových dopravců. Její tržní podíly jsou u linek do většiny destinací, které provozuje, obecně relativně nízké. Existuje však řada destinací, kde společnost nemá zásadní konkurenty nebo je jediným provozovatelem linek na daných trasách. V důsledku toho se Komise v této fázi domnívá, že je zapotřebí přijmout kompenzační opatření, která co nejvíce omezí nepříznivý dopad státní podpory na trhy.

97. Komise však má v této fázi pochybnosti, zda kompenzační opatření, jež společnost navrhla, nejsou ve své podstatě pouhým ukončením ztrátových činností, které by bylo s ohledem na dosažení životaschopnosti zapotřebí ukončit v každém případě. Pokud tomu tak je, opatření nelze považovat za kompenzační podle bodu 40 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci. Zároveň některé prodeje nebo snížení ziskových činností, které jsou obsaženy v restrukturalizačním plánu, mohou být považovány za kompenzační opatření, zejména v případech, kdy jsou organizační jednotky, jejichž prodej restrukturalizační plán navrhuje, ziskové.

98. Lze navíc přijmout jen kompenzační opatření, která se uskuteční v rámci restrukturalizačního období. V tomto směru se jeví, že pozastavení letů do Toronta a na letiště JFK v New Yorku nespadá do doby trvání restrukturalizačního plánu, jak je v současné době navrhována, tj. do období od druhé poloviny roku 2009 do roku 2012.

99. S ohledem na výše uvedené Komise vyzývá orgány České republiky, aby jí poskytly doplňující informace, které jí umožní posoudit, zda navrhovaná kompenzační opatření skutečně přesahují to, co je nezbytné k dosažení dlouhodobé životaschopnosti. Komise navíc vyzývá orgány České republiky, aby uvedly, zda jsou v souvislosti s restrukturalizačním plánem přijímána jakákoli další opatření, která by představovala odpovídající kompenzační opatření.

4.3.5 *Podpora musí být omezena na minimum, vlastní příspěvek*

Podpora musí být omezena na minimum

100. Bod 43 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci stanoví, že „výše a míra podpory se musí omezit na úplné minimum restrukturalizačních nákladů nutných k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či společníků nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Při posuzování tohoto aspektu bude vzata v úvahu jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu".

101. Nelze vyloučit, že v návaznosti na uskutečněnou fúzi dojde ke změně restrukturalizačního plánu Českých aerolinií, aby se využily stávající synergie, množstevní úspory a úspory z rozsahu.

102. Komise v této fázi uvádí, že postrádá informace k tomu, aby posoudila, zda bude v nové skupinové struktuře Letiště Praha schopno přispět k restrukturalizaci Českých aerolinií. Komise nemůže na základě informací, které má k dispozici, a s přihlédnutím k možným změnám restrukturalizačního plánu v tomto ohledu vyjádřit své stanovisko, zda jsou dodrženy podmínky vyplývající z bodu 43 první věty. Komise proto vyzývá české orgány, aby jí v tomto směru poskytly podrobné informace.

Výše vlastního příspěvku

103. Co se týká výše vlastního příspěvku, bod 43 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci stanoví, že „od příjemců podpory se očekává, že k plánu restrukturalizace přispějí významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Toto přispění bude svědčit o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a musí být co nejvyšší". Pokyny pro

záchranu a restrukturalizaci dále uvádějí, jaké vlastní příspěvky se za normálních okolností považují za přiměřené; u podniku o velikosti Českých aerolinií by měl tento příspěvek činit 50 %.

104. Komise ve svém stávajícím posouzení vychází z nákladů na restrukturalizaci podle nejnovějších informací, které má k dispozici. Podle těchto informací představují náklady na restrukturalizaci 8 393 mil. CZK. Komise se proto domnívá, že aktuální výše potvrzeného vlastního příspěvku (bez kumulativního přírůstku kapitálu uvedeného v bodu 49), který se týká oznámených a provedených opatření, představuje 4 262 mil. CZK, což by bylo více než 50 % nákladů na restrukturalizaci.

105. Komise si povšimla, že náklady na restrukturalizaci zahrnují i splacení úvěru […] a to ve výši […] CZK. Komise v souvislosti s tím žádá, aby orgány České republiky upřesnily, zda byla uzavřena smlouva o úvěru s […], a pokud ano, aby tuto smlouvu předložily a případně náležitě aktualizovaly restrukturalizační plán. Komise také vyzývá orgány České republiky, aby jí poskytly smlouvu o úvěru uzavřenou s Komerční bankou.

106. Pokud však jde o navrhovaný, ale dosud neuskutečněný příspěvek, a to zejména o prodej úseku pravidelné údržby (údržby podvozků) a prodej zbývajících tří letadel Boeing, má Komise v této fázi řízení pochybnosti, zda lze tento vlastní příspěvek považovat za skutečný, tj. zda je pravděpodobné, že bude dodržena navrhovaná výše tohoto příspěvku.

107. Komise navíc pochybuje o tom, že lze kumulativní přírůstek hotovosti považovat za vlastní příspěvek ve smyslu bodu 43 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci. Komise má za to, že je možné tento prvek vlastního příspěvku zahrnout do „všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok", a tudíž jej nelze považovat za skutečný příspěvek na restrukturalizaci.

108. Komise však uvádí, že je pravděpodobné, že se náklady na restrukturalizaci mohou po provedení fúze změnit. Komise si proto vyhrazuje právo posoudit tuto podmínku slučitelnosti ve světle informací, které by měla v tomto směru obdržet od orgánů České republiky.

109. Komise rovněž připomíná, že podle bodu 45 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci „musí být výše podpory nebo způsob, jakým je poskytována, takové, aby danému podniku nebyl poskytnut nadbytek prostředků, jenž by mohl být použit pro agresivní a trh narušující činnosti, které nesouvisejí s procesem restrukturalizace".

110. Komise nemá v tomto směru žádné informace. Komise proto v této fázi nemůže vyjádřit své stanovisko, zda jsou dodržena ustanovení bodu 45 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci. Komise proto vyzývá orgány České republiky, aby uvedly, zda je toto ustanovení respektováno, a poskytly o tom náležité informace.

4.3.6 *Závěr*

111. Komise má v této fázi vyšetřovacího řízení pochybnosti ohledně slučitelnosti oznámené státní podpory s vnitřním trhem. Komise vyzývá všechny zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k charakteru státní podpory a ke slučitelnosti oznámených opatření, zejména pokud jde o otázky, v nichž Komise vyjádřila své konkrétní pochybnosti uvedené v kapitole 4.3 tohoto rozhodnutí.

5. **ROZHODNUTÍ**

S ohledem na výše uvedené úvahy vyzývá Komise Českou republiku postupem podle čl. 108 odst. 2 SFEU, aby podala své připomínky a poskytla veškeré informace, které by mohly pomoci posoudit slučitelnost předmětných opatření s pravidly o státní podpoře, do jednoho měsíce od přijetí tohoto dopisu. Komise vyzývá orgány Vaší země, aby kopii tohoto dopisu neprodleně zaslaly potenciálnímu příjemci podpory.

Komise by ráda České republice připomněla, že čl. 108 odst. 3 SFEU má odkladný účinek, a ráda by ji upozornila na článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999, podle nějž může být od příjemce požadováno navrácení všech nedovolených podpor.

Komise České republice zejména připomíná, že pokud se zjistí, že úvěr od společnosti Osinek nebo jakékoli jiné následné opatření představují neslučitelnou státní podporu, Komise nemůže schválit žádnou další podporu dříve, než bude vrácena nezákonná a neslučitelná podpora [1].

Komise tímto Českou republiku upozorňuje, že uvědomí zúčastněné strany zveřejněním tohoto dopisu a jeho stručného shrnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*. Uvědomí také zainteresované strany ze států ESVO, které jsou signatáři Dohody o EHP, zveřejněním oznámení v dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* a bude informovat Kontrolní úřad ESVO zasláním kopie tohoto dopisu. Všechny tyto zúčastněné strany budou vyzvány, aby předložily své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění daného dopisu či oznámení.»

[1] Zásada z rozsudku ve věci Deggendorf, viz spojené věci T-244/93 a T-486/93, *TWD* v. *Komise*, Sb. rozh. 1995, s. II-2265; rozsudek ve věci C-355/93P, *TWD* v. *Komise*, Sb. rozh. 1997, s. I-2549.

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

(Υπόθεση COMP/M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 182/11)

1. Στις 16 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ([1]) με την οποία οι επιχειρήσεις Trenitalia SpA («Trenitalia», Ιταλία), θυγατρική εταιρεία κατά 100 % της Ferrovie dello Stato SpA (Ιταλία), και Veolia Transport Rail S.A.S. («Veolia Transport», Γαλλία), θυγατρική εταιρεία κατά 100 % της Veolia Transdev («VTD» Γαλλία), η οποία ανήκει από κοινού στις Veolia Environnement («VE», Γαλλία) και Caisse des Dépôts et Consignations («CDC», Γαλλία), θα αποκτήσουν, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων, κοινό έλεγχο επιχείρησης («JVC», Γαλλία) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την Trenitalia: κατεστημένος φορέας εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων στην Ιταλία, ο οποίος δραστηριοποιείται στις μεγάλων αποστάσεων και στις τοπικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Ανήκει στον όμιλο Ferrovie dello Stato, ο οποίος επίσης ελέγχει την Rette Ferroviaria Italiana, που διαχειρίζεται την σιδηροδρομική υποδομή στην Ιταλία·

— για την Veolia Transport: δραστηριοποιείται στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και στην κατ' ανάθεση διαχείριση αστικών, υπεραστικών (σε επίπεδο διοικητικών διαμερισμάτων και περιφερειακό επίπεδο) και εθνικών δικτύων με οχήματα παντός είδους (λεωφορεία, μετρό, τραμ κλπ) σε διεθνή κλίμακα·

— για την Veolia Environnement: διεθνής όμιλος δραστηριοποιούμενος στην (i) κατ' ανάθεση διαχείριση υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης, (ii) παροχή υπηρεσιών καθαρισμού και επεξεργασίας αποβλήτων, (iii) παροχή ενεργειακών υπηρεσιών και (iv) παροχή υπηρεσιών κατ' ανάθεση διαχείρισης υπηρεσιών μεταφορών·

— για την CDC: δημόσια εταιρεία που αναλαμβάνει καθήκοντα γενικού ενδιαφέροντος, όπως (i) διαχείριση ιδιωτικών κεφαλαίων για τα οποία οι δημόσιες αρχές επιδιώκουν ειδική προστασία, και (ii) δανειοδότηση ή επενδυτικές δραστηριότητες προς το δημόσιο συμφέρον. Ως εκ τούτου δραστηριοποιείται στους τομείς της προσωπικής ασφάλισης, των μεταφορών, των ακινήτων και της ανάπτυξης εταιρειών και υπηρεσιών·

— για την JVC: Η νεοσυσταθείσα κοινή επιχείρηση θα παρέχει διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και θα συμμετέχει σε διαγωνισμούς για άδειες εκμετάλλευσης ή παραχωρήσεις για σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στο Ηνωμένο Βασίλειο.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

([1]) ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

(Υπόθεση COMP/M.6290 — PORR/Teerag-Asdag)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 182/12)

1. Στις 16 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου [1] με την οποία η επιχείρηση Allgemeine Baugesellschaft — A. Porr Aktiengesellschaft («PORR», Αυστρία) από κοινού ελεγχόμενη από τον όμιλο B&C και τον όμιλο Ortner, αποκτά κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων έλεγχο του συνόλου της επιχείρησης Teerag-Asdag Aktiengesellschaft («Teerag-Asdag», Αυστρία) με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την PORR: δραστηριότητες στον κατασκευαστικό τομέα, ιδίως στην κατασκευή κτιρίων, την ανάπτυξη έργων πολιτικού μηχανικού και στην οδοποιία, σε ολόκληρη την Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και τη Βόρειο Αφρική·

— για την Teerag-Asdag: κατασκευαστική εταιρεία με κύριο αντικείμενο την οδοποιία.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων [2] σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6290 — PORR/Teerag-Asdag. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

---

[1] ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).
[2] ΕΕ C 56 της 5.3.2005, σ. 32 («Ανακοίνωση σχετικά με απλοποιημένη διαδικασία»).

Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης

(Υπόθεση COMP/M.6234 — First Reserve Fund XII/Metallum Holding)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 182/13)

1. Στις 15 Ιουνίου 2011, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση μιας σχεδιαζόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου [1] με την οποία η επιχείρηση First Reserve Fund XII, L.P. («First Reserve»), εταιρεία επενδύσεων της First Reserve Corporation με έδρα τις ΗΠΑ, αποκτά κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων έλεγχο του συνόλου της Metallum Holding SA («Metallum», Λουξεμβούργο) και των θυγατρικών της με αγορά μετοχών.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— για την First Reserve Corporation: επενδύσεις σε παγκόσμιες εταιρείες ενέργειας και φυσικών πόρων·

— για την Metallum: συλλογή, επεξεργασία και εμπόριο απορριμμάτων μετάλλου, παραγωγή μη σιδηρούχων μετάλλων από απορρίμματα.

3. Κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η γνωστοποιηθείσα πράξη θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κοινοτικού κανονισμού συγκεντρώσεων [2] σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν στην Επιτροπή ενδεχόμενες παρατηρήσεις για τη σχεδιαζόμενη συγκέντρωση.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την ένδειξη COMP/M.6234 — First Reserve Fund XII/Metallum Holding. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ (+32 22964301), ηλεκτρονικά στην COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Ανταγωνισμού
Μητρώο Συγχωνεύσεων
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

---

[1] ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1 («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων»).
[2] ΕΕ C 56 της 5.3.2005, σ. 32 («Ανακοίνωση σχετικά με απλοποιημένη διαδικασία»).

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στο επεξηγηματικό σημείωμα για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων μετάδοσης ζωικών παραγόντων της σπογγώδους εγκεφαλοπάθειας μέσω φαρμακευτικών προϊόντων για ανθρώπινη και κτηνιατρική χρήση (EMA/410/01 αναθ. 3)

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 73 της 5ης Μαρτίου 2011)

(2011/C 182/14)

Στη σελίδα 4 σημείο 3.1 «Επιστημονικές αρχές για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου»:

αντί: «— τη φύση του ζωικού υλικού που χρησιμοποιείται στην παρασκευή και κάθε εφαρμοζόμενη διαδικασία

— για την αποφυγή της διασταυρούμενης μόλυνσης με υλικά υψηλότερου κινδύνου,»

διάβαζε: «— τη φύση του ζωικού υλικού που χρησιμοποιείται στην παρασκευή και κάθε εφαρμοζόμενη διαδικασία για την αποφυγή της διασταυρούμενης μόλυνσης με υλικά υψηλότερου κινδύνου,».

Στη σελίδα 14, στην αρχή του παραρτήματος «Κύριες κατηγορίες μολυσματικότητας»:

αντί: «Οι καταχωρίσεις των δεδομένων χαρακτηρίζονται ως εξής:

\+ Παρουσία μολυσματικότητας ή PrP^{TSE}

– Απουσία ανιχνεύσιμης μολυσματικότητας ή PrP^{TSE}

NT Δεν έχει ελεγχθεί

? Αντιφατικά ή αβέβαια αποτελέσματα»

διάβαζε: «Οι καταχωρίσεις των δεδομένων χαρακτηρίζονται ως εξής:

\+ Παρουσία μολυσματικότητας ή PrP^{TSE}

– Απουσία ανιχνεύσιμης μολυσματικότητας ή PrP^{TSE}

NT Δεν έχει ελεγχθεί

NA Άνευ αντικειμένου

? Αβέβαιη ερμηνεία

( ) Περιορισμένα ή προκαταρκτικά δεδομένα

[ ] Μολυσματικότητα ή δεδομένα σχετικά με το PrP^{TSE} που βασίζονται αποκλειστικά σε βιοδοκιμές με διαγονιδιακούς μυς που υπερεκφράζουν το γονίδιο που κωδικοποιεί την PrP ή μέθοδοι ενίσχυσης του PrP^{TSE}».

Στη σελίδα 16, στον τίτλο του πίνακα:

αντί: «Κατηγορία ΙΒ: Ιστοί χαμηλότερης μολυσματικότητας»

διάβαζε: «Κατηγορία ΙΓ: Ιστοί στους οποίους δεν έχει ανιχνευτεί μολυσματικότητα».

V *Γνωστοποιήσεις*

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 182/10 Κρατική ενίσχυση — Τσεχική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση SA.30908 (11/C) (πρώην N 176/10) — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης [1] 13

2011/C 182/11 Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV) [1] 29

2011/C 182/12 Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6290 — PORR/Teerag-Asdag) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία [1] 30

2011/C 182/13 Προηγούμενη γνωστοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.6234 — First Reserve Fund XII/Metallum Holding) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία [1] 31

Διορθωτικά

2011/C 182/14 Διορθωτικό στο επεξηγηματικό σημείωμα για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων μετάδοσης ζωικών παραγόντων της σπογγώδους εγκεφαλοπάθειας μέσω φαρμακευτικών προϊόντων για ανθρώπινη και κτηνιατρική χρήση (EMA/410/01 αναθ. 3) (ΕΕ C 73 της 5.3.2011) 32

EL

[1] Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: http://europa.eu

Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL